



UN MERCADO SANO ANTE LA INCERTIDUMBRE

NUEVA NORMATIVA CONTRA INCENDIOS

LOS PUERTOS, NUEVO FOCO DE INTERÉS

EDITA

Cadesum Digital, SL
www.cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, 209
28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenadesuministro.es

EQUIPO

Director General: Ricardo Ochoa de Aspuru
(rochoa@cadenadesuministro.es)
Director: Laureano Vegas
Redacción y departamento multimedia:
Lucía Jiménez.
Maquetación y diseño: Jesús de Lasheras.

IMPRIME

EXCE
@2022 www.cadenadesuministro.es

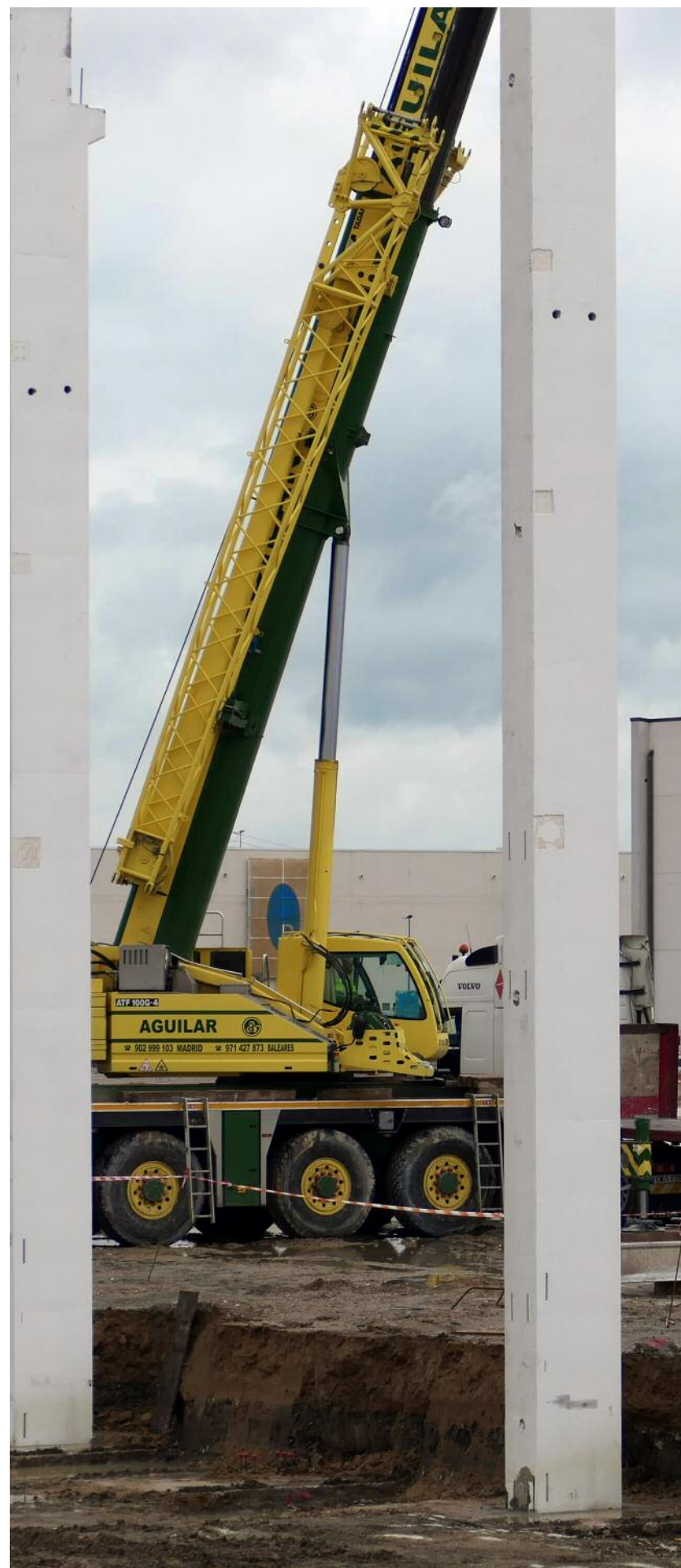


**Tenga siempre a
mano la revista:**

Lea cómodamente la revista de forma online o descárguela en formato PDF, acercando su teléfono o tablet al código QR que se muestra arriba. Así podrá leerla cuando desee y tenerla siempre a mano. Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden obtener fácilmente. También puede acceder a esta edición y al resto de los Monográficos de Cadena de Suministro, en: <https://www.cadenadesuministro.es/category/monograficos/>

Contenidos

- 3 Editorial: Solidez y confianza**
Ricardo Ochoa de Aspuru, director general de Cadena de Suministro
- 4 Un mercado sano ante la incertidumbre**
Análisis de inversión logística
- 10 Green Logistics by Aquila Capital avanza en el desarrollo de sus proyectos**
Inversiones logísticas sostenibles y energéticamente eficientes
- 12 El sector inmologístico europeo mantiene su fortaleza**
A pesar de los condicionantes
- 15 Opinión: ¡Promotores logísticos (de Madrid) Uníos!**
J. Ramón Navarro, director de NCAarquitectos
- 18 Operaciones: octubre 2021 a septiembre 2022**
Principales operaciones en el mercado inmologístico español
- 20 Innovación y sostenibilidad al servicio de la máxima exigencia**
Newdock pisa fuerte en su segundo año de presencia en el mercado ibérico
- 22 El futuro de la inversión en España pasa por los Centros de Datos**
Nuevos proyectos por doquier
- 26 Pulsar Properties, adaptación y resiliencia**
20 años al servicio de una logística en transformación continua
- 28 Rehabilitación, tendencia en auge**
Una segunda vida para activos obsoletos
- 32 ProEquity: La consultora líder de un sector al alza**
Con un profundo conocimiento del sector
- 34 El impacto de la subida de los costes de construcción**
Análisis de los costes en la construcción logística
- 38 VGP, a la vanguardia en competencia técnica y sostenibilidad**
Presente en España desde 2015
- 39 Opinión: Alegaciones de APPUNLE al RSCIEI: un mes "divertido"**
Jesús Lacasia, secretario de Appunle
- 40 Arranca el proyecto de la ZAL del puerto de Huelva**
Con la especialización como valor diferencial
- 44 El sol, alternativa energética presente en la inmologística**
Hacia activos logísticos más sostenibles
- 48 ICC, el socio especializado en el desarrollo de proyectos logísticos**
Desde el inicio de operaciones en 2014
- 50 Los criterios ESG dan forma a la nueva inmologística**
Sostenibilidad, compromiso social y buen gobierno
- 54 En busca de una nueva normativa contra incendios**
Cambios normativos
- 58 El año de la verdad**
Generando valor para los clientes
- 60 Así son las naves adaptadas a las nuevas necesidades logísticas**
Activos en evolución
- 62 Aena elige a P3 como socio para su proyecto logístico en Madrid-Barajas**
Comienza a definirse la futura Ciudad Aeroportuaria
- 65 Scannell Properties suma varios proyectos en el mercado español**
Inversión de 100 millones
- 66 El dilema de las instalaciones para la distribución urbana**
El reto de la logística urbana
- 69 Opinión: ¡A por el 2023!**
Roberto Ágreda, Socio-director de Inmoking Madrid
- 70 Dunas Capital desarrolla los parques logísticos Alma-Meco y PTL Noblejas**
Supondrán la inyección de 1,5 millones de metros cuadrados de inmuebles XXL
- 72 Los puertos españoles, nnuevo foco de interés para el sector logístico**
Nuevos desarrollos y avances
- 77 Merlin Properties se prepara para un mercado que evoluciona**
Nuevo programa para desarrollo de Centros de Datos
- 78 Las zonas de carga y descarga cobran importancia**
La incidencia de la falta de peersonal
- 82 Entreplantas para maximizar el espacio dentro de un almacén**
Optimización de recursos



Editorial

Solidez y confianza

El panorama económico europeo no pinta bien. La espiral inflacionista, la invasión rusa en Ucrania, la debilidad de la demanda y el cada vez más palpable agotamiento de la población europea tras más de dos años de diversas circunstancias que han ido machacando al Viejo Continente se están dejando notar con fuerza.

En el sector inmobiliario, los costes de los materiales están disparados. El precio del suelo también causa preocupación. Sin embargo, parece que en el caso de la inmologística, la demanda de espacios para actividades logísticas resiste, pese a las tensiones. La inversión parece confiada en la resiliencia de un segmento que sigue considerándose un refugio.

Tres son los factores que apuntan a una cierta confianza en que el inmologístico español está en condiciones de capear con solvencia esta nueva crisis.

En primer lugar, existe una demanda sólida de espacios adaptados a las nuevas necesidades logísticas. La logística es un segmento que evoluciona a gran velocidad.

La digitalización, la automatización y la robotización, la transformación energética y los cambios en los hábitos de consumo impulsan la introducción de nuevos almacenes y espacios adecuados para la operativa de nuevas actividades logísticas.

En segunda posición, pese al evidente parón del comercio electrónico, el e-commerce en España aún tiene mucho camino que recorrer para alcanzar el grado de madurez que ya tienen otros países de nuestro entorno.

El comercio electrónico supone un reto de gran calado en el ámbito de la logística urbana, un segmento de actividad en el que se avecinan cambios de gran importancia que implican desde la adaptación del sector a las nuevas zonas de acceso restringido que habrán de llegar a las ciudades de más de 50.000 habitantes en 2023, hasta la implantación de nuevos modelos de distribución urbana adaptados a mayores números de pedidos, pero más recurrentes y más pequeños.

En tercer lugar, España cuenta con un gran potencial logístico, especialmente en tiempos en los que las cadenas de suministro y la producción internacional global están replanteándose el modelo de globalización existente hasta 2019.

El sistema portuario parece haber entendido este incipiente proceso y busca ampliar los espacios destinados a actividades logísticas, mientras mejora las conexiones intermodales con sus áreas de influencia interiores.

En definitiva, son muchos los retos por afrontar. Según diversos analistas, el sector inmologístico español tiene una sana relación oferta-demanda. Se avecinan curvas, pero la inmologística parece preparada para seguir adelante con un camino de especialización, rigor y adaptación que es el mismo que le ha llevado a convertirse en un segmento de referencia en la última década.

Análisis de inversión logística

UN MERCADO SANO ANTE LA INCERTIDUMBRE

Las cifras de contratación y absorción de superficie logística en las tres principales zonas del país, el centro peninsular, Cataluña y la Comunidad Valenciana, reflejan una sana evolución de la demanda, con proyectos en marcha que garantizan unas buenas perspectivas de cara a final de 2022, pese a los nubarrones que amenazan a la economía europea.



El centro peninsular, Cataluña y Comunidad Valenciana copan gran parte de la actividad innomológica del país en 2022.

La inversión logística ha visto una primera mitad de 2022 con **buen nivel de actividad**, pero sin alcanzar las cifras que se lograron hace un año.

Por en medio, una brutal espiral inflacionista que amenaza con una recesión inminente a las economías europeas y, sobre todo, la desestabilización a nivel geopolítico que ha supuesto la invasión rusa de Ucrania han trastocado cualquier pronóstico anterior y han sumado nuevas dosis de incertidumbre al panorama económico internacional.

“El alto volumen de operaciones logísticas en curso permite anticipar una buena segunda mitad de año, con operaciones sólidamente en marcha”.

También hay que tener en cuenta que el pasado 2021 fue escenario de **algunas operaciones de gran calibre** que condicionan las comparaciones con etapas posteriores.

En este contexto, BNP Paribas Real Estate calcula que el volumen de inversión en activos logísticos ha alcanzado en el segundo trimestre de este año los **165 millones de euros**.

Con ese registro, el acumulado de la primera mitad del año se iría, de acuerdo con el análisis de la consultora, hasta los 550 millones de euros, **un 61% por debajo** del dato de la primera mitad del pasado 2021.

Sin embargo, tal y como se señalaba anteriormente, en el análisis comparativo hay que tener en cuenta que el año pasado se produjo la **operación de Montepino y Bankinter**, con lo que descontándola, el volumen inversor estaría a la par.

Así mismo, según el análisis de Savills Aguirre Newman, a cierre de julio el volumen de inversión en el mercado logístico nacional superaba ligeramente los **1.075 millones de euros**, con un retroceso anual de un 36%.

A juicio de la consultora, los portfolios tienen cada vez más presencia en el mercado logístico español, acumulando **un 62% del total transaccionado**, por un total de 662 millones de euros, que se repartieron entre seis operaciones y un total de 26 activos transaccionados.

A su vez, las operaciones *'single asset'*, con 31 en total, concentraron cerca de **415 millones de euros** en el semestre.

De igual modo, la distribución geográfica de la actividad inversora **mantiene el foco en la zona centro**, que supone poco más de 50% del total, con en torno a 550 millones de euros, seguido del mercado catalán, que, con 261 millones de euros, representa el 24% del volumen nacional, y el mercado de Valencia, con 161 millones de euros y un 15% del mercado logístico total en el período.

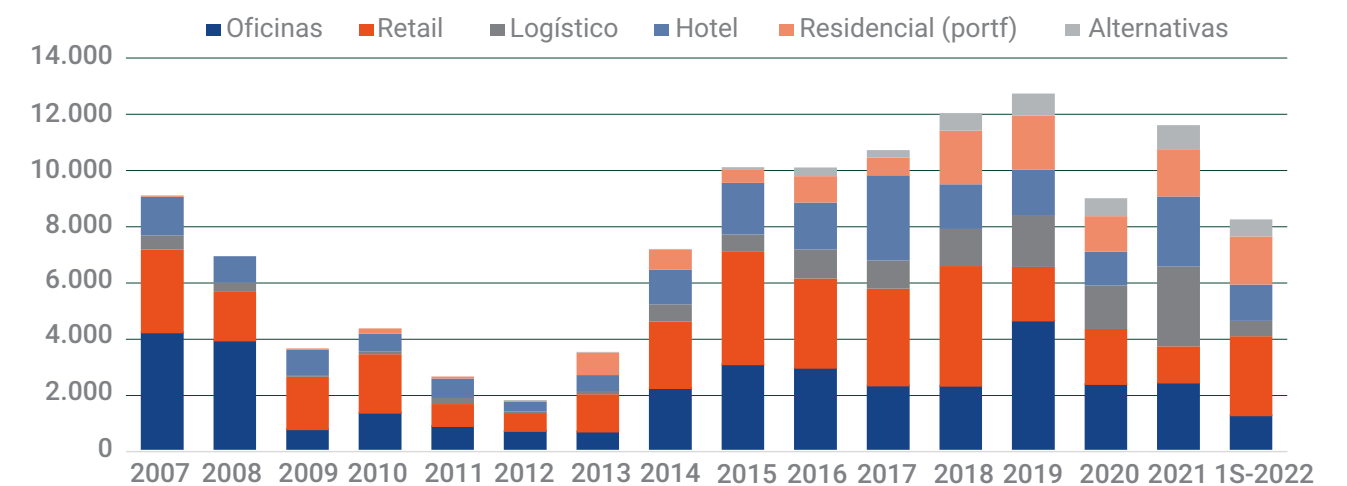
A su vez, por lo que respecta al avance de cara a final de año, BNP Paribas Real Estate espera un **incremento significativo de la actividad**, debido, sobre todo, a varios procesos de venta actualmente en fase de negociación muy avanzada.

Savills Aguirre Newman, por su parte, prevé que el mercado mantenga la inercia del primer semestre y ha identificado también **operaciones en curso** que permitirían cerrar el año en un nivel superior a los 1.700 millones de euros.

Mercado del centro peninsular

BNP Paribas Real Estate calcula que durante la primera mitad de 2022, la absorción de espacios logísticos en el mercado madri-

EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE INVERSIÓN DIRECTA EN INMOBILIARIO



Fuente: BNP

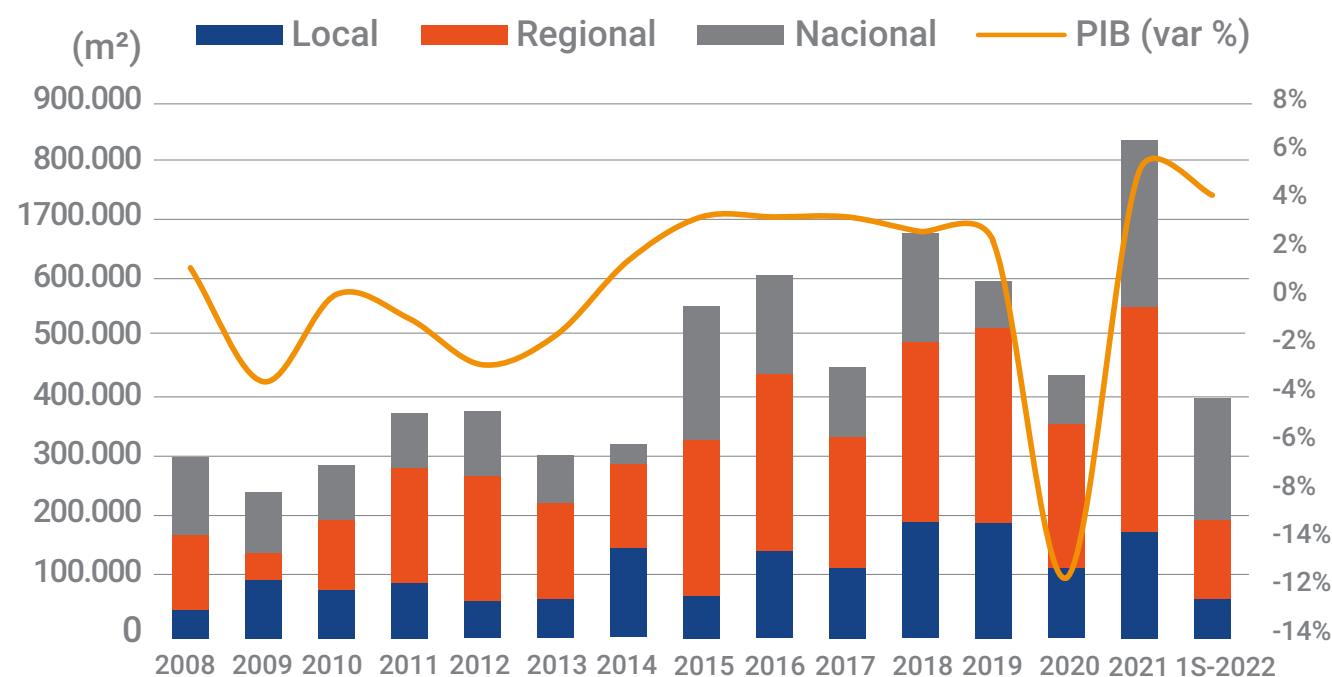
El gráfico muestra el PIB por región y su variación porcentual de 2008 a 2021, con una proyección para 2022. El eje izquierdo mide el PIB en millones de metros cuadrados (m²), y el eje derecho mide la variación porcentual (%). Las regiones son Local (azul), Regional (naranja) y Nacional (gris). La línea naranja representa la variación porcentual del PIB.

Año	Local (m²)	Regional (m²)	Nacional (m²)	PIB (var %) (%)
2008	1.400.000	1.100.000	1.200.000	1.5
2009	0.500.000	0.200.000	1.300.000	-3.5
2010	1.500.000	1.000.000	0.800.000	0.5
2011	0.800.000	0.700.000	1.500.000	-1.5
2012	0.900.000	0.600.000	1.000.000	-3.5
2013	0.700.000	0.500.000	1.600.000	-1.5
2014	0.900.000	0.600.000	1.300.000	1.5
2015	0.300.000	0.400.000	3.200.000	3.5
2016	1.200.000	1.100.000	1.600.000	3.0
2017	2.600.000	1.600.000	4.600.000	3.0
2018	2.800.000	1.300.000	5.300.000	2.5
2019	2.200.000	0.800.000	2.400.000	2.5
2020	1.500.000	1.200.000	5.800.000	-12.5
2021	3.800.000	1.600.000	6.600.000	5.5
1S-2022	1.600.000	1.400.000	3.100.000	4.0

Fuente: BNP

6  **cadena de suministro**

EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE INVERSIÓN DIRECTA EN INMOBILIARIO EN BARCELONA



Fuente: BNP

disponibilidad en niveles muy bajos, con un registro a mediados de año de un 1,77%, con un parque logístico catalán por encima de los 7,2 millones de m².

Además, la demanda se mantiene activa impulsando la **actividad promotora**, con una previsión de que se incorporen alrededor de 75.000 m² hasta final de año, con tres proyectos en construcción, y, a más largo plazo, entre 2023 y 2024 se podrían incorporar cerca de 1,1 millones de m² de superficie logística en la región.

A su vez, los registros de Savills Aguirre Newman, indican que en la primera mitad del año se han contratado cerca de **408.000 m² de superficie logística distribuidos en 30 operaciones** frente a los casi 500.000 m² en 34 operaciones en 2021.

Pese a que en la comparativa interanual del semestre el mercado logístico catalán en 2022 parece indicar un comportamiento no tan favorable, ya que refleja un descenso del 18% en la contratación y de un 12% en el número de operaciones, la consultora afirma que las estadísticas que **no se ajustan a la realidad**.

En este sentido, si se descartasen las grandes operaciones del año pasado, la absorción del mercado logístico catalán en 2022 se situaría incluso muy por encima, en un **66% concretamente**.

No obstante, en la primera mitad de 2022 también se firmaron **dos grandes operaciones** que representan el 32% del total contratado, pero con un tamaño inferior a las de 1S

2021, cuyo peso no distorsiona tanto las cifras del semestre.

Así mismo, durante el primer semestre la actividad del mercado se distribuyó principalmente **entre la primera corona y la tercera corona** de la capital catalana, donde se concentraron el 43% y el 23% de las operaciones, respectivamente.

Sin embargo, en cuanto al volumen de su-

“ En Cataluña, parece que las estadísticas no reflejan fielmente la realidad de un mercado con una buena absorción durante la primera mitad de 2022 y buenas perspectivas para lo que queda de año pese a la escasa disponibilidad ”.

perficie contratada claramente destacó la **tercera corona con el 49%**, en la que se cerraron dos operaciones de gran tamaño.

Mercado valenciano

En esta misma línea, BNP Paribas Real Estate coloca una cifra de contratación en el mercado logístico valenciano de **177.732 m²**, un 18,7% más que en el mismo período del año pasado.

De igual manera, la consultora contabiliza un total de **37 operaciones** en el período, un 74% del número total registrado en todo el pasado ejercicio.

La mayor parte de la contratación se la ha

llevado el **municipio valenciano de Ribarroja**, con un 62% de la contratación logística en la región durante los primeros seis meses del ejercicio, con otros municipios del centro, como Paterna, Cheste y Torrente por detrás, y más alejados Alcacer al sur y Bétera en la zona norte.

La consultora estima que **promotores y fondos de inversión** mantienen su apuesta por la construcción de plataformas, conscientes de la fortaleza del comercio electrónico y de la buena ubicación y las infraestructuras de la zona.

En consecuencia, la **tasa de disponibilidad** se ha rebajado drásticamente, de tal manera que ha pasado del 7,39% de primeros de año al 3,87% de mediados de este mismo ejercicio.

BNP Paribas Real Estate calcula que existen **24.129 m² en proyectos logísticos** que podrían incorporarse al mercado este mismo año.

Además, en total **hasta finales de 2023** podrían incorporarse 198.619 m² de superficie logística en la Comunidad Valenciana.

Así pues, como en otros mercados, **las perspectivas para la última parte del ejercicio son buenas**, a juicio de la compañía, a la vista de la buena evolución de la demanda, como constata la caída en la tasa de disponibilidad.

En definitiva, los registros apuntan a un **buen nivel de actividad** en el mercado logístico español durante la primera mitad del año.

De igual modo, parece que todo indica que se mantendrá esta tendencia en los próximos

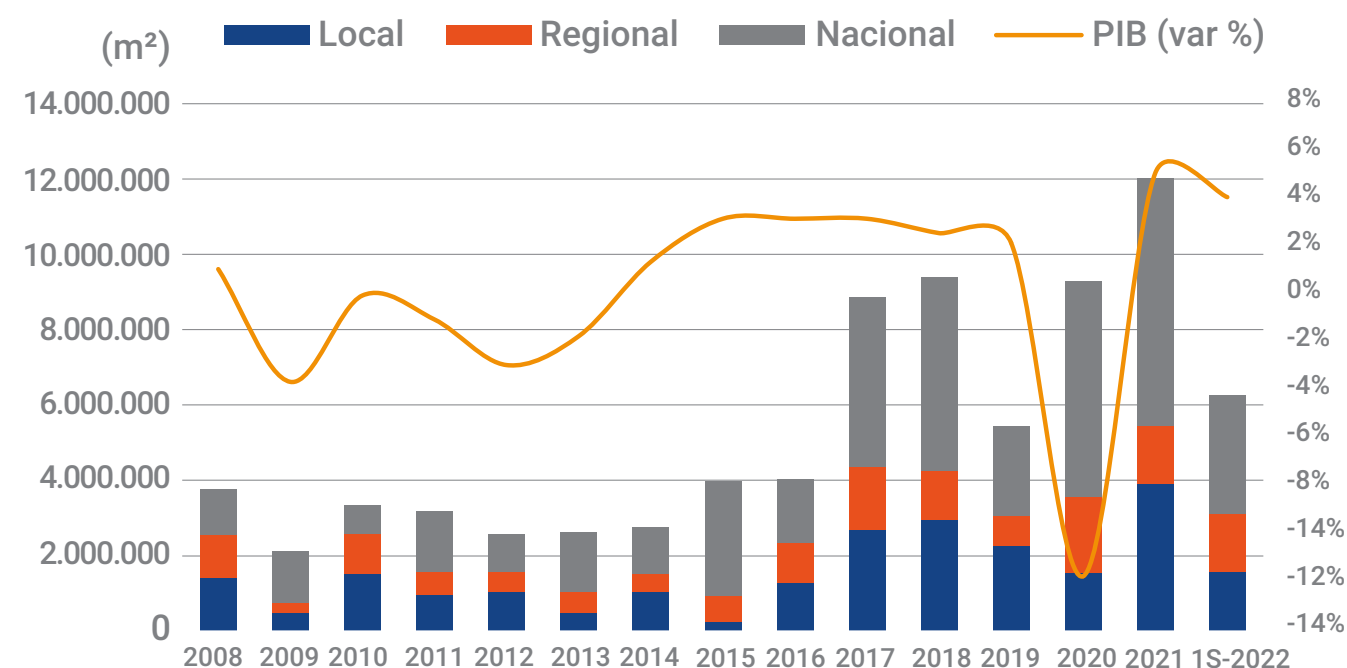


Promotores y fondos de inversión mantienen su apuesta por la construcción de plataformas, por fortaleza del comercio electrónico.

meses, principalmente para dar respuesta a una demanda activa y al **gran interés inversor** que mantiene al sector logístico como un segmento en el que apostar.

Habrà que ver **cómo influirán factores** externos, como una mala evolución macroeconómica, o internos, como el aumento de costes, en las perspectivas del sector para los próximos meses. ●

EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE INVERSIÓN DIRECTA EN INMOBILIARIO EN VALENCIA



Fuente: BNP

Inversiones logísticas sostenibles y energéticamente eficientes

Green Logistics by Aquila Capital avanza en el desarrollo de sus proyectos

La península ibérica ha demostrado que sigue siendo un mercado con gran potencial de crecimiento en el inmologístico, lo que impulsa el interés para futuros desarrollos para Green Logistics by Aquila Capital, en constante búsqueda de suelos.

La evolución de Green Logistics by Aquila Capital, área de desarrollo de proyectos logísticos de Aquila Capital con presencia en España, Portugal, Italia y Alemania, está siendo muy positiva en los últimos años, con un crecimiento exponencial y sostenido en todos los mercados en los que desarrolla su actividad, con una inversión acumulada de más de 739 millones de euros invertidos en una superficie total alquilable de más de 825.000 m2 para un total de nueve activos.

Tan solo en la península ibérica, Green Logistics by Aquila Capital cuenta con más de 586.000 m2 de superficie bruta alquilable (SBA), dentro de los cuales se encuentran los proyectos de Illescas, Málaga, Sevilla, Dos Hermanas y en Portugal, Rainha Green Logistics Park.

Tal y como indica Luis Poch, director comercial de Logística en Aquila Capital, "la marcha de los proyectos va a buen ritmo y está siendo muy positiva. De cara a 2023, esperamos sumar nuevos proyectos a nuestro pipeline que impulsen nuestra estrategia de crecimiento en los mercados en los que estamos presentes. Todos se desarrollarán en línea con nuestro compromiso con las inversiones logísticas sostenibles y energéticamente eficientes".

Proyectos en desarrollo

El proyecto Illescas Green Logistics Park, situado en la localidad toledana de Illescas, en las inmediaciones de Madrid capital y que ha sido el primer proyecto logístico de Aquila Capital en España, continúa con el desarrollo de las dos naves en especulativo.

Una de ellas, de alrededor de 24.500 m2 sobre una parcela de más de 43.200 m2 ya ha alcanzado el 60% de su construcción, mientras que la segunda nave, de 27.900 m2 se encuentra en desarrollo sobre una parcela de 49.132 m2. Se prevé la finalización de las obras de ambas parcelas para el segundo trimestre de 2023.

Andalucía sigue siendo una comunidad clave para la compañía, donde desarrolla tres plataformas logísticas en distintas regiones.

En Málaga continúa el desarrollo del proyecto Málaga Green Logistics Park situado en el Polígono Santa Teresa de Málaga, en la antigua fábrica de Bacardí, sobre un suelo de 71.986 m2 en el que se levantará una plataforma logística y de crossdocking de



Continúa el desarrollo del proyecto Illescas Logistics Park, con dos nuevas naves en especulativo.

42.165 m2, cuyo inicio de construcción está previsto para finales de 2022.

Una vez finalizado, Málaga Green Logistics Park se convertirá en la mayor plataforma logística sostenible en la Costa del Sol. La comercialización avanza a buen ritmo, habiéndose cerrado un primer acuerdo con un primer inquilino para un módulo del parque.

En España, la compañía se encuentra en fase de análisis y estudio de diferentes suelos en zonas estratégicas como Cataluña, Valencia, Aragón o Bilbao.

En la provincia de Sevilla, Green Logistics by Aquila Capital cuenta con dos proyectos. En Alcalá de Guadaira se encuentra el proyecto Sevilla Green Logistics Park, en una única parcela con una superficie total de 150.215 m2. En este suelo se desarrollarán plataformas de logística sostenibles que estarán disponibles a partir de 2023, y cuya construcción se iniciará en las próximas semanas.

También en la provincia de Sevilla, el pasado mes de septiembre se han adquirido dos parcelas en el municipio de Dos Hermanas. En el primer suelo de 96.886 m2 se desarrollará una plataforma de unos 52.250 m2 llave en mano para un importante retailer, mientras que en la segunda parcela de 32.283 m2, se desarrollará un proyecto a riesgo multi-inquilino de unos 18.700 m2.

En lo que respecta a la parte occidental de la península ibérica, la compañía ha entregado

en septiembre la primera nave de su proyecto Rainha Green Logistics Park, ubicado en Azambuja a solo 50 Km del centro de Lisboa. Este parque logístico fue la primera inversión logística de Aquila Capital en Portugal.

Además, Green Logistics by Aquila Capital también ha cedido al Ayuntamiento de Azambuja la propiedad de gran parte de las obras de urbanización desarrolladas en el marco de este proyecto, que incluye un aparcamiento para vehículos ligeros y pesados, la mejora de una vía de acceso existente y una nueva vía de acceso peatonal directo a la estación de tren de Vila Nova da Rainha.

En el ámbito europeo, en Italia se ha entregado la primera fase de Tortona Green Logistics Park el pasado mes de septiembre. Se trata de una nave de 51.596 m2 ubicada en la provincia de Piamonte, al noroeste del país, con excelentes conexiones con Milán, Génova y Turín. En cuanto a la segunda fase, el inicio de obras está previsto para el segundo trimestre del 2023.

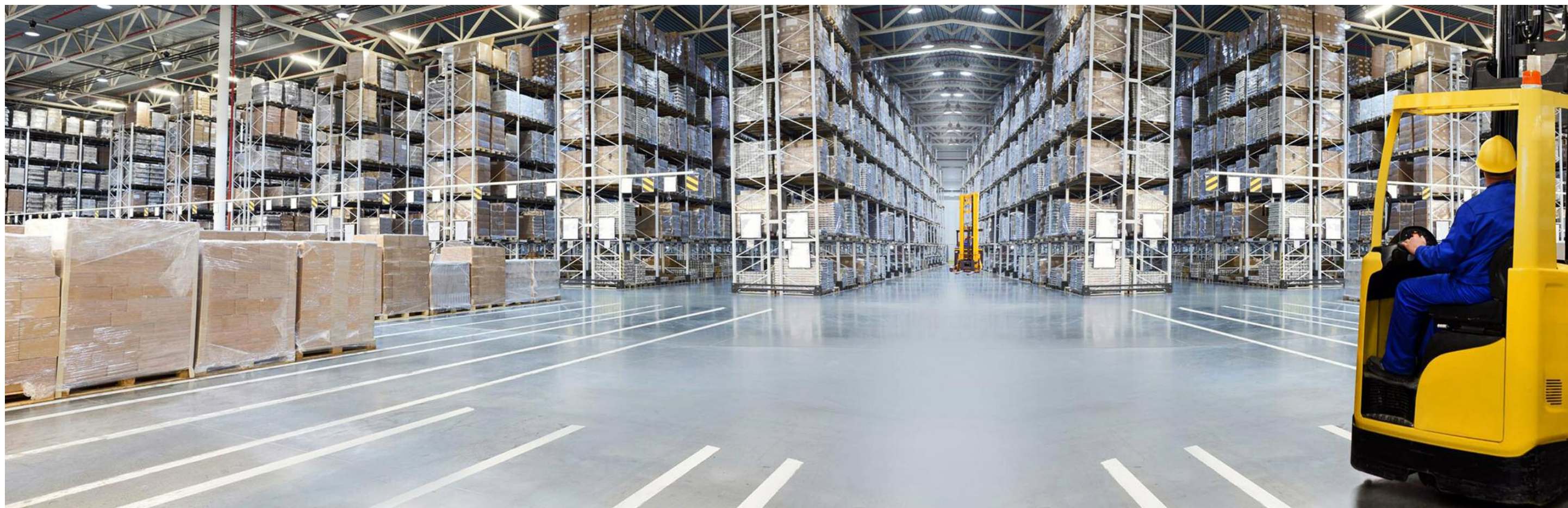


En Italia se ha entregado la primera fase de Tortona Green Logistics Park.

De cara a 2023, se espera un año de crecimiento para Green Logistics by Aquila Capital, con especial foco en los mercados del sur de Europa. En España, la compañía se encuentra en fase de análisis y estudio de diferentes suelos en zonas estratégicas como Cataluña, Valencia, Aragón o Bilbao.



La península ibérica ha demostrado en el último año que sigue siendo un mercado con gran potencial de crecimiento en el segmento inmologístico, ya que cuenta con una media de metros cuadrados construidos en producto logístico menor que el resto de Europa. Esto impulsa el interés para futuros desarrollos de las compañías y supone una oportunidad para Green Logistics by Aquila Capital, en constante búsqueda de suelos.



A pesar de los condicionantes

EL SECTOR INMOLOGÍSTICO EUROPEO MANTIENE SU FORTALEZA

Las cifras de contratación igualarán o incluso superarán el récord de 2021, ya que los clientes tratan de limitar su exposición a las interrupciones de la cadena de suministro e impulsar las ventas 'on-line'.

La incertidumbre en la economía europea no ha tenido un gran impacto en la demanda de espacios logísticos durante la primera mitad del año, cuando ha continuado el fuerte impulso del sector, con una absorción de aproximadamente 20.000.000 m², un 12% más en comparación con el mismo periodo del año pasado. A ello ha contribuido especialmente el aumento de la contratación en Reino Unido y Alemania.

Las expectativas para el año completo son, según un reciente informe de Savills, que las cifras de contratación igualarán o incluso superarán el récord de 2021, dado que los clientes seguirán buscando contratar espacio logístico para limitar su exposición a las interrupciones de la cadena de suministro e impulsar las ventas

'on-line'. En este sentido, aunque los volúmenes de comercio minorista han disminuido, la proporción del e-commerce sigue siendo elevada.

“ El descenso más notable de la desocupación se ha dado en España, llegando en Madrid al 6,7%, por los proyectos a riesgo completados durante la primera mitad del año. ”

Igualmente, las tasas de desocupación han caído en toda Europa para establecer otro mínimo histórico, con un promedio del 2,9%, lo que demuestra la fuerte demanda de espacio y la dificultad para encontrar suelo disponible adecuado para nuevos desarrollos, así como las limitaciones en el precio y la

Durante los últimos cinco años, la demanda de espacio logístico aumentó en toda Europa.

disponibilidad de la mano de obra, el aumento de los precios de la energía y las dificultades para conseguir los permisos.

Durante los últimos cinco años, la demanda de espacio logístico aumentó en toda Europa, junto con el crecimiento del e-commerce. Por lo tanto, durante ese periodo, las rentas prime se comprimieron significativamente y las rentabilidades ahora están por debajo del 5% en la mayoría de los mercados europeos, excepto en algunos de los países de la UE y en ubicaciones secundarias en algunos lugares del oeste y sur de Europa.

El descenso más notable de la desocupación se ha dado en España, llegando en Madrid al 6,7%, por los proyectos a riesgo completados durante la primera mitad del año, y en Barcelona, al 2,3%.

meses, encabezados por Praga, Varsovia, Île-de-France en París y Venlo.

La consultora anticipa un crecimiento de las rentas en los mercados principales en el segundo semestre del año, impulsado por la escasez de stock.

Los sectores del transporte y logística y el retail seguirán siendo los que más espacio ocupen, mientras que las ubicaciones más buscadas serán Francia, Alemania y el sur de Europa.

El mayor crecimiento de los alquileres se dará en las instalaciones urbanas, parcialmente impulsado por el aumento de los costes, debido a las tasas de inflación y a la guerra de Ucrania, lo que hace que los inquilinos busquen instalarse cerca de sus clientes para limitar sus costes de transporte.

Inversión

El récord en el volumen total de inversiones inmologísticas en Europa en 2021 continuó en la primera mitad de este año, llegando casi a los 30.000 millones de euros, lo que representa un aumento de aproximadamente el 9% interanual y del 59% respecto a la media del primer semestre de los cinco años anteriores.

Estas cifras confirman el fuerte apetito de los inversores por la logística y la mayor participación del sector logístico en las inversiones inmobiliarias totales en toda Europa, con un total del 20%.

8,2% crecimiento de los alquileres en toda Europa en los últimos 12 meses, encabezados por Praga y Varsovia.

Mientras, las tasas de desocupación en Reino Unido, Francia y los Países Bajos se han reducido ligeramente o se han mantenido estables en sus mínimos históricos. Estas bajas tasas récord de desocupación han provocado que los alquileres generales en toda Europa aumentaran una media del 8,2% en los últimos 12

Portugal experimentó el mayor crecimiento en comparación con el mismo período del año pasado (+11.566%), impulsado principalmente por dos grandes transacciones de Blackstone, seguido de Bélgica (376%), Italia (150%), República Checa (63%), Finlandia (56%), Dinamarca (52%) y Alemania (50%).

Mientras Rumania (-39%), España (-36%), y Polonia (-22%) perdieron algo de impulso, lo que no resulta una gran sorpresa dadas las elevadas cifras de inversión del año pasado.

Cabe apuntar que en el segundo trimestre, los inversores en inmologística más activos fueron los estadounidenses y asiáticos (Blackstone, Prologis, GIP, GLP) que intentaron encontrar el destino adecuado para su capital y para facilitar a sus accionistas unos adecuados márgenes de beneficio.

Esta gran cantidad de capital en el sector provocó que las rentabilidades prime se mantuvieran en mínimos históricos o cayeran aún más durante la primera mitad del año, llegando la media hasta el **4,08% en toda Europa**, aunque en Europa occidental se sitúan en el entorno del 3%.

Por otro lado, cabe apuntar que los volúmenes totales de inversión en el primer semestre se deben principalmente a la inversión durante el primer trimestre del año, ya que los volúmenes de inversión cayeron un 34% durante el segundo trimestre, algo común a todos los sectores. Esto podría indicar una desaceleración en las inversiones antes de la recesión.

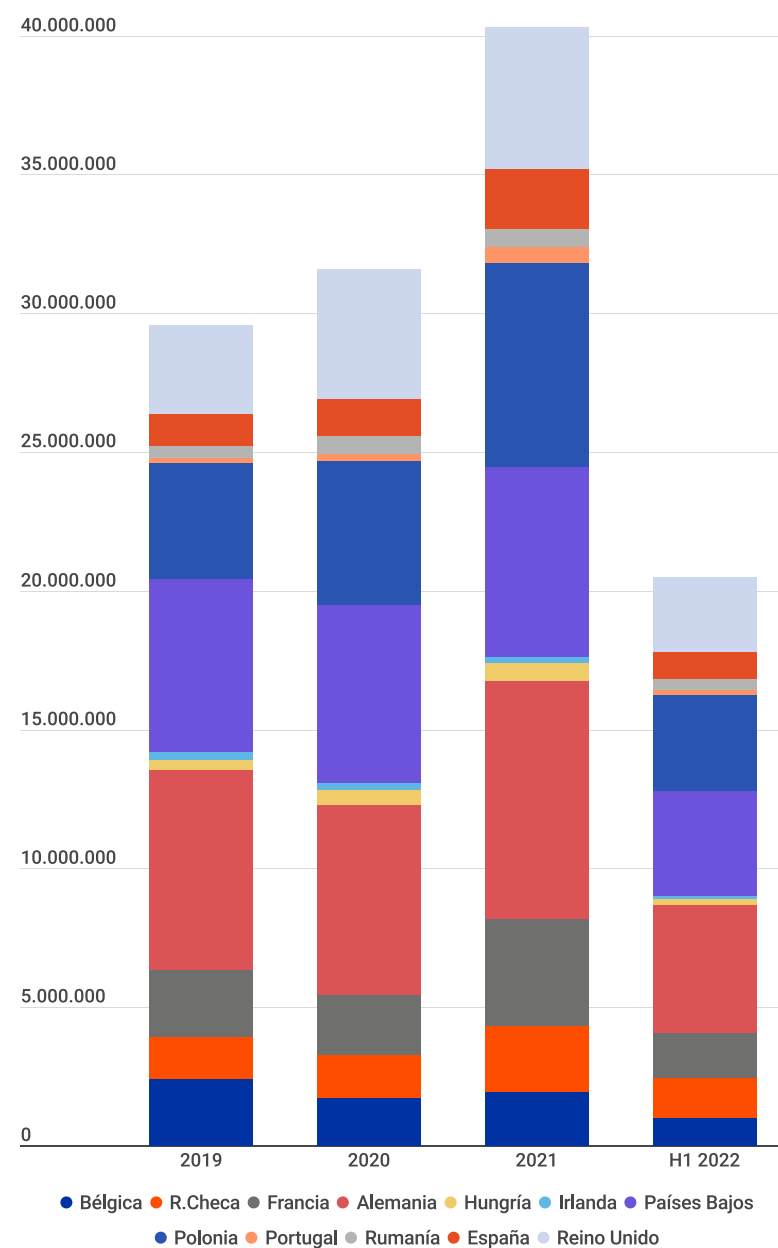
Sin embargo, Savills se pregunta **cuánto durará el buen momento de la logística** y si se enfriará por los efectos de las altas tasas de inflación, la desaceleración del gasto de los consumidores y el aumento de los costes.

Ya se ha visto la primera señal de ello durante el verano, con un **frenazo en la actividad de inversión en toda Europa** por la volatilidad en el mercado de deuda, con los bancos centrales aumentando sus tasas de interés, que seguirán creciendo.

“Portugal experimentó en la primera mitad del año el mayor crecimiento de la inversión respecto al mismo período del año anterior, impulsado por dos transacciones de Blackstone”.

En segundo lugar, ha retrocedido el número de ofertas por las carteras premium. Esta podrían ser las primeras señales de que los inversores se están conteniendo y se mantienen a la espera, mientras los vendedores pueden tener dificultades para ajustar el precio al valor del activo.

CONTRATACIÓN LOGÍSTICA EUROPEA (en m²)



En este sentido, los precios siguen siendo elevados, pero los compradores tienen en cuenta la actual volatilidad, así como la mayor incertidumbre del mercado, lo que está creando un diferencial entre oferta y demanda.

En cuanto al tercer y cuarto trimestre de este año, se espera que los niveles de actividad aumenten, pero los inversores son cada vez más cautelosos y se espera que la primera revisión de precios se produzca a finales de este año, comenzando por el Reino Unido, y seguido de Europa continental.

Perspectivas

El desafío actual de encontrar mano de obra adecuada, sumado a los crecientes costes laborales y de la energía reducirán los márgenes

¡Promotores logísticos (de Madrid) Uníos!

Después de la crisis inmobiliaria de la pasada década, que ha permitido vivir de una planificación urbanística al ralentí, viable por la extensión en el tiempo, surge el gran problema de la falta de suelo para la eclosión inmologística que estamos viviendo, en la lógica de crecimiento de un cambio paradigmático en las herramientas comerciales. Si esta situación se produjera en el sector residencial y se tuviera una expectativa de crecimiento de casi un 50% en 5 años (e-commerce) estaríamos ante un problema territorial de primer orden.

El promotor logístico tiene, en términos generales, una falta de ligadura tradicional con el urbanismo; no ha tenido más remedio que considerarlo, pero desconfía de su recorrido y prefiere mirar hacia el lado del solar tangible. Hoy en día, y acuciado por el problema, simplifica la solución con "...los ayuntamientos tienen que simplificar los trámites para mejorar el medio-corto plazo", o "... porque se necesita dotar de mayor seguridad jurídica para el confort de la inversión". Posiciones que, por obvias, son una quimera, porque si el sector logístico quiere, y puede, afrontar la preparación del suelo, tiene que coger el toro por los cuernos.

Hoy en día el urbanismo en España, y en concreto en Madrid, es lo que es, y después de la crisis en conjunto con la evolución socioeconómica, se demuestra aún más la incapacidad de sus herramientas y la lejanía con los procesos que suceden en la sociedad. Resulta inadmisibile que un proceso de modificación o adaptación de un sector urbanístico medio tarde más de un año en legalizarse, o que una gran actuación no consiguiera su viabilidad urbanística en menos de dos años. Cualquiera que lo haya intentado sabe que no son sólo los ayuntamientos, hay mucha co-irresponsabilidad en la Comunidad de Madrid, en los organismos estatales (Carreteras, Confederaciones), siempre decisivos en este sector, por no decir en el oscuro papel de las compañías de servicios.

El sector logístico en Madrid debe afrontar el problema del suelo con tres palancas: i) la decidida gestión urbanística sobre el suelo clasificado vigente de uso industrial y/o terciario, ii) la apuesta por la reconversión de tejidos industriales obsoletos y iii) la planificación de un nuevo escenario.



J. RAMÓN NAVARRO
Arquitecto
Director
NCAarquitectos

Sobre la Gestión Urbanística tanto de suelos urbanizables como de los que necesitan de una rehabilitación integral, la próxima Ley Ómnibus de la Comunidad de Madrid puede introducir importantes cambios en las expectativas de modificación, como intercambios de aprovechamientos entre distintos sectores, pero no habrá que perder de vista que seguirá tratándose de un gestión ardua con las herramientas actuales de control por la Administración porque la decisión, en su tramitación reglada, se ha diluido.

Sobre la Planificación de un Nuevo Escenario es preciso visibilizar primero el problema ante las Administraciones, creando una plataforma desde asociaciones como APPUNLE que fuera capaz de negociar con las distintas instancias, al modo logrado en Francia con la Carta de Compromisos Recíprocos entre el Estado y la patronal logística, en donde, como hoja de ruta, se marquen las pautas de agilidad territorial (comarcal) definida por los ejes de movilidad mediante un Estudio (Plan Maestro) que concrete las disponibilidades de suelo en la interrelación entre distintos municipios de un ámbito comarcal, y en el que se puedan evidenciar las importantes bolsas de suelo supramunicipal de la Comunidad de Madrid (producto de la anterior ley y que no sabe qué hacer con él).

Un estudio en el que se crucen datos con los polígonos existentes con una evaluación de Big Data al modo del planteado por CIMALSA en Cataluña, que habilite la creación de un BANCO DE SUELO LOGÍSTICO SUPRAMUNICIPAL sustentado en la terciarización logística sostenible y la multiplicación de las economías de escala.

“Resulta inadmisibile que un proceso de modificación o adaptación de un sector urbanístico medio tarde más de un año en legalizarse.”

Es ingente la tarea, sólo en Madrid, pero hay que preparar la mesa para los siguientes 10 años con un on-line que sobrepasará, sin dudas, el tercio del mercado, no hay más que ver a nuestros hijos.

de beneficio de muchos inquilinos, que generalmente ya operan con márgenes de beneficio mínimos. Cabe preguntarse si el crecimiento de los alquileres que se ha visto hasta ahora, continuará y podrá compensar la continua reducción de las rentabilidades.

34% descenso de los volúmenes de inversión en inmovilística en el segundo trimestre de 2022.

Además, el sector logístico se enfrenta cada vez más a la competencia del sector residencial a la hora de encontrar un espacio adecuado para sus nuevos desarrollos. La **elevada demanda de nuevos proyectos residenciales** dificulta que la logística urbana se expanda aún más, mientras que el mercado de las naves XXL enfrenta cada vez más oposición por parte de los ciudadanos, lo que genera dificultades en el proceso de zonificación y permisos.

En una nota más positiva, los últimos resultados financieros y operativos de los inquilinos en **los sectores de las 'dark kitchen' y la entrega en el día** indican que el crecimiento impulsado por el e-commerce llegó para quedarse y que la demanda de logística ultra-urbana permanecerá al alza.

Por otro lado, si los bancos centrales y los gobiernos locales son capaces de hacer frente al aumento constante de la inflación, la brecha de precios entre vendedores y compradores puede acercarse. Igualmente, si hay algún alivio en el conflicto entre Ucrania y Rusia, podría beneficiar a las empresas y a la confianza del consumidor, con **aumentos en los volúmenes de inversión** en todos los sectores tras una pequeña pausa en verano.

De hecho, Savills confía en que la logística seguirá siendo uno de los mercados más populares, y **es muy probable que sea capaz de resistir la incertidumbre** económica actual y futura. Además, el proceso de innovación y digitalización tendrá un mayor impacto en el sector inmovilístico, puesto que los avances en automatización en almacenes y centros de distribución pueden dar como resultado la optimización y eficiencia en el uso del espacio logístico.

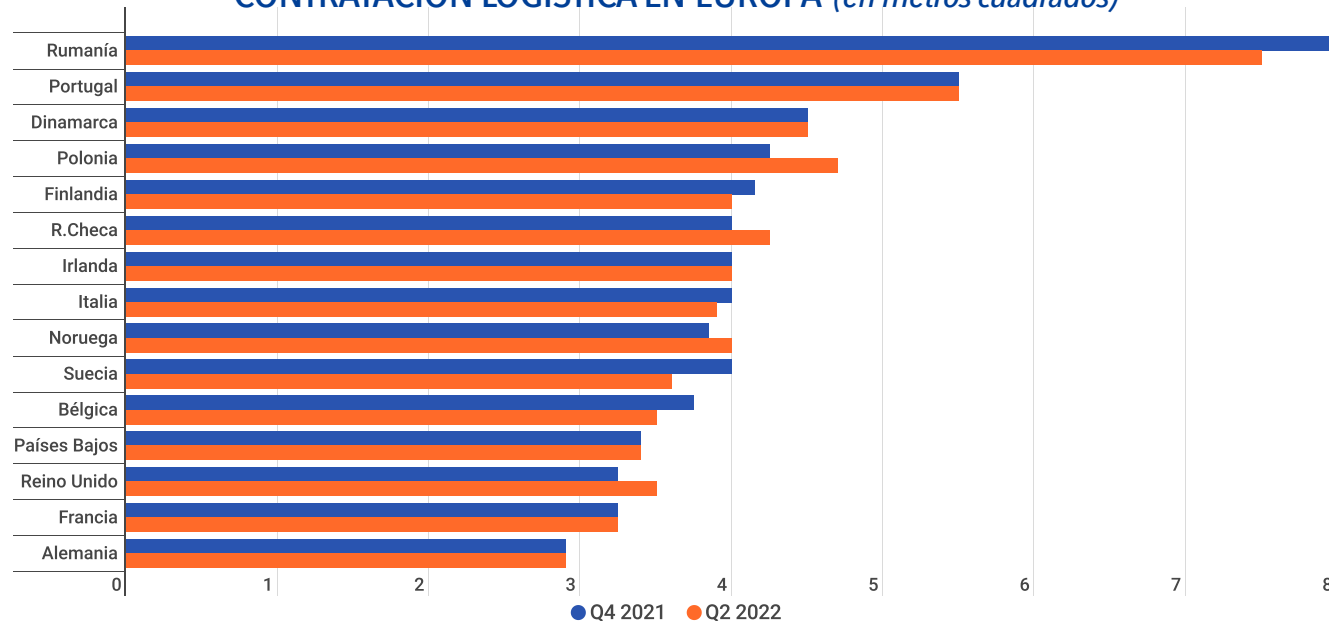
También la digitalización puede contribuir a **mejorar la estrategia ESG de inversores y ocupantes**. Así, sensorizar las propiedades puede facilitar la monitorización del uso de energía, mientras el uso de paneles solares puede aumentar la generación de energía renovable en las propias instalaciones y el hecho de contar con estaciones de carga de vehículos eléctricos estimulará el uso de vehículos eléctricos.

“ En el segundo trimestre del año, los inversores más activos fueron los estadounidenses y asiáticos, que intentaron encontrar el destino adecuado para su capital y para obtener unos adecuados márgenes de beneficio. ”

Esta tendencia también puede contribuir a generar rentas más elevadas y **las llamadas primas verdes**, ya que los inquilinos buscan cada vez más mitigar los crecientes costes de transporte y, por lo tanto, están más dispuestos a pagar por ello.

Esto hace que los inversores busquen desarrollar edificios sostenibles para **preparar sus operaciones para el futuro.**

CONTRATACIÓN LOGÍSTICA EN EUROPA (en metros cuadrados)



SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

En **MERLIN** damos respuesta a las necesidades de nuestros clientes con **soluciones a medida** y un servicio integral.

Potenciamos la innovación y la sostenibilidad, para desarrollar activos logísticos modernos, eficientes y de calidad, acompañando al cliente en todo su desarrollo logístico.



merlinproperties.com

MERLIN
Creamos Experiencias

PRINCIPALES OPERACIONES INMOLOGÍSTICAS 2021-2022

Oct-21			
P3 Logistic Parks cierra la compra de un portfolio de Pulsar Properties	Parets del Vallès, Torija, Fontanar y Ontígola	Barcelona, Guadalajara y Toledo	112.370 m²
Amazon ultima la apertura de un centro de entregas rápidas en Barcelona	Barcelona	Barcelona	10.000 m²
Nueva plataforma de Transportes Codina para congelados	Hostalets de Balenyà	Barcelona	55.000 m²
Goodman desarrolla cuatro proyectos de última milla para Amazon	Montcada i Reixac, Constantí, Móstoles y Madrid	Barcelona, Tarragona y Madrid	161.000 m²
El Corte Inglés alquila una nave de P3 Logistics para el e-commerce	Parets del Vallès	Barcelona	19.000 m²
Panattoni comprará el mayor centro logístico de El Corte Inglés en Cataluña	La Bisbal del Penedès	Tarragona	45.000 m²
Amazon estrena su nueva estación logística de Mollet del Vallès	Mollet del Vallès	Barcelona	7.000 m²
Nuevo centro logístico de Alliance Healthcare en Viladecans	Viladecans	Barcelona	25.300 m²
BentallGreenOak adquiere una plataforma logística en Bilbao	Amorebieta	Bilbao	18.000 m²
Mercabama adquiere suelo para su ampliación en la Zona Franca de Barcelona	Barcelona	Barcelona	173.194 m²
Moldstock estrena un centro logístico en Barcelona	Argentona	Barcelona	11.000 m²
Makro alquila una plataforma logística a Crossbay	El Prat de Llobregat	Barcelona	14.222 m²
GLP desarrollará un nuevo almacén en Pinto	Pinto	Madrid	18.906 m²
Nov-21			
Arrow completa la compra de un almacén en Daganzo de Arriba	Daganzo de Arriba	Madrid	68.800 m²
Mountpark inicia las obras de su tercer proyecto en Illescas	Illescas	Toledo	12.430 m²
ID Logistics alquila una nave de GreenOak en Seseña	Seseña	Toledo	29.116 m²
Nuevo proyecto de Patrizia en Illescas	Illescas	Toledo	92.000 m²
Alfil Logistics alquila una nave de Merlin en la Zona Franca de Barcelona	Barcelona	Barcelona	13.700 m²
Grupo Mas inicia las obras de su futura plataforma logística de Sevilla	Guillena	Sevilla	42.000 m²
Saint Croix vende una nave en Daganzo de Arriba	Daganzo de Arriba	Madrid	13.810 m²
Goodman entrega a DSV la primera plataforma logística multinivel en España	Molins de Rei	Barcelona	46.000 m²
Urciter desarrollará un nuevo proyecto logístico en Jaén	Guarromán	Jaén	227.792 m²
Bon Preu adquiere dos parcelas del Logis Montblanc	Montblanc	Tarragona	188.519 m²
Elidisser compra suelo para una plataforma logística en Burgos	Villalonquejar	Burgos	16.000 m²
Dec-21			
VGP cierra la compra de los terrenos del astillero de La Naval	Bilbao	Bilbao	280.000 m²
Crossbay compra la plataforma de Condis en Montcada y Reixac	Montcada y Reixac	Barcelona	40.000 m²
Merlin Properties inicia el desarrollo de San Fernando Logistics Park	San Fernando de Henares	Madrid	100.000 m²
GLP alquila una plataforma de reparto de última milla en Villaverde	Madrid	Madrid	17.000 m²
Aberdeen se hace con un portfolio de última milla en Madrid	Getafe	Madrid	122.000 m²
Finaliza la construcción de la plataforma de frescos de Eroski	Sigüeiro	La Coruña	14.000 m²
EQT Exter comprará cuatro activos de Logicor	Madrid y Guadalajara	Madrid y Guadalajara	300.000 m²
Hines adquiere dos activos logísticos en Vallecas	Madrid	Madrid	31.000 m²
Grupo Caliche ampliará su centro logístico en Valencia	Picassent	Valencia	15.814 m²
Nuevo centro logístico de Arvato Supply Chain Solutions en Parla	Parla	Madrid	25.000 m²
Würth adquiere dos parcelas en La Rioja para ampliar sus instalaciones	Agoncillo	La Rioja	59.269 m²
Lidl inicia las obras de una nueva plaforma logística en Granada	Escúzar	Granada	65.000 m²
Jan-22			
Prologis alquila una nave a Entredos Logistics	Barcelona	Barcelona	25.000 m²
Hispavima y Roebuck desarrollan un almacén de última milla en Granada	Granada	Granada	8.000 m²
Meridia vende una nave en el Corredor del Henares a Starwood Capital	Alcalá de Henares	Madrid	26.367 m²
AEW y Vega Partners adquieren una nave en Alcalá de Guadaira	Alcalá de Guadaira	Sevilla	9.180 m²
Montepino entrega a Geodis un nuevo proyecto logístico en Torija	Torija	Guadalajara	53.275 m²
Comienzan las obras de Panattoni Park Bilbao	Abanto y Ciérvana	Vizcaya	7.600 m²
Kefren y Tristan Capital compran a Goodman un llave en mano en Tarragona	Constantí	Tarragona	40.000 m²
Nuevo proyecto logístico de Melcombe Partners en Barcelona	Polinyà	Barcelona	6.630 m²
Maersk ya tiene operativo su centro logístico en la ZAL de Barcelona	Barcelona	Barcelona	8.168 m²
GLP inicia la construcción de la primera nave de Magna Park Tauro	Illescas	Toledo	35.000 m²
Renta Corporación inicia la promoción de un llave en mano de KKR-Mirastar	Ripollet	Barcelona	10.000 m²
Merlin Properties desarrolla su segundo parque logístico en Cabanillas	Cabanillas del Campo	Guadalajara	210.000 m²
Panattoni desarrollará un nuevo proyecto XXL en Valencia	Alcira	Valencia	60.000 m²
Feb-22			
Scannell Properties construirá una plataforma en Barcelona	Montornés del Vallés	Barcelona	13.500 m²
BentalGreenOak se hace con la plataforma de Pavasal en Alovera	Alovera	Guadalajara	38.400 m²
GLP inicia la construcción de su nueva plataforma de Pinto	Pinto	Madrid	19.000 m²
Savills IM se hace con tres almacenes de última milla de Amazon	Murcia, Alicante y Valladolid	Murcia, Alicante y Valladolid	23.220 m²
Nederval compra una parcela en el mercado aragonés	La Muela	Zaragoza	20.051 m²
BentallGreenOak pone en el mercado tres proyectos logísticos	Alcalá de Henares, Vilafranca del Penedès y Galdácano	Madrid, Barcelona y Bilbao	130.000 m²
Mountpark inicia las obras de su cuarto proyecto a riesgo en Illescas	Illescas	Toledo	90.000 m²
Panattoni desarrollará un nuevo proyecto a riesgo en Murcia	Alcantarilla	Murcia	23.500 m²
AEW desarrollará una nave en Torrejón	Torrejón de Ardoz	Madrid	30.000 m²
Newdock adquiere suelo en Vicálvaro para nuevos desarrollos logísticos	Madrid	Madrid	175.000 m²
Comienzan las obras de una nueva plataforma de Stef en Málaga	Cártama	Málaga	4.000 m²
Mar-22			
Heliopol construirá una plataforma logística en el puerto de Sevilla	Sevilla	Sevilla	3.048 m²
Merlin inicia el desarrollo de un nuevo parque logístico en Valencia	Bétera	Valencia	96.572 m²
Kennedy Wilson compra una nave en Leganés	Leganés	Madrid	16.390 m²
Primera piedra de la primera nave de Engel & Völkers en Villaverde	Madrid	Madrid	20.000 m²
Panattoni adquiere una parcela para su segundo desarrollo en Guadalajara	Torija	Guadalajara	80.000 m²
Lidl inaugura su nuevo centro logístico en Alava	Nanclares de la Oca	Álava	53.000 m²
Grupo Peralada adquiere suelo logístico en Logis Empordà	El Far d'Empordà	Gerona	32.800 m²
Nuveen compra un llave en mano a Catella Logistics Europe en Gerona	Sant Feliu de Buixalleu	Gerona	21.774 m²
La nueva plataforma logística de Dia en Illescas ya está operativa	Illescas	Toledo	68.000 m²
Mirastar refuerza su apuesta por el inmologístico español con cinco activos	Coslada, Barcelona, Castel, del Vallés, Valls y Constantí	Madrid, Barcelona y Tarragona	53.000 m²
Zara ampliará la plataforma de PlaZa	Zaragoza	Zaragoza	60.000 m²
VGP y Allianz Real Estate compran siete activos en España	Varias localizaciones	Varias localizaciones	
Panattoni inicia las obras de su nuevo proyecto a riesgo en Picassent	Picassent	Valencia	18.000 m²
Saltoki invertirá 175 millones en la ampliación de su centro logístico	Zaragoza	Zaragoza	75.000 m²
Algescom construirá un centro logístico en la ZAL del puerto de Motril	Motril	Granada	8.200 m²
Finalizan las obras del nuevo centro logístico de Correos en Barajas	Madrid	Madrid	12.542 m²
Kave Home construirá un nuevo centro logístico en Barcelona	Tordera	Barcelona	90.000 m²
Apr-22			
Nuevas instalaciones de Grupo Pantoja	Sevilla	Sevilla	16.600 m²
Aldi ya tiene operativa la ampliación de su plataforma de Barcelona	Masquefa	Barcelona	13.000 m²
VGP ha cerrado dos contratos de alquiler en el VGP Park Valencia Cheste	Cheste	Valencia	27.729 m²
Ale-Hop contará con un nuevo centro logístico en Valencia	Oliva	Valencia	20.000 m²

PRINCIPALES OPERACIONES INMOLOGÍSTICAS 2021-2022

Melcombe Partners comercializa un activo de última milla en Madrid	Getafe	Madrid	7.306 m²
Condis alcanza los 5.000 m² en su plataforma de fruta y verdura en Mercabama	Barcelona	Barcelona	5.000 m²
Panattoni inicia las obras de su primer proyecto a riesgo en Madrid	Getafe	Madrid	9.200 m²
Saltoki ya tiene operativa su nueva plataforma de Valencia	Vara de Quart	Valencia	27.000 m²
Hines construirá un parque logístico en Madrid	Zona del Corredor del Henares	Madrid	65.000 m²
Naeko Logistics alquila una instalación en Tarragona a Panattoni	La Bisbal del Penedès	Tarragona	40.414 m²
Moldtrans amplía su capacidad logística en la Comunidad Valenciana	Alicante	Alicante	14.000 m²
May-22			
Panattoni adquiere suelo para un nuevo proyecto a riesgo en Illescas	Illescas	Toledo	26.000 m²
Tempo Logistics alquila una nave de Thor Equities en Castellbisbal	Castellbisbal	Barcelona	4.906 m²
ICC tiene a punto la segunda fase del campus logístico CityDox	Torrejón de Ardoz	Madrid	36.945 m²
VGP entrega a ATDL una nueva plataforma logística en Sevilla	Dos Hermanas	Sevilla	9.000 m²
Montepino adquiere 38 hectáreas de suelo logístico en Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	380.000 m²
Delin Property entrega la primera nave de su parque logístico en Illescas	Illescas	Toledo	24.000 m²
GLP levantará dos plataformas en Cataluña	Masquefa y Constantí	Barcelona y Tarragona	52.345 m²
Jun-22			
Ontime se instalará en la primera nave del Puerto Seco de Antequera	Antequera	Málaga	20.000 m²
Trammell Crow Company compra tres terrenos en España	Granollers, Cabanillas y Alovera	Barcelona y Guadalajara	176.000 m²
GLP desarrollará un nuevo parque logístico en Villaverde	Madrid	Madrid	160.000 m²
Nuevo proyecto logístico de Scannell Properties en Alovera	Alovera	Guadalajara	12.500 m²
Nuevo proyecto logístico de Nederval en el Parque Logístico de Valencia	Ribarroja del Turia	Valencia	30.361 m²
Panattoni desarrolla un proyecto en Sevilla para TXT	Alcalá de Guadaira	Sevilla	6.650 m²
Comienzan las obras de tres edificios logísticos de Panattoni en Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	39.530 m²
Arrow Capital desarrollará una plataforma a riesgo en Madrid	Zona del Corredor del Henares	Madrid	16.000 m²
Neinver vende a IBI Lion la plataforma de Conforama en Valencia	Liria	Valencia	60.000 m²
Thor Equities y Arnaiz promueven tres proyectos logísticos en Madrid	Pinto y Torrejón de Ardoz	Madrid	56.020 m²
VGP construirá un nuevo parque logístico en Fuenlabrada	Fuenlabrada	Fuenlabrada	32.300 m²
Prologis alquila una nave a Stark Future en Park Sant Boi	Sant Boi de Llobregat	Barcelona	20.500 m²
Montepino impulsa un proyecto de construcción sostenible en Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	40.000 m²
Prologis desarrollará una nueva plataforma logística para Alcampo	San Fernando de Henares	Madrid	30.000 m²
Finaliza la construcción de la segunda nave multinivel de Goodman en España	Castellbisbal	Barcelona	26.400 m²
Aquila Capital inicia las obras de su segunda nave en Illescas	Illescas	Toledo	24.500 m²
FM Logistic inicia obras de ampliación de su plataforma de Illescas	Illescas	Toledo	18.000 m²
Movianto contará con un nuevo hub logístico	Numancia de la Sagra	Toledo	40.000 m²
Logicor compra suelo para un nuevo desarrollo en Barcelona	Abreira	Barcelona	88.000 m²
GLP compra una nave de Venca en Barcelona	Vilanova i la Geltrú	Barcelona	38.679 m²
Comienzan las obras de la segunda fase del parque logístico de Delin Property	Illescas	Toledo	24.000 m²
Tipsa trasladará su operativa a una nueva plataforma en Valencia	Cheste	Valencia	10.000 m²
Jul-22			
Lidl compra una parcela para una plataforma en Constantí	Constantí	Tarragona	185.000 m²
Mirastar se hace con un activo logístico en Barcelona	Sant Esteve Ses Rovires	Barcelona	9.098 m²
Nuevo proyecto de P3 Logistic para Groupe CAT en Illescas	Illescas	Toledo	28.238 m²
PK Blue Logistics reacondicionará un parque logístico de Vitoria	Vitoria	Vitoria	74.700 m²
Aquila comienza la construcción de una tercera nave en su parque de Illescas	Illescas	Toledo	27.900 m²
Arrow y Cerberus desarrollarán dos plataformas a riesgo en Alcalá de Henares	Alcalá de Henares	Madrid	51.500 m²
GLP prepara un nuevo desarrollo en Getafe	Getafe	Madrid	21.415 m
Inbisa compra un suelo logístico en Alcalá de Guadaira	Alcalá de Guadaira	Sevilla	72.000 m²
Axa adquiere un activo de última milla en Barcelona	Barcelona	Barcelona	58.000 m²
Nuevas instalaciones de Moldtrans en Valencia	Massamagrell	Valencia	7.000 m²
Finalizadas las obras de la plataforma de Newdock en Illescas	Illescas	Toledo	56.698 m²
Newdock compra tres suelos para construir cinco naves logísticas	Arroyomolinos y Getafe	Madrid	95.000 m²
Montepino desarrolla una plataforma cross-dock para Seur	Castellbisbal	Barcelona	27.560 m²
Finalizan las obras de ampliación del centro logístico de Mango en Barcelona	Llicà d'Amunt	Barcelona	90.000 m²
Aug-22			
Nueva nave de 'cross-docking' de VGP en Fuenlabrada	Fuenlabrada	Madrid	40.000 m²
Inurban inicia las obras de una plataforma logística en Valencia	Albuixech	Valencia	50.000 m²
Arrow y Cerberus compran un nuevo activo logístico en Alcalá de Henares	Alcalá de Henares	Madrid	16.000 m²
Sep-22			
Mayoral contará con unas nuevas instalaciones logísticas en Málaga	Málaga	Málaga	19.000 m²
Dos nuevos proyectos inmologísticos para última milla de Nuveen	Madrid y Pinto	Madrid	21.700 m²
Rossmann instala su plataforma logística para el mercado español en Valencia	Torrente	Valencia	125.000 m²
Aquila Capital adquiere dos parcelas para naves logísticas en Sevilla	Dos Hermanas	Sevilla	84.533 m²
Panattoni entrega un nuevo proyecto para Alfil Logistics en Murcia	Alcantarilla	Murcia	46.200 m²
Costco instalará en Torija su primera plataforma logística de Europa	Torija	Guadalajara	80.272 m²
BentallGreenOak vende cinco naves en Barcelona y Bilbao	Barcelona y Bilbao	Barcelona y Bilbao	60.000 m²
Nuevo proyecto de VGP en la antigua planta de Coca-Cola en Alicante	Alicante	Alicante	25.410 m²
Maersk se instala en la plataforma de Delin en Alcalá de Henares	Alcalá de Henares	Madrid	21.000 m²
Comienza la construcción del segundo edificio de Panattoni Park Tarragona	La Bisbal del Penedès	Tarragona	66.430 m²
Prologis inicia la construcción de su primer proyecto logístico en Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	40.000 m²
CBRE adquiere dos naves logísticas en Madrid a DWS	Meco y Torrejón de Ardoz	Madrid	67.859 m²
Sepes formaliza la venta de suelo en Los Camachos al puerto de Cartagena	Cartagena	Murcia	276.143 m²
Clarion Partners Europe desarrolla una plataforma en Barcelona	Esparraguera	Barcelona	22.152 m²
Goodman entrega a GLS su nueva plataforma en Madrid	Madrid	Madrid	33.227 m²
Hines adquiere una plataforma alquilada a ID Logistics en Barcelona	Castellar del Vallés	Barcelona	49.231 m²
El portfolio español de Prologis crece con la compra de activos de Crossbay			
P3 se adjudica el desarrollo logístico de la Ciudad Aeroportuaria de Barajas	Madrid	Madrid	152.914 m²
Oct-22			
PcComponentes finaliza las obras de su nueva plataforma de Murcia	Alhama de Murcia	Murcia	40.000 m²
Nueva plataforma logística de Improving Logistics en Valencia	Torrente	Valencia	10.000 m²
Panattoni construirá en Burgos un centro logístico para Bridgestone	Villalonquejar	Burgos	43.000 m²
Newdock finaliza la construcción del parque logístico Fahala en Málaga	Cártama	Málaga	58.000 m²
Faes Farma cierra la adquisición de una parcela en la PLHUS	Huesca	Huesca	17.220 m²
GLP construirá un 'llave en mano' para Romar Global Care en Sagunto	Sagunto	Valencia	50.401 m²
Scannell Properties inaugura su primer centro logístico en España	Santa Perpetua de Mogoda	Barcelona	20.600 m²
Un 'family office' de Gipúzcoa vende una nave en Andoain	Andoain	Guipúzcoa	16.500 m²
Mirastar comenzará en octubre las obras de un 'llave en mano' en Tarragona	Constantí	Tarragona	11.833 m²
Global Smaug construirá un complejo logístico en el puerto de Sevilla	Sevilla	Sevilla	126.536 m²
P3 Logistic Parks tendrá listo su nuevo proyecto en Illescas en 2023	Illescas	Toledo	26.000 m²



Newdock pisa fuerte en su segundo año de presencia en el mercado ibérico

Innovación y sostenibilidad al servicio de la máxima exigencia

Newdock ha apostado por el desarrollo de activos logísticos adaptados a las necesidades de innovación tecnológica y respeto medioambiental que marcan tendencia en la gestión de las cadenas de suministro, aprovechando su profundo conocimiento del mercado.

Proyectos de Newdock en Arroyomolinos, iniciado en agosto y en Cártama (Málaga) ya finalizado en su totalidad.

Newdock, comenzó su actividad en el mercado ibérico en febrero de 2021 con el objetivo de competir en la nueva realidad del sector logístico inmobiliario. Esto le ha llevado a hacer de la **innovación tecnológica**, así como de la sostenibilidad medioambiental y social la razón de ser de su actividad desde su desembarco en el sector logístico español hace algo más de año y medio.

Desde entonces, la plataforma de inversión y gestión en espacios logísticos de última generación al servicio de vehículos de inversión de Goldman Sachs para España y Portugal ha comprometido **650 millones de euros en diez proyectos** que buscan adaptarse al alto nivel de exigencia que existe en el sector, con un cuidado respeto medioambiental y anticipándose a las necesidades del mercado.

Con este amplio despliegue de actividad, Newdock busca convertirse en uno de los mayores generadores de nuevos proyectos logísticos con una **perspectiva innovadora, tecnológica y sostenible**, apoyada por un equipo especializado que acumula un profundo conocimiento del mercado, así como de las tendencias que marcarán su futuro.

Proyectos en España

El primero de los proyectos de la compañía ha sido el desarrollado y entregado en el po-

lígono industrial **La Carpetania**, del municipio madrileño de Getafe.

Este activo, con una superficie total de 24.000 m², está totalmente alquilado y fue entregado a su inquilino en el primer trimestre de este mismo año. La nave, que cuenta con **certificación LEED Gold**, opta también a obtener la **certificación WELL®** para sus ofi-

Los proyectos de Newdock se adaptan al alto nivel de exigencia que existe en el sector logístico español y persiguen marcar un nuevo estándar en sostenibilidad y eficiencia

PROYECTO	UBICACIÓN	GLA (m²)	Nº INQUILINOS	FECHA DE ENTREGA
Carpetania	Getafe, Madrid	24.025	1	Entregado
Illescas I	Illescas, Toledo	57.000	2	Parcialmente disponible
Cártama	Cártama, Málaga	57.600	9	Parcialmente disponible
Illescas II	Illescas, Toledo	128.000	BTS	Disponible
Arroyomolinos	Arroyomolinos, Madrid	38.800	4	Q3-23
Gavilanes A y B	Getafe, Madrid	25.600	3	Q4-23
Los Ahijones	Vicalvaro, Madrid	96.000	7	Q2-24
Valencia	Loriguilla, Valencia	257.000	12-BTS	Q2-24
Gavilanes C	Getafe, Madrid	85.500	3-BTS	Q4-24

cinas, siendo de los primeros activos de este tipo en contar con ella.

Posteriormente, la promotora ha puesto el foco en el **municipio toledano de Illescas**, en el que ha desarrollado dos naves independientes como parte del proyecto **Illescas I** de 43.000 m² y 14.000 m², entregada esta última el pasado mes de julio a un operador logístico internacional, mientras que la otra está disponible a día de hoy. El proyecto ha obtenido la **certificación LEED Platinum**, convirtiéndose en el tercer proyecto de España, sexto de Europa y duodécimo del mundo en obtener esta categoría.

También en Illescas se desarrolla el proyecto **Illescas II**, sobre una parcela de 128.000

Newdock

m² para proyectos llave en mano, habiendo negociaciones avanzadas con un cliente.

En 2021 se inició el desarrollo de tres naves en la población **malagueña de Cártama** con una superficie total de 58.000 m² y modulares entre los 3.000 m² y los 18.000 m², que ya se ha finalizado en este mes de octubre. Como Illescas, el proyecto apunta a conseguir la certificación LEED Platinum.

Este proyecto de Newdock en Málaga es **único por sus características**, al tratarse de un parque de última generación para varios inquilinos en una plaza como la malagueña con gran escasez de suelo. Muestra de ello es el gran peso que tiene este proyecto en la superficie logística total de la zona, representando cerca del 10% de la superficie logística total de la ciudad. Actualmente, el parque se encuentra arrendado en más de un 20% y cuenta con varias operaciones en estado de negociación avanzadas.

También en el centro peninsular, se han iniciado en agosto las obras del proyecto del municipio **madrileño de Arroyomolinos**, en el que se prevé la construcción de cuatro



naves logísticas en dos parcelas diferentes. En una de ellas se desarrollarán tres naves de 8.000 m², 8.500 m² y 9.000 m² respectivamente, mientras que la otra parcela acogerá una nave independiente de 13.500 m².

En la localidad madrileña de **Getafe** se han iniciado las obras a mediados del pasado mes de septiembre de una nueva nave de 9.000 m² de superficie en el polígono de **Los Gavilanes** y, para comienzos de 2023, prevé comenzar los trabajos para construir otros dos activos de 14.000 m² y de 2.000 m². En este mismo polígono de los Gavilanes, la empresa dispone de una parcela de 131.000 m² que se desarrollará a finales de 2023.

En las inmediaciones de la capital madrileña, en Vicalvaro, Newdock prevé desarrollar a partir del tercer trimestre de 2023 su pro-

yecto de **Los Ahijones**, que incluye siete naves en siete parcelas independientes, situadas a ambos lados de la M-45, con diferentes superficies y más de 96.000 m² de superficie total construida.

Finalmente, está previsto desembarcar en el **mercado logístico valenciano** durante el segundo trimestre de 2023, con un desarrollo aún por definir para una parcela de 257.000 m² de superficie en la población de **Loriguilla**, junto a Ribarroja del Turia, muy próxima a la capital y a los pies del nodo logístico de la A-3 y AP-7.

En definitiva, Newdock mantiene una **apuesta de largo recorrido** por el mercado logístico español para desarrollar inmuebles adaptados a las necesidades de un sector en constante evolución.

EL FUTURO DE LA INVERSIÓN EN ESPAÑA PASA POR LOS CENTROS DE DATOS

La situación de España es similar a la que presentaban mercados como los de Frankfurt, Londres, Ámsterdam y París a mediados de la década pasada, por lo que se espera un fuerte crecimiento en los próximos años en ciudades como Madrid o Barcelona.

Los centros de datos están subiendo a gran velocidad en la lista de prioridades de los inversores inmobiliarios para próximas décadas. Así lo demuestra una encuesta anual elaborada por CBRE a nivel mundial dirigida a responsables del sector, según la cual un 95% tiene intención de invertir en el sector, y de estos, el 67% proyecta ya nuevos desarrollos.

Este sector, que ya en 2021 vivió un año récord de inversión en Europa, con un volumen de más de 1.000 millones de euros, tiene como principal indicador el consumo de datos, que no solo está disparado, sino que tiene significativas previsiones de crecimiento, a la luz del proceso de digitalización que se está viviendo.

Los centros de datos son una pieza fundamental del ecosistema digital, que Savills define como espacios con los recursos necesarios para almacenar, procesar y distribuir datos. Muchos se ubican en entornos industriales o logísticos, pero en este caso, el tamaño se mide en megavatios en vez de en metros cuadrados, aunque pueda hacerse referencia a la superficie.

Londres es en la actualidad el mayor mercado de centros de datos de Europa. Por contra, se estima que el 65% de los datos consumidos en la península ibérica se procesan fuera del país, lo que abre grandes oportunidades de crecimiento en este ámbito. De hecho, al estar po-



La nueva inversión directa en infraestructuras físicas para el sector podría alcanzar los 3.000 millones en pocos años.

sicionados entre tres continentes, España y Portugal constituyen una zona privilegiada en la que muchos inversores ya se están fijando.

Los cables submarinos, junto con una red diversificada de centros de datos en el territorio, deben dar respuesta a la demanda continua y en crecimiento de hiperescalas, y aportar una mayor eficiencia en el tiempo de tránsito de datos.

La situación de España es, para Savills, similar a la que presentaban los mercados de Frankfurt, Londres, Ámsterdam y París a mediados de la década pasada.

Madrid se sitúa a la cabeza del desarrollo de centros de datos en España, con 31 instalaciones operativas, 14 en proyecto e inversiones previstas de más de 6.000 millones hasta 2025.

Ya en 2021, la consultora anticipaba que solamente en infraestructuras físicas, la nueva inversión directa podría alcanzar los 3.000 millones de euros en los próximos cinco años, lo que colocaría a España en el mismo nivel que estas zonas, convirtiéndose en el principal nodo digital del sur de Europa.

Madrid espera un crecimiento del 540% y Barcelona del 500%, con lo que la capital madri-

leña alcanzaría los niveles de París (+400 MW) a corto plazo, y Barcelona se posicionará alrededor de los 85 MW en los próximos tres años.

En la elección de la ubicación, es fundamental identificar terrenos a los que llegue una fuerte potencia eléctrica y sin interrupciones, aunque también debe tenerse en cuenta la capacidad de crecimiento en términos de potencia de consumo.

Igualmente, la proximidad al cliente es un aspecto clave para minimizar la latencia de la señal.

Proyectos en España

Madrid se sitúa en este momento a la cabeza del desarrollo de centros de datos, con 31 de estas instalaciones operativas y 14 en proyecto, lo que representa más del 90% de la capacidad a nivel nacional. En total, están previstas inversiones de más de 6.000 millones de euros en la zona centro hasta 2025.

Los datos se han hecho públicos en la inauguración en Alcobendas de MD6, el nuevo centro de datos de la multinacional norteamericana Equinix, que es ya el tercero que impulsa en suelo madrileño y que superará los 30 MW cuando esté a pleno rendimiento.

De acuerdo con el reciente informe de Co-lliers 'Data Centers Snapshot', existen hasta la fecha más de 700 MW en desarrollo en proyec-

tos de centros de datos en las tres principales ubicaciones de la península: Madrid, Barcelona y Lisboa.

Por ejemplo, Thor Equities Group ha constituido la plataforma Thor Digital para desarrollar centros de datos en Europa. Su primer proyecto en España, 'Madrid One', contará con una inversión de 600 millones y estará ubicado sobre un solar de 225.000 m² en Fuenlabrada, con una potencia disponible de 40 MW y una capacidad estimada de 100 MW.

95% de los responsables en el sector inmobiliario quiere invertir en el sector de los centros de datos.

El proyecto, que ha contado con la colaboración de la ingeniería Quark Unlimited, estará compuesto por 10 edificios con una capacidad de 10 MW cada uno.

En cuanto a Stoneshield, compró XData Properties, que tiene un centro de datos en San Fernando de Henares, además de un terreno cerca para nuevas infraestructuras. La intención es levantar un centro de 100 MW, si bien recientemente ha empezado a buscar comprador para XData, con la intención de tener un socio que le acompañe en el proyecto.



La estadounidense **Prime Data Centers** también ha elegido Madrid para su nuevo centro de datos, en el que invertirá entre 200 y 300 millones.

Merlin Properties se suma

Sin duda, uno de los principales proyectos a destacar en el entorno de la Península Ibérica es el de Merlin Properties, que planea construir una red de centros de datos ultra eficientes energéticamente y con consumo neto de agua nulo, que reúne las características para ser el centro de datos base de Europa Continental y África.

Con esta proyección, ha desarrollado un plan en tres fases hasta 2025. Se espera que este mercado suponga el 15% de su facturación en cinco años.

Merlin ya tiene cuatro ubicaciones estratégicas en la península ibérica para desarrollar centros de datos, a través de una alianza estratégica con Edged Energy. Son zonas con baja latencia, próximas a infraestructuras y con suministros energéticos adecuados a las necesidades de las instalaciones.

Sines ha sido la ubicación elegida para el mayor proyecto conocido hasta la fecha en la Península Ibérica, el Star Campus, que tendrá una capacidad de más de 450 Mw”.

El primero, ya con inquilino, está en el polígono Arasur de Álava. En una primera fase, el suministro será de 3 MW y con la construcción del primer edificio en el segundo trimestre de 2023, la capacidad se elevará a 22 Mw.

Cuando finalice el proyecto, el suministro potencial alcanzará los 100 MW repartidos entre tres salas de datos y un edificio administrativo. Además, su proximidad a una granja solar de 135 Mw permitirá utilizar energía procedente de fuentes renovables.

A este proyecto le sigue un centro de datos en el polígono de la Zona Franca de Barcelona,

Thor Equities invertirá 600 millones en su primer centro de datos en España.

con una superficie de 22.131 m² y 16 MW de capacidad.

A finales de 2022, Merlin espera tener licencia para el futuro centro de datos de la localidad madrileña de Getafe, con una superficie de 22.508 m² y 20 MW de capacidad. También contempla un proyecto en Lisboa, con 74.555 m² de superficie y una capacidad de 100 MW.

Portugal concentra el interés de inversores y operadores internacionales y se estima que encabece junto a Madrid, este mercado en el medio plazo.

15% de la facturación de Merlin Properties procederá de su negocio de centros de datos en cinco años.

Así, Sines ha sido elegido para el mayor proyecto conocido hasta la fecha en la Península Ibérica. Se trata del *Star Campus*, desarrollado por Pioneer Point y Davidson Kempner, que tendrá una capacidad superior a 450 MW.

Nuevas zonas de interés

CBRE y AQ Compute, el negocio de centros de datos de **Aquila Capital**, han llegado a un acuerdo para el desarrollo de una estrategia europea de centros de datos, con un primer proyecto en Barcelona y una capacidad de 50 MW, que integrará la experiencia de la compañía **On Value Technology**, especializada en centros de datos.

Los nuevos desarrollos tendrán una capacidad de entre 10 MW y 50 MW por proyecto, y se prevé que funcionen con energía 100%.

También en Barcelona, **Panattoni** invertirá 100 millones en el que podría ser el mayor centro de datos de Cataluña, en Cerdanyola del Vallès, sobre una parcela de 68.000 m² adquirida al **Incasòl**. Igualmente, Principal Real Estate ha adquirido un centro de datos de 10.502 m², alquilado a AtlasEdge hasta agosto de 2023.

En total, Barcelona y su área metropolitana suman una docena de centros de datos operativos y un ‘pipeline’ de 110 MW en desarrollo,

una cifra más de cinco veces superior a la capacidad actual.

Por su parte, *Meta*, tiene previsto instalar un centro de de datos en Talavera de la Reina en una parcela perteneciente a **Sepes** con una superficie de 190 hectáreas.

En esta localidad toledana, también ha abierto un centro de datos *Grupo Aire*, a través de *Oasix*, su división cloud y datacenter. Cuenta en la actualidad con centros de procesamiento de datos propios en **Valencia, Zaragoza, Málaga, Lisboa y Elche**.

En Extremadura, Cáceres albergará un centro de datos neutro en carbono de 70 MW promovido por la empresa *Ingenostrum*.

Un punto clave de la península para este mercado es Aragón, donde BWB desarrollará el primer Data Center alimentado al 100% con energía renovable fotovoltaica. Para ello, ha escogido una parcela ubicada en la Plataforma Logística de Huesca. La inversión total en el proyecto asciende a 230 millones de los cuales 130 se destinarán al desarrollo del nuevo centro.

Por último, a través de su filial *Progressum Energy Developments*, está desarrollando cuatro plantas solares en la provincia de Zaragoza, con una potencia conjunta de 178 Mw.

El caso de Amazon

Amazon Web Services, la filial de Amazon que presta servicios en la red, trabaja para lanzar su región de datos en España antes de que termine el año. En total, prevé invertir 2.500 millones en los próximos diez años en la construcción y operaciones de sus nuevos centros.

“Amazon Web Services comenzará en Aragón antes de fin de 2022 el desarrollo de su nueva región de datos en España.”

Destacan los tres centros de datos que proyecta en Aragón, localizados en Huesca, Villanueva de Gállego y El Burgo de Ebro, que estarán operativos a finales de 2022 o principios de 2023. La equidistancia con cuatro de los grandes centros económicos nacionales justifica el emplazamiento elegido.

En este contexto, ha puesto en marcha varios proyectos fotovoltaicos, que añadirán más de 630 MW de capacidad a la red, con el fin de proporcionar energía renovable para las oficinas de Amazon, los centros logísticos y los centros de datos de AWS. ●

TU LOGÍSTICA A OTRO NIVEL



LOCALIZACIÓN DE SUELOS LOGÍSTICOS E INDUSTRIALES



GESTIÓN URBANÍSTICA



PROYECTOS “LLAVE EN MANO”



OPERACIONES “OFF MARKET”

Te asesoramos en la viabilidad de tus proyectos inmobiliarios

tpf
CONSULTING

20 años al servicio de una logística en transformación continua

Pulsar Properties, adaptación y resiliencia

Pulsar Properties es una empresa que ha evolucionado a lo largo de los últimos veinte años junto al sector logístico. En este periodo, la actividad logística ha pasado a ser un elemento clave para el desempeño de cualquier empresa. En paralelo, los activos inmologísticos también han experimentado una transformación radical. Pulsar Properties ha sabido adaptarse a las nuevas necesidades de un sector en permanente cambio.

Pulsar Properties ha cumplido recientemente veinte años como actor fundamental del sector inmologístico español.

En estas más de dos décadas, la compañía ha hecho de la cercanía con clientes y otros actores una seña de identidad que le ha llevado a afrontar sus proyectos como iniciativas que trascienden el ámbito logístico y que tienen importantes beneficios en el desarrollo económico y social de aquellas zonas en que lleva a cabo su actividad.

José María Alaña, consejero delegado de la empresa, es el auténtico impulsor de esta filosofía de colaboración y encuentro que se manifiesta en proyectos como los desarrollados por Pulsar Properties en diversos municipios del Corredor del Henares y que le han llevado a este bilbaíno, a ser nombrado hijo adoptivo de Castilla-La Mancha.

Con esta línea como motor, Pulsar Properties centra su actividad en ofrecer nuevos servicios a sus clientes, impulsar el uso de las nuevas tecnologías, mejorar su gestión y reforzar todos aquellos aspectos de sus proyectos relacionados con la responsabilidad social corporativa.

En este sentido, como resalta Alaña, «la propia evolución del sector logístico y de transporte es la que ha provocado que empresas como Pulsar Properties hayan ido adaptándose para poder atender sus necesidades, siempre de la mano del sector».

Veinte años de acompañamiento al sector logístico le han permitido a Pulsar Properties adaptarse a los cambios e impulsar sinergias con los diferentes actores.

Para ello, Pulsar Properties ha seguido un camino de profunda especialización que le ha permitido llevar a cabo sus propios desarrollos de suelo de manera independiente y, al mismo tiempo, impulsar diferentes cola-

José María Alaña, consejero delegado de Pulsar Properties, es el auténtico impulsor de una filosofía de colaboración y encuentro.



Rehabilitación y ampliación de espacios logísticos en las antiguas instalaciones de Cegasa en Vitoria.

boraciones con otros actores del sector para generar sinergias y llevar a cabo iniciativas conjuntas.

Proyectos propios

Por un lado, Pulsar Properties mantiene su identidad propia con proyectos como el que ya avanza en la localidad de Tórtola de Henares.



En esta población de la provincia de Guadalajara, Pulsar Properties tiene previsto desarrollar 600.000 m² de superficie bruta de suelo, sobre el que está previsto desarrollar 436.000 m² netos de suelo para actividades logísticas.

La compañía espera que el inicio de la urbanización de este ambicioso proyecto de comienzo a lo largo del verano del próximo 2023.

En colaboración

Por otra parte, las líneas de colaboración de Pulsar Properties cristalizan en proyec-

tos como el que lleva a cabo PK Blue Logistics en Vitoria.

Esta iniciativa, en la que Pulsar Properties colabora, a través de su filial Pulsar Krean, con HIG y con Savills Investment Management, pone el foco en otro de los aspectos que la compañía quiere impulsar, como es el de la rehabilitación de activos logísticos, aprovechando, como se dice en la empresa, que «lo hecho, hecho está».

En la capital vasca, PK Blue Logistics trabaja en el reacondicionamiento de un parque in-

dustrial y logístico, con el inicio de construcción previsto para el primer cuatrimestre de 2023, de una nave mixta logística y de cross-docking con 8.000 m² de superficie.

Pulsar Properties concibe el desarrollo de proyectos como iniciativas que trascienden la actividad logística y que tienen implicaciones para el desarrollo social, económico y humano de las zonas en que se llevan a cabo.

De igual manera, también se mantienen contactos con diferentes clientes para posibles desarrollos 'built-to-suit', aprovechando la idea que tiene Pulsar Properties de la rehabilitación de activos logísticos y que va más allá de naves aisladas, para incluir también parques a los que se puede dar una nueva vida adaptada a las necesidades logísticas actuales.

Así mismo, en Vitoria, PK Blue Logistics tiene también en marcha una iniciativa de rehabilitación y ampliación de espacios logísticos para las antiguas instalaciones de Cegasa. De los cuatro edificios logísticos, dos serán reacondicionados, con 25.400 m² y 14.600 m² respectivamente, mientras que otros dos son de nueva construcción y totalizarán 30.000 m².

Por otro lado, también proyecta rehabilitar la planta de Daewoo en la capital alavesa para que pueda acoger actividades industriales y logísticas.

Con todo ello, Pulsar Properties replica el modelo de éxito desarrollado en el Corredor del Henares y que ha tenido una trascendencia que supera lo puramente logístico, con implicaciones de desarrollo social, económico y humano de una zona que ha visto una profunda revitalización en las dos últimas décadas.



Nave para Crossdocking en Vitoria (Álava)



Rehabilitación de nave en Vitoria (Álava)



Plataforma Logística en Torija (Guadalajara)



Parque Logístico Pulsar en Tórtola de Henares (Guadalajara)

Una segunda vida para activos obsoletos

REHABILITACIÓN, TENDENCIA EN AUGE

La solidez de la demanda, los problemas para encontrar y desarrollar suelo y la necesidad de ubicaciones adecuadas impulsa la rehabilitación de activos logísticos obsoletos, abundantes en el país, para adaptarlos a las necesidades de una logística en permanente transformación.

La demanda al alza y la escasez de suelo en algunas de las principales zonas de actividad logística impulsa la rehabilitación de inmuebles logísticos.

Hasta fechas bien recientes, España era un país con un parque industrial envejecido y, consecuentemente, poco adaptado a las necesidades de la logística moderna, en la que la conectividad del comercio electrónico impone la ley de la máxima velocidad y eficiencia.

Así pues, los cada vez más numerosos proyectos de rehabilitación buscan adaptar inmuebles desfasados, pero, por lo general, con ubicaciones de gran valor estratégico para adaptarlos a los requerimientos de la operativa actual.

Costes al alza

En este contexto, sin embargo, también se observa la presión por lo que respecta a los costes que también se percibe en la construcción de naves nuevas.

Así lo demuestra el índice de costes que publica mensualmente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que refleja un crecimiento ciertamente reseñable.

En concreto, los costes de consumo de materiales y de mano de obra presentaban el pasado mes de junio para el segmento de rehabilitación, con los últimos datos estadísticos dados a conocer a fecha de realización de este artículo, un incremento anual de un 11,81% y, al tiempo, acumulaban en la primera mitad del ejercicio una subida de un 12,06%.

Más en detalle, los costes atribuibles a los materiales en los proyectos de rehabilitación habían subido un 19,15% anual en junio y acu-

mulaban de el primer semestre de 2022 un ascenso de un 19,02% con relación al mismo tramo del año pasado.

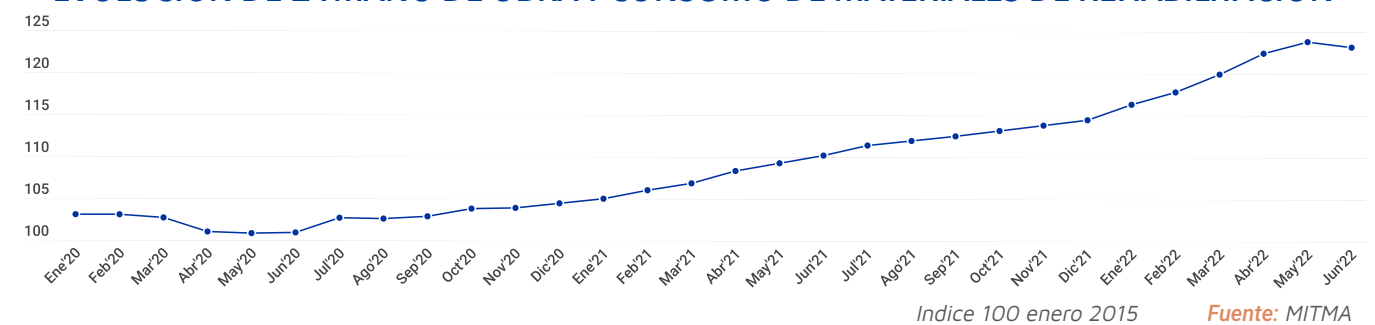
Con una mirada más amplia, se observa que los incrementos de costes de la rehabilitación se han acelerado desde la segunda mitad del pasado 2020. Incluso en los seis primeros meses de este 2022 parece que se ha añadido una nueva marcha en estos aumentos de costes como consecuencia, sin duda, de la invasión rusa de Ucrania y la crisis energética que se ha desatado desde el pasado mes de febrero, con fuertes escaladas que han ido afectando a prácticamente todas las materias primas.

Gran interés por la rehabilitación

Sin embargo, pese a todo, la rehabilitación sigue generando gran interés por la demanda existente en el mercado y por la necesidad de contar con espacios en zonas clave.

“ Los costes de la rehabilitación también crecen, especialmente desde la segunda mitad de 2020, aunque en menor medida que en los nuevos desarrollos”.

EVOLUCION DE LA MANO DE OBRA Y CONSUMO DE MATERIALES DE REHABILITACIÓN



También la escasez de oferta y el aumento en el precio del suelo son factores que impulsan el atractivo de la rehabilitación de activos logísticos deteriorados u obsoletos.

Como señala José María Alaña, consejero delegado de Pulsar Properties, «muchos activos se han quedado obsoletos por el paso del tiempo o vacíos por la crisis. Algunos de ellos son claramente aprovechables, sólo necesitan una actualización para volver a formar parte de la cadena de suministro y recuperar la generación de riqueza que había en la zona».

En este mismo sentido, para Alaña, «desde el punto de vista de la sostenibilidad, rehabilitar es un concepto muy asociado a este término. Y

La rehabilitación da una segunda vida a espacios en desuso y los adapta a las necesidades operativas de la actividad logística

dar una segunda vida a recursos ya utilizados, es una manera, a mi juicio ideal, de contribuir a ser sostenible».

La sostenibilidad, valor en auge en la gestión de las cadenas de suministro, es precisamente otro de los factores que impulsa los proyectos de rehabilitación de inmuebles industriales y logísticos para darles un nuevo uso adecuado a los tiempos.

Así pues, Kennedy Wilson Europe Real Estate Fund II ha iniciado este mes de septiembre las obras de remodelación del centro de distribución logístico que adquirió en el municipio madrileño de Leganés, con el objetivo de ofrecer un espacio logístico que cumpla con los últimos



estándares a nivel funcional que reclaman los operadores logísticos en este tipo de edificios.

El proyecto supondrá una inversión de seis millones de euros para convertir las instalaciones en un edificio de última generación disponible para **enero de 2023**, con una superficie alquilable de 16.300 m² y certificación BREEAM Very Good.

Por otra parte, VGP ya ha iniciado los trabajos de acondicionamiento en el **antiguo astillero La Naval de Sestao** y próximamente procederá al desmantelamiento y demolición de algunos de los edificios y naves existentes.

Los trabajos de retirada de enseres y vaciado de edificios, retirada de residuos y gestión de los mismos, desmantelamiento de instalaciones no protegidas, y limpieza y aseguramiento general del terreno están siendo realizados finalizarán en la **primera mitad de 2023**. Una vez terminados, se acabará de definir el proyecto de construcción del futuro parque.

“Recuperar inmuebles aprovechables y reducir el impacto medioambiental son algunos de los factores que también impulsan la rehabilitación de activos logísticos en España”.

El plan de VGP para el futuro parque logístico tiene un enfoque principalmente industrial, pero respetando la memoria y el legado del emplazamiento. El proyecto todavía está en **fase preliminar**.

También VGP ha anunciado en septiembre el proyecto para un solar de más de 41.802 m² adquirido hace unos meses en **Alicante** en el que anteriormente se situaba la planta embotelladora de Coca-Cola. Allí pretende levantar

una instalación de 24.400 m² aptos para uso industrial y logístico.

De igual modo, a mediados del año pasado, Prologis ha finalizado la rehabilitación de su nave en el **Prologis Park Circuit, en la localidad barcelonesa de Montmeló**, en la que se han desarrollado trabajos de ampliación y adecuación para adaptarla a las actividades logísticas y relacionadas con el e-commerce.

La superficie de esta nave ha pasado de los 18.700 m² a los **20.000 m²**, pero también ha aumentado su altura y se ha ampliado el almacén.

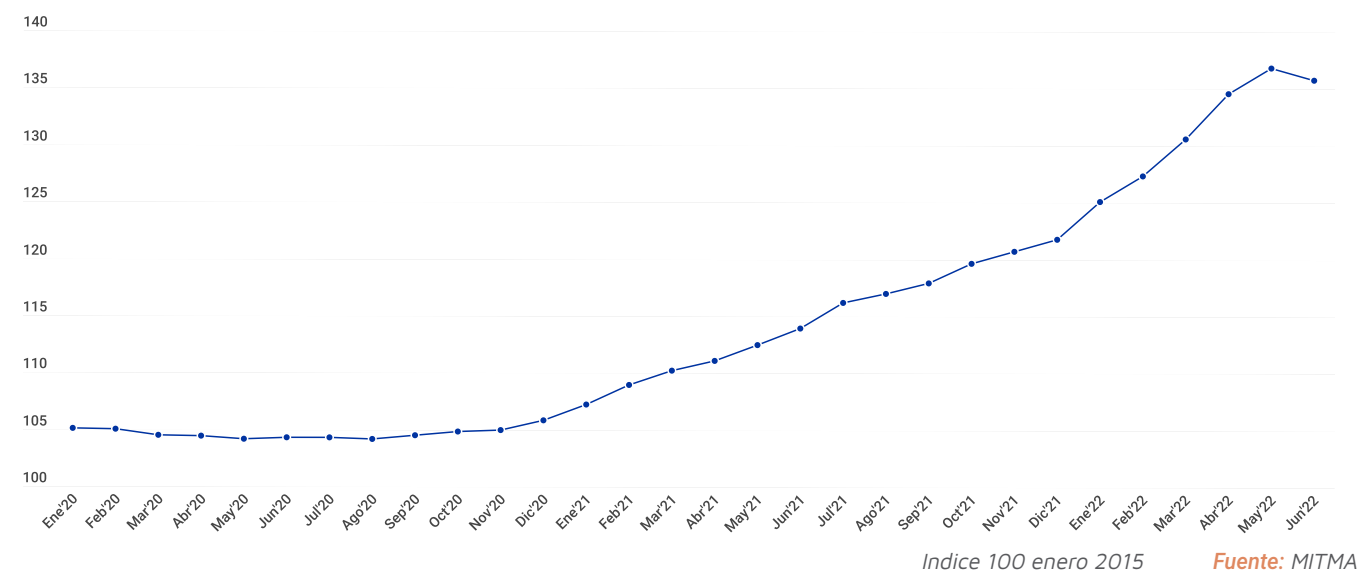
Del mismo modo, se ha incrementado el **número de muelles de carga** hasta 41, entre los dedicados a furgonetas y a semirremolques, y se han remodelado los vestuarios y las zonas comunes.

Esta compañía, Prologis, viene potenciando en los últimos años el **reacondicionamiento de naves obsoletas**, que se renuevan conforme a los actuales parámetros de eficiencia en construcción y adaptándolos a los requerimientos de los operadores logísticos para su reintroducción en el mercado.

La empresa ha destinado un total de **14 millones de euros en 2020 y otros 13 millones en 2021** para estos proyectos, entre los que se cuentan, además del de Montmeló, otros más en Azuqueca y Cabanillas, así como en Sant Boi.

En definitiva, la rehabilitación de espacios industriales obsoletos ofrece **algunas ventajas que cobran importancia en momentos como el actual** en el que los costes se disparan, con una demanda sostenida y la necesidad de contar con instalaciones bien ubicadas en un mercado de suelo escaso, caro y en el que los plazos no siempre acompañan a las necesidades de los actores del sector. ●

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE MATERIALES DE REHABILITACIÓN



SANTA PERPÈTUA DE MOGODA

OBRA Finalizada ACTIVO Alquilado



www.scannellproperties.eu

BUILDING SOLUTIONS THAT MATTER



Con un profundo conocimiento del sector

ProEquity: La consultora líder de un sector al alza

Prevé cerrar el 2022 con un crecimiento del 25% respecto al año anterior, tras un primer semestre con 600 millones de euros en volumen de inversión asesorados en un total de 29 grandes transacciones

ProEquity ha asesorado cerca de un millón de metros cuadrados, sumando un volumen de inversión de 600 millones de euros en activos

Según los últimos datos obtenidos, el sector logístico atraviesa un buen momento, alcanzando cifras de inversión récord durante los primeros meses del 2022. Concretamente, el sector ha acumulado 1.600 millones de euros de inversión, un 9% más que 2021. Esto se debe, en gran medida, al auge del e-commerce, y demás servicios de entrega, despertando el interés por parte de inversores nacionales e internacionales.

Y es que, teniendo en cuenta el contexto de incertidumbre en el que se encuentran muchos mercados, la logística ha conseguido situarse como uno de los sectores más atractivos a la hora de invertir, manteniendo así el buen ritmo de crecimiento y de actividad.

A raíz de este periodo de crecimiento, ProEquity, consultora líder en operaciones inmobiliarias del sector del Real Estate, prevé cerrar el 2022 con un crecimiento del 25% respecto al año anterior. En el primer semestre, se han acumulado hasta 600 millones de euros en volumen de inversión asesorados en un total de 29 grandes transacciones para firmas líderes en sus respectivos sectores.

La consultora desarrolla su modelo de negocio a través de tres áreas de actuación, como son agencia, suelo e inversión. Segmentando los resultados de la compañía según estas especialidades, se concluye que, en materia de agencia, la compañía ha alcanzado cerca de 300.000 m² construidos. Si atendemos a las operaciones en materia de inversión, ProEquity ha asesorado cerca de un millón de metros cuadrados, sumando un volumen de inversión de 600 millones de euros en activos.

Con ello, la compañía cuenta con una amplia cartera de clientes, con compañías de sectores muy diferenciados en cuanto a actividad, tamaño o antigüedad, incluyendo desde fondos de inversión, hasta firmas textiles, de alimentación o Marketplace.

Por todo lo anterior, ProEquity se posiciona como consultora líder en un sector altamente competitivo. Fundada en 2008 por un

Según David Martínez, CEO de ProEquity, va a ser preciso la creación de nuevos polígonos para poder asegurar la rentabilidad de las inversiones.

ProEquity, consultora líder en operaciones inmobiliarias del sector del Real Estate, prevé cerrar el 2022 con un crecimiento del 25% respecto al año anterior



equipo de expertos en el sector liderado por David Martínez, actual CEO de la compañía que invierte sus esfuerzos en ofrecer una consultoría de inversión e inmobiliaria integral en un sector que se encuentra en plena transformación. En esta línea, se ofrece un asesoramiento de valor, guiando a sus clientes en su estrategia de negocio para asegurar el éxito de la comercialización de cada uno, primando en todas sus acciones la innovación, tecnología y sostenibilidad.

Para lograr este objetivo, el equipo de ProEquity cuenta con un amplio conocimiento de todos los aspectos relacionados con el sector, como son los precios de alquiler en cada mercado, los metros cuadrados de suelo disponible, qué tipo de producto impera en cada región y qué tipo de demandas existen.

Retos y oportunidades en el logístico

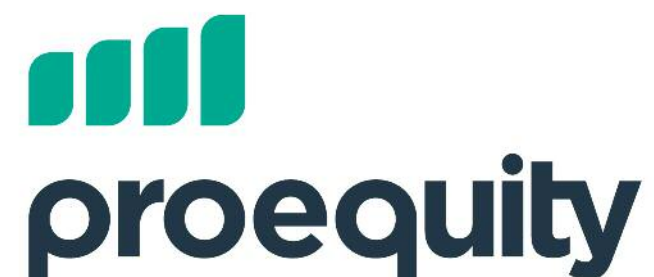
Con el profundo conocimiento del sector, desde ProEquity se prevé que la creación de suelo y la distribución del e-commerce serán los grandes protagonistas para los proyectos inmobiliarios durante los próximos años,

La creación de suelo y la distribución del e-commerce serán los grandes protagonistas para los proyectos inmobiliarios en los próximos años.

con el foco en la necesidad de creación del suelo logístico para asegurar la continuidad de este momento dulce del sector. Según David Martínez, CEO de ProEquity, si los niveles de absorción de suelo siguen a este ritmo, va a ser preciso la creación de nuevos polígonos para poder asegurar la rentabilidad de las inversiones, suponiendo uno de

los principales retos para el sector logístico de cara a los próximos años.

ProEquity mantiene las buenas previsiones de cara a finales del ejercicio, propiciadas, fundamentalmente por el auge del comercio digital, que se ha alzado como el principal agente dinamizador para el sector. "Actualmente, el 15% de las compras mundiales son on-line, y se prevé que en 2025 el porcentaje sea del 25%. Estos datos, por un lado, generan la necesidad de desarrollar nuevas instalaciones logísticas para almacenar el stock. Un aumento de actividad y resultados que atrae a los grandes fondos de inversión", explica Martínez.



EL IMPACTO DE LA SUBIDA DE LOS COSTES DE CONSTRUCCIÓN

Desde finales de 2020, los costes de los materiales de construcción viven una escalada brutal, debida sobre todo al encarecimiento del acero, junto con las subidas del precio de áridos, hormigón o prefabricados.

La compleja situación económica que se vive tiene su reflejo en la evolución de los costes de la construcción industrial y logística.

En este sentido, según desvelan los registros oficiales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tras tocar fondo durante el verano de 2020 y mantenerse estables hasta final de año, desde diciembre de ese mismo ejercicio los costes en la construcción de inmuebles logísticos e industriales viven una progresiva aceleración que solo parece haberse relajado el pasado mes de junio, tras el máximo de mayo.

Habrà que estar pendientes de nuevos registros que confirmen este cambio de tendencia que ha llevado, por ejemplo, a que los costes de materiales y mano de obra en este tipo de construcción se hayan incrementado

Las alteraciones que se han visto en la oferta por los altos costes de la energía y las alteraciones en las cadenas de suministro han provocado escasez de material en algunas obras.

un 12,7% anual el pasado 2021 y un 17,41% un año antes, en 2020.

Es más, los últimos datos estadísticos oficiales disponibles, correspondientes a junio de 2022, reflejan un aumento de los costes de materiales y mano de obra en la construcción industrial y logística de un 18,36% con respecto al sexto mes de 2021 y de un 35,51% con relación al mismo mes de 2020.

Materiales, los grandes culpables

Esta espiral alcista se debe principalmente a la de los precios de los materiales de construcción, toda vez que los costes de la mano de obra han retrocedido un 2,38% anual en junio, tras haber crecido un 3,31% en 2021 y otro 3,33% en 2020.

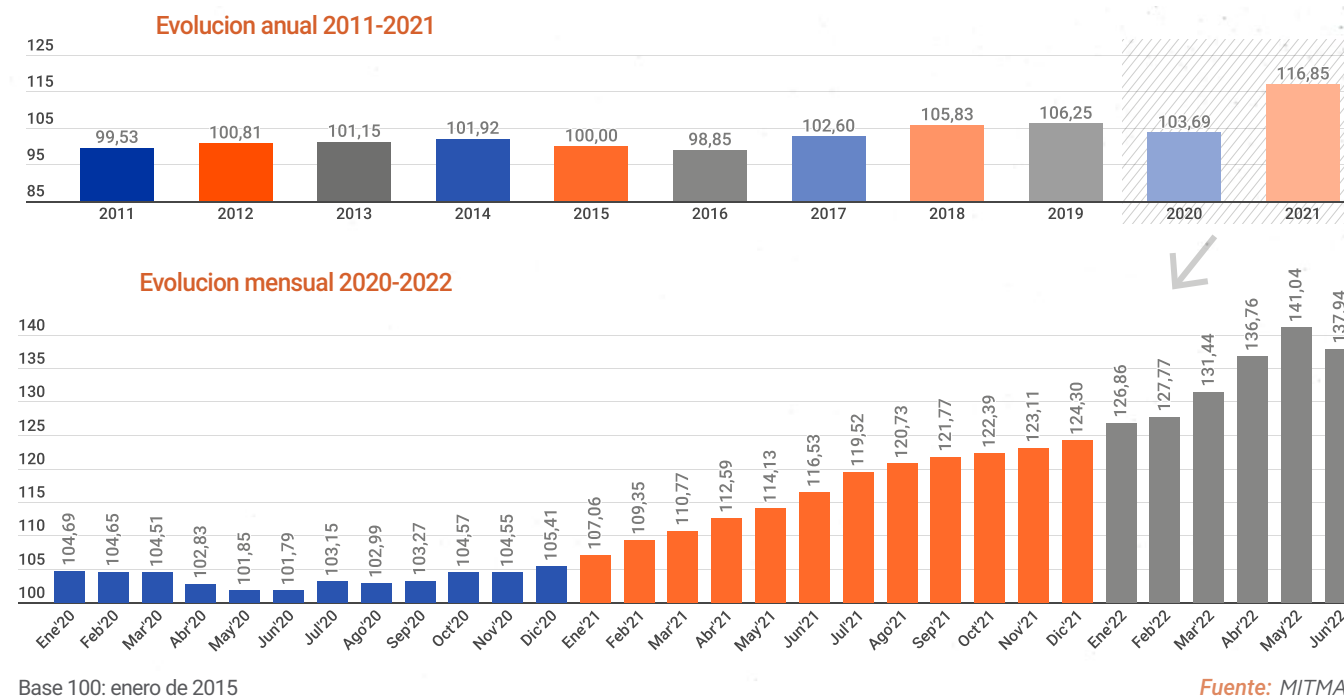
Sin embargo, el precio de los materiales parece ser el gran responsable del aumento de los costes en la construcción industrial y logística durante los dos últimos años.

Concretamente, el pasado 2021 estos costes crecieron un 17,91%, mientras que en 2020 se dispararon un 25,73% con respecto a 2019.

Es más, en junio de este mismo 2022, los costes de materiales para la construcción de inmuebles logísticos e industriales ha repuntado otro 28,66% anual y acumula una subida de un 50,97% si los comparamos con el dato del sexto mes de 2020.

“En los últimos meses, el precio de los materiales se ha disparado, mientras se contenían los incrementos en los costes laborales”.

EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE COSTES DE MANO DE OBRA Y CONSUMO DE MATERIALES EN LA CONSTRUCCIÓN INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA



La escalada del acero

Dentro de los materiales hay uno que se lleva la palma, aunque lo cierto es que los principales materiales empleados en la construcción de activos logísticos e industriales también acusan fuertes crecimientos, pero el caso del acero es especialmente demoledor.

Lo cierto es que las previsiones internacionales indican que la demanda mundial de acero podría caer entre un 3% y un 3,5% este año, debido especialmente a la debilidad que sufre el mercado inmobiliario chino, marcado por la evolución de la pandemia y las drásti-

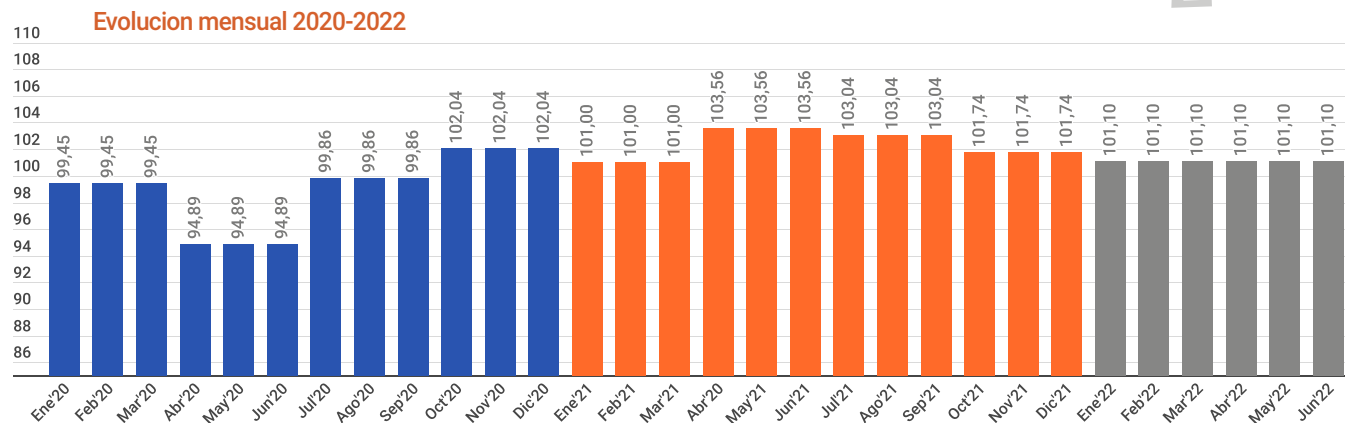
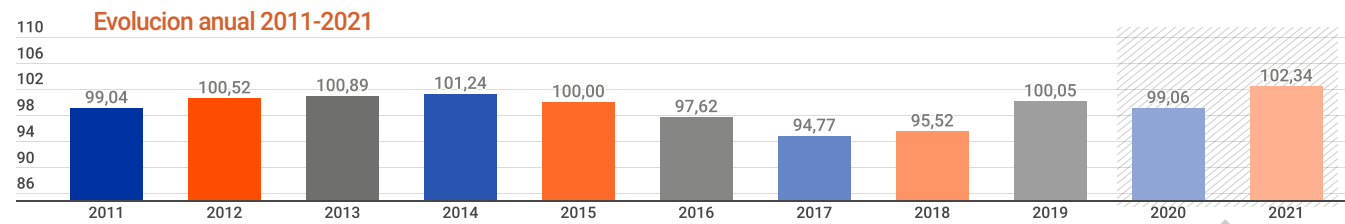
cas medidas que vienen tomando las autoridades sanitarias del país asiático desde finales de 2019.

Simultáneamente, la producción de este material se está viendo afectada por los altos costes de la energía que se emplea en su fabricación, con reducciones especialmente reseñables en Europa y los Estados Unidos.

“El acero es el causante del mayor incremento de los costes en la construcción con un 45,09% anual durante el pasado mes de junio”.



EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE COSTES DE MANO DE OBRA EN LA CONSTRUCCIÓN INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA



Base 100: enero de 2015

Fuente: MITMA

Además, a este panorama hay que sumar también las interrupciones que se han producido en las **cadena de suministro del acero** y que, consceutente,también se han reflejado en la evolución de sus precios en los últimos años.

“ El precio del suelo también está creciendo, con una subida anual del 19,1% en el primer trimestre de este mismo año”.

Por su parte, en España, el coste del acero para la construcción industrial y logística **se ha incrementado un 45,09% anual** el pasado mes de junio y un 100,52% si se copara con el mismo mes de 2020.

En esta misma línea, otros materiales como los prefabricados, el hormigón, los áridos o el

cemento también registran importantes crecimientos en el último año, aunque no tan acen tuados como el del acero.

Concretamente, las estadísticas oficiales señalan que los **prefabricados** acumulan una subida anual en junio de un 16,78% y de un 19,04% con respecto al sexto mes de 2020.

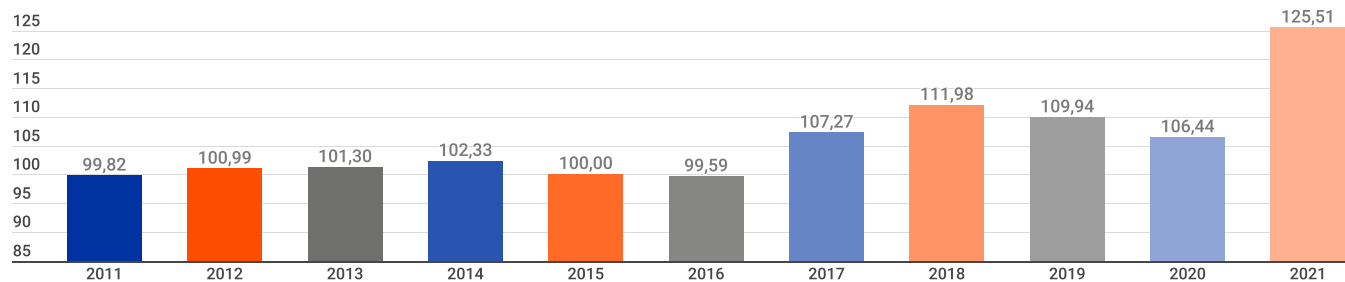
El **cemento**, por su parte, también registra un ascenso anual en junio de un 16,64% y de un 17,18% frente al mismo mes de hace dos años.

Así mismo, el coste del **hormigón** también se ha incrementado un 15,96% anual el pasado mes de junio, además de un 17,66% frente al mismo período de 2020.

Por otro lado, el coste de los **áridos** se ha elevado un 11,38% anual en junio y un 12,41% con respecto al sexto mes de hace dos años.

Finalmente de los costes de materiales analizados, el de los **equipos de climatización** es el que menos se ha incrementado en el período.

EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE COSTES DE CONSUMO DE MATERIALES EN LA CONSTRUCCIÓN INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA



Base 100: enero de 2015

Fuente: MITMA

De acuerdo con las estadísticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana su subida ha sido de **un 5,26% anual** el pasado mes de junio y un 7,28% frente al sexto mes de 2020.

Sin embargo, estos incrementos no se ciñen solo a estos productos y materiales, sino que es generalizada y, además, de media es muy superior en la construcción industrial y logística que en el ámbito residencial, en el que los costes de materiales se han incrementado en un 18,01% anual pasado mes de julio, frente a la subida de un 28,66% que se registró durante el séptimo mes de este mismo año en el ámbito de la construcción industrial y logística.

Suelo también al alza

En paralelo, el **precio del suelo** también ha crecido.

Concretamente, las estadísticas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al respecto confirman en sus últimos registros que **en el primer trimestre de 2022 ha subido un 19,1% anual** y, de igual modo, también ha crecido un 1,4% con relación a los tres últimos meses del pasado 2021.

En cualquier caso, el sector vive pendiente de que la **espiral inflacionista** cese y ponga fin a toda una cadena de sucesos que incide en los costes en un segmento con rentabilidades estrechándose y que, además, es muy sensible también a los precios de los alquileres.

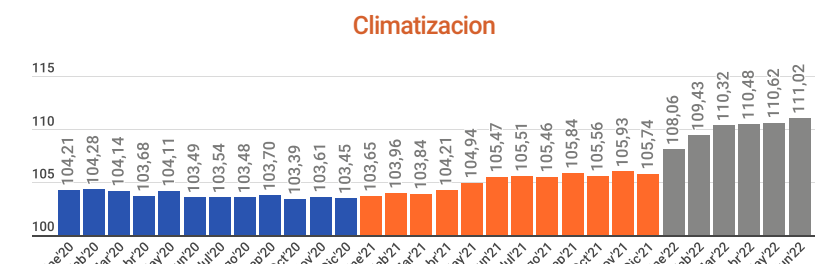
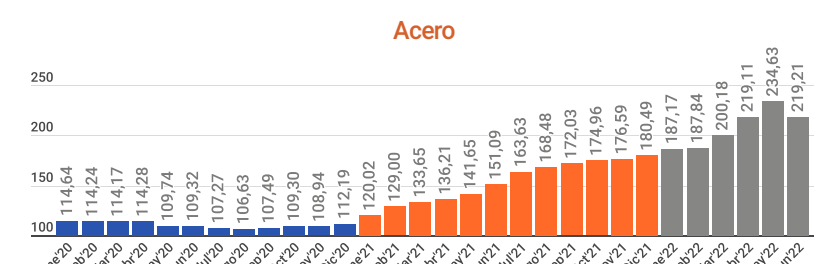
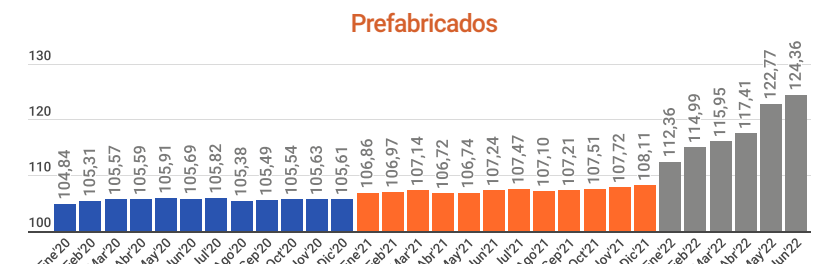
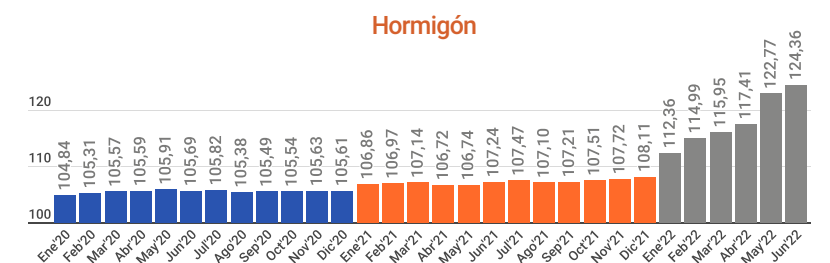
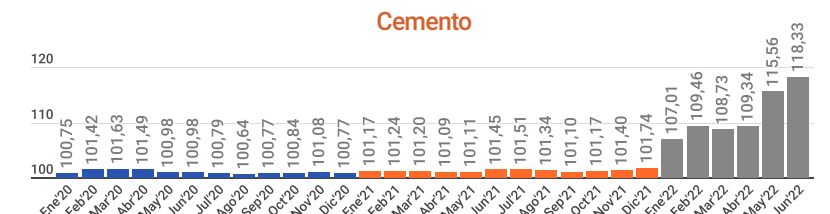
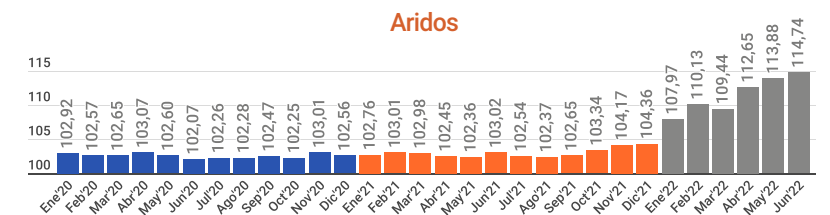
A todo este panorama hay que sumar también el giro en la política financiera del Banco Central Europeo que ha decidido subir los **tipos de interés hasta el 1,25%**, circunstancia que tiene sus efectos en la financiación de los proyectos, con unas condiciones que se endurecerán aún más.

De momento, la situación se ha traducido en **iniciativas que se han replanteado** ante las dificultades existentes para sacarlos en un contexto de costes y precios distinto al que se pensó inicialmente.

Adicionalmente, las dificultades en el suministro de materiales también han generado **retrasos en el abastecimiento** y la falta de material en obra lo que ha dificultado cumplir con los plazos prefijados, con el consiguiente impacto financiero y de incertidumbre en los clientes.

Sin embargo, el mantenimiento de las rentabilidades y la existencia de una demanda sólida de espacios logísticos modernos en el país contribuye a **mantener la pujanza de un segmento**, el industrial y logístico, que se ha convertido en un baluarte para el sector inmobiliario español y que concita gran interés de los inversores, tanto nacionales, como extranjeros, a pesar de las dificultades que plantea una coyuntura tan compleja como la que se vive en todo el planeta desde finales de 2019. ●

EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE COSTES DE CONSUMO DE MATERIALES POR TIPO



Base 100: enero de 2015

Fuente: MITMA

Presente en España desde 2015

VGP, A LA VANGUARDIA EN COMPETENCIA TÉCNICA Y SOSTENIBILIDAD

En VGP se busca optimizar los parques empresariales, con las últimas innovaciones tecnológicas y las demandas más exigentes del mercado, desde una perspectiva sostenible.

Fundada en 1998 por un grupo inmobiliario familiar belga, VGP aterrizaba en España en el año 2015 con el propósito de convertirse en un actor referente del sector inmonológico, con unos resultados que muestran que se va por el buen camino.

Con más de 1,56 millones de metros cuadrados de suelo logístico e industrial repartidos por toda la geografía española y cerca de 40 clientes, su forma de trabajar ha permitido estar a la vanguardia de las necesidades del sector y de las demandas complejas y diversas de los inquilinos.

Desde el inicio, en VGP se ha buscado optimizar los parques empresariales, con las últimas innovaciones tecnológicas y las demandas más exigentes del mercado, desde una perspectiva sostenible y con un modelo comercial integrado.

Con presencia en 19 países europeos, la amplia competencia interna marca la diferencia y permite ofrecer soluciones innovadoras y de alta tecnología a los clientes con ubicaciones premium, la posibilidad de suministrar tecnologías energéticas de vanguardia y de reducción de CO2 o el acceso anticipado son algunos de los aspectos clave.

VGP ha finalizado una nave tipo 'cross-docking' de más de 40.000 m² en Fuenlabrada (Madrid).

La complejidad actual del mercado inmonológico en Europa, con una demanda local creciente, busca optimizar y maximizar la cadena de suministro con nuevas soluciones, donde la velocidad, la flexibilidad y los plazos son de suma importancia para poder ofrecer soluciones técnicamente superiores, cumpliendo con los más altos estándares de eficiencia energética y en los plazos acordados. Un servicio totalmente adaptable que ofrece VGP gracias a la vasta experiencia técnica acumulada en diferentes mercados.

Como empresa familiar, en VGP la eficiencia energética y la sostenibilidad están entre sus prioridades. Por ello, en los últimos años, se han adoptado diferentes medidas, para contribuir a un futuro logístico e industrial más verde y respetuoso con el medio ambiente.

Así, desde enero de 2022, todas las oficinas de VGP en Europa utilizan energías 100% renovables, como parte del objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 1 y 2 en un 50% para 2030, y a conseguir cero emisiones netas de carbono en 2025.

Además, los edificios de VGP cuentan con placas fotovoltaicas y tecnologías energéticas de vanguardia, como la generación de agua caliente en oficinas con sistemas de captación solar, iluminación de tecnología LED, climatización mediante equipos altamente eficientes o un modelado térmico del edificio, entre otros. Los nuevos edificios se construyen mediante prácticas de construcción sostenible y aspiran a la certificación con el sello BREEAM Excellent.

En VGP asumen que es posible construir, renovar y transformar propiedades logísticas de una manera sostenible y, a la vez, tecnológicamente avanzada gracias a una experiencia con la que afrontar situaciones complejas, para encarar los retos de hoy con soluciones del mañana. ●



Alegaciones de APPUNLE al RSCIEI: un mes "divertido"

El pasado día 22 de septiembre el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo publicó el borrador del Real Decreto por el que se propone aprobar el nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales (RSCIEI), con sólo un mes para poder presentar alegaciones.

La participación de APPUNLE en ese proceso era obligada porque prácticamente el participar en la redacción de este Reglamento fue el principal motivo de su constitución. Y aunque se llevaba tiempo trabajando en documentos preliminares, proporcionados desde el Ministerio, sabíamos que el plazo de un mes iba a ser muy poco para preparar las alegaciones.

Teníamos a cuatro equipos trabajando en la redacción de las mismas, pero hasta no tener todo el texto no pudimos programar todo el trabajo a hacer. Sólo habíamos tenido acceso a dos de los 5 anexos, que, aunque eran los más importantes y voluminosos, sólo eran la mitad de la documentación a estudiar. Y además el texto del Reglamento se acompañó de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN) del proyecto de Real Decreto con marcado carácter jurídico.

Tras una primera lectura, el día 23 de septiembre, justo al día siguiente de la publicación, consideramos adecuado organizar una jornada técnica entre los profesionales del sector para discutir sobre los diferentes puntos que plantea el borrador y que desde nuestra óptica no satisfacen los objetivos de mejorar la seguridad de personas y edificios que todos los implicados en el problema buscamos.

Tras analizarlo en la Junta Directiva de APPUNLE, aprobamos montar la jornada para el 5 de octubre, con sólo 10 días de plazo, porque era la única fecha en la que podíamos disponer de sala y de tiempo suficiente para poder redactar las alegaciones con las conclusiones que de la jornada pudieran salir.

Nos pusimos en contacto con muchas de las empresas y asociaciones interesadas en la Seguridad contra Incendios, compañías de seguros... contamos con la colaboración de la

Asociación de Profesionales de Ingeniería de Protección Contra Incendios como co-organizador y el resultado fue muy bueno.

No voy a repetir lo que se publicó en Cadena de Suministro en su edición del día 10 de octubre. A ese resumen me remito, pero ver el nivel de asistencia, las mesas redondas que se constituyeron y la calidad de los ponentes, demostró que el reto de la jornada merecía la pena abordarse.

Después vinieron dos semanas de trabajo para poner en limpio y ordenar todas las ideas que estaban sobre la mesa, y se terminó justo a tiempo, con modificaciones y correcciones sobre el documento hasta última hora tras muchas lecturas y relecturas del texto.

Quiero aprovechar estas líneas para agradecer a las personas que participaron en las mesas y en especial a las que han trabajado para APPUNLE en este reto: Rogelio Moya (Manproject), Luis Molinelli (Eurisko), Pablo Márquez (Instra), Mercedes Lago (Efectis) y en Ilegal, Alfonso Vázquez.

El documento de las alegaciones se circuló a los asociados de APPUNLE, a asociaciones y empresas que participaron en la organización y está a disposición de quien esté interesado en el tema.

“Confiamos en que las alegaciones presentadas, sean tenidas en cuenta en la redacción definitiva del Reglamento.”

Confiamos en que estas alegaciones que recogen las experiencias de las más importantes empresas de desarrollo inmonológico de España, y de los técnicos que trabajan para ellas, sean tenidas en cuenta en la redacción definitiva del Reglamento, y hayamos contribuido entre todos a mejorar la seguridad de nuestros empleados y de nuestros edificios.

Porque como repetimos en todas nuestras intervenciones, los miembros de APPUNLE somos los más interesados en ello.



JESÚS LACASIA
Secretario de
APPUNLE

Con la especialización como valor diferencial

Arranca el proyecto de la ZAL del Puerto de Huelva

El Puerto de Huelva impulsa su Zona de Actividades Logísticas (ZAL) con un concurso para el otorgamiento de concesiones administrativas con destino tanto a la construcción y explotación de naves logísticas, como de edificios que den servicios comerciales a las empresas logísticas y a personas, con fecha límite el 30 de diciembre de 2022, para presentar propuestas.

Ya está en marcha el Concurso Público para el otorgamiento de concesiones en la **Zona de Actividades Logísticas**, ZAL del Puerto de Huelva, un concurso abierto y flexible que pretende atraer a empresarios e inversores tanto para la **construcción y explotación de naves logísticas, como de edificios de servicios comerciales**. Este concurso está orientado a atender a cualquier tipo de cliente, tanto en tamaño de las instalaciones como en necesidades propias de su actividad, con unas condiciones muy competitivas en precio para el inversor, y en el que la Autoridad Portuaria de Huelva se ha **involucrado completamente**, tanto en el análisis del producto, como en la ejecución y urbanización de los espacios que se van a poner a disposición de los licitadores.

A licitación la primera fase

Desde la Autoridad Portuaria de Huelva se destaca la oportunidad que supone invertir en este espacio que, como el resto de sus instalaciones, suponen un valor seguro para la generación negocio. Concretamente, se destina un **espacio de un total de 60 Has**

para el desarrollo de la ZAL. Actualmente están concesionados un espacio de 60.000 m² a la sociedad Huelva Área Logística Integral, para el desarrollo de un **estacionamiento seguro y protegido para camiones** y otros servicios al conductor, con el fin de garantizar los períodos de descanso y el enfriamiento del propio vehículo.

Para el desarrollo de la **primera fase** de la ZAL, el Puerto de Huelva abre concurso público para una superficie de 158.073 m² a disposición de los licitadores que incluye dos parcelas de aproximadamente 65.043 y 71.810 m² para usos logísticos. Se incluye una zona en la fachada frente a la ría de Huelva y su paraje natural de Marismas del Odiel, destinada a configurarse como una zona de mayor calidad arquitectónica orientada a la prestación de **servicios auxiliares a empresas** y a las personas de 13.770 m². Las tasas de ocupación de espacios a su vez resultan muy competitivas, y las posibilidades de ampliación presentan una evidente ventaja.



Impulso de la multimodalidad

Este proyecto supone impulsar la multimodalidad en el puerto onubense, fundamental en el desarrollo de los puertos, donde se establecen **sinergias entre los diferentes modos de transporte** con las diferentes operaciones y tipología de mercancía, de forma integrada y colaborativa.

Aunque dentro de las competencias de los puertos está el fomento en la captación de nuevos tráficos interoceánicos, mediante ampliación del hinterland y foreland y la potenciación del papel del puerto como centro de **distribución y consolidación** para estos tráficos, fomentando el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, es preciso añadir también la mejora de la conectividad y la eficiencia del transporte terrestre de las mercancías y las actividades logísticas.

La Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Huelva se configura así como un elemento importante para **aportar valor a la mercancía** gracias a los servicios e infraestructuras existentes y a la experiencia como la del



Se desarrollarán áreas para la implantación de actividades logísticas en sectores especializados.

Puerto de Huelva con los diferentes operadores y la comunidad portuaria, para reducir tiempos y costes, y servir de tractor a la actividad económica del territorio.

El suelo como materia prima adaptado a las necesidades

La disponibilidad de suelo y el coste de las tasas de ocupación son factores determinantes para el desarrollo de cualquier nuevo proyecto logístico. Los puertos en general, y el Puerto de Huelva en particular, que es el más extenso del sistema portuario estatal, permiten ofrecer espacios especializados con capacidad de ampliación, dotando de una **mayor viabilidad financiera y técnica** al plan de negocio de las diferentes áreas inmobiliarias de cada operador logístico o empresa.

La **involucración de los diferentes agentes** aporta solvencia a dicho plan de negocio, tales como otras entidades públicas, ingenierías, promotores, constructores, socimis, fondos de inversión, hasta los propios usuarios o inquilinos de cada nave logística y las diferentes empresas de servicios, destacando los transportistas.

Los puertos, de acuerdo con la propia Ley que los rige, otorgan los títulos bajo un esquema de **concesión administrativa**, cuyos plazos varían en función de cada pliego, y

donde el máximo está establecido en **50 años**. Las ventajas del modelo concesional para el desarrollo de estos espacios es la intermediación directa con la Autoridad Portuaria, que a su vez es conocedora de los trámites urbanísticos. También la **seguridad jurídica** y la cercanía de todas las infraestructuras intermodales que se da en el Puerto de Huelva que dan mayor flexibilidad, más allá de la implementación de todo proyecto tecnológico, lo que permite ganar en competitividad.

El modelo de **colaboración público-privada** de desarrollo de la ZAL es el esquema que se dará para el desarrollo de todo centro logístico. Según esto, el modelo de explotación va dirigido principalmente a la creación de una sociedad gestora, la cual podrá ser puramente privada, o de capital mixto, con posible participación de la Autoridad Portuaria de Huelva. El pliego también va dirigido a **inversores en activos**, tanto en el modelo "llave en mano" como en "promoción a riesgo" en los espacios que propongan de acuerdo con cada proyecto individual. La **flexibilidad en el modelo de gestión** y las ventajas que conllevan resulta una evidente fortaleza.

El valor añadido de la especialización

Los servicios generales a empresas y personas y los servicios al transporte constituyen un pilar importante para el desarrollo cualitativo de toda actividad en la ZAL. Si bien, en el modelo de demanda que otorgue mayor viabilidad a cada plan de negocio es importante el **análisis previo**. El Puerto de Huelva ha realizado diferentes estudios y análisis que van desde el ámbito territorial, análisis urbanístico, estudios de mercado y así definir los productos óptimos según la demanda, concluyendo una **viabilidad económica y comercial** por encima de otros proyectos logísticos en zonas "premium", con el soporte de las fortalezas del Puerto de Huelva y las tasas de ocupación que se han definido en el pliego.

Se ha determinado la conveniencia de desarrollar áreas para la implantación de actividades logísticas en **sectores especializados**, y donde las sinergias entre ellas sirvan a su vez de optimización de recursos para ganar en competitividad.



La primera fase comprende áreas para actividades logísticas y servicios generales.





Inversión prevista de 20M€ en el Plan de Empresa de la APH 2000-24.

Teniendo en cuenta el tejido productivo más relevantes en el entorno más próximo a la ZAL del Puerto de Huelva, gracias al **Polo Químico de Huelva** y sector productivo **agro-alimentario** de la provincia, se determina que la demanda endógena asociada para la realización de operaciones logísticas a los clientes de estos sectores es relevante, y que se aporta valor a las diferentes actividades de transformación como valor añadido a la mercancía.

Gracias al desarrollo y sinergias con la Plataforma Logística Provincial del Servicio Andaluz de Salud en Huelva en la propia ZAL, se identifica igualmente una demanda para almacenamiento y logística de material fármaco-sanitario, tanto a nivel nacional como intra y extracomunitario. Por todo ello, se creará un área específica para la implantación de material sanitario y actividad logística por la demanda existente de suministro a través de los corredores de transporte de este tipo de mercancías.

En otra área especializada dedicada para acoger la demanda de actividades logísticas **más generalista** se podrán desarrollar diferentes productos, tales como almacenes centrales, almacenes de consolidación y tránsito de ám-

bito regional y enfocado a distribución, y plataformas regionales y locales de **cross-docking y distribución urbana** de mercancías a Huelva y resto de ciudades en entornos próximos con un alto número de consumidores, tanto estacionales como permanentes.

Por tanto, ya no sólo se identifica una demanda recurrente que hace viable cualquier operación de inversión, sino que también aporta **soluciones a las diferentes tendencias logísticas** que se están implantando en los últimos años, con cadenas logísticas más grandes y complejas, adaptando la misma a flujos más o menos tensos, con almacenes para una alta o baja rotación de mercancía, y donde la multimodalidad y **aprovechamiento de la vía marítima** resulta una evidente ventaja.

Digitalización y transición energética

La ZAL del Puerto de Huelva sigue la **estrategia de transición energética** sobre la transformación que está llevando a cabo el sector, desde el productivo e industrial del entorno al logístico y de transporte como consumidor, y así adaptar sus infraestructuras y modelos de negocio a los **nuevos productos energéticos** que permitirán lograr los

objetivos de la transición energética según los plazos previstos.

Huelva es el primer enclave industrial en Andalucía y segundo en España, con un peso importante en la producción, almacenamiento y distribución de combustibles alternativos, que van desde los biocombustibles, hidrógeno, amoníaco, e-fuels, GNL, entre otras aplicaciones, para aportar a los diferentes operadores instalados en la ZAL una oferta de uso de este tipo de combustibles. Se gana así en competitividad estableciendo un valor diferencial respecto a otros centros de transporte y logística, más allá de disponer de infraestructuras e industrias que permiten la producción y almacenamiento de combustibles convencionales que garantizan la seguridad de suministro.

En la ZAL del Puerto de Huelva se implementarán políticas para **reducir el impacto medioambiental en la actividad logística** y transporte, generando ahorros a lo largo de las diferentes fases de todo plan de negocio, tanto a corto como a medio y largo plazo.

La estrategia de **digitalización** e implementación en el Puerto de Huelva está directamente relacionada con las actividades de la ZAL, para así ganar competitividad y establecer modelos de colaboración, seguimiento de mercancías, y uso del dato para la mejora y optimización de la logística y transporte.

A su vez, se cuenta con el **Nodo de Innovación Tecnológica** que es un espacio físico y virtual que permitirá el lanzamiento al mercado de productos e innovaciones que los diferentes operadores de la ZAL del Puerto de Huelva puedan requerir con el fin de ganar en competitividad y mejorar márgenes.

Concurso público

La Autoridad Portuaria de Huelva ha abierto el concurso público para el otorgamiento de concesiones administrativas con destino a la construcción y explotación de naves logísticas y edificios de servicios generales en la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Huelva (ZAL), cuya fecha límite para presentar propuestas está estipulado el día **30 de diciembre de 2022**.



ZAL Puerto de Huelva

Inversión especializada de alto valor añadido

CONCURSO PÚBLICO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE NAVES LOGÍSTICAS Y EDIFICIOS DE SERVICIOS GENERALES



📞 Teléfono: (+34) 959 493 100

✉ Correo: zal@puertohuelva.com

🌐 Web: www.zalhuelva.es

Puede consultar la información relativa al concurso en:



TRAMITES BASICOS DEL CONCURSO



ORIENTADO AL CLIENTE | INTERMODAL | SOSTENIBLE | DIGITAL

www.puertohuelva.com

EL SOL, ALTERNATIVA ENERGÉTICA PRESENTE EN LA INMOLOGÍSTICA

Las cubiertas de las naves logísticas, de gran superficie y fácilmente accesibles, son emplazamientos ideales para la instalación de paneles fotovoltaicos, que generan energía eléctrica que contribuye a aminorar la factura del consumo energético.

Los costes energéticos viven una espiral alcista que está suponiendo una **losa para muchas empresas**, especialmente para aquellas que hacen un uso intensivo de electricidad o de otras fuentes de energía para sus actividades principales.

En este contexto, empresas y proveedores **buscan alternativas** para reducir facturas escandalosas, cuando no directamente dramáticas.

En el sector inmologístico, los diferentes actores han recogido el guante y apuestan por desarrollos cada vez más sostenibles, pero no solo desde el punto de vista de la construcción, de los materiales y de la generación de residuos, sino a través de activos mejor gestionados desde un punto de vista de la eficiencia energética en su operativa diaria y que avanzan a pasos agigantados **hacia el autoabastecimiento**.

En este sentido, son cada vez más comunes elementos de aprovechamiento de aguas, aislamientos cada vez más perfectos, iluminaciones de gran calidad y, en el terreno energético, la **instalación de paneles fotovoltaicos** para aprovechar la luz solar para la producción de la energía eléctrica que se utilizará en las instalaciones. e incluso en los equipos de ma-

nutención e intralogística, que también son grandes consumidores de electricidad.

“La instalación de paneles solares ofrece una nueva posibilidad para reducir una factura eléctrica disparada con la crisis energética”.

Dentro de este ámbito, tanto ocupantes, como propietarios apuestan por incrementar el uso de paneles solares, especialmente en un país en el que las horas de sol permiten hacer un **buen aprovechamiento** de estas instalaciones para la producción de electricidad.

En esta misma línea, además, comunidades autónomas y ayuntamientos tienen diversas **subvenciones para estos proyectos que se aplican a impuestos** como el IBI.

Además, hay que tener en cuenta que los paneles tienen una larga vida útil, de **entre 25 y 40 años**, durante los cuales pueden producir energía casi a plena capacidad, ya que el desgaste es mínimo y el mantenimiento no es caro, ni complejo.

De igual modo, se estima que el tiempo

Las cubiertas planas de las grandes naves facilita el aprovechamiento de la radiación solar.



para obtener un **retorno de la inversión** realizada en estas instalaciones en un plazo que va de los siete a los diez años en función de la inversión realizada, los costes de instalación y mantenimiento o el volumen de autoconsumo que se genere.

A partir de estos datos, los usuarios de instalaciones que colocan paneles buscan un **aprovechamiento inmediato** que se traduce en un menor coste de la electricidad.

Al mismo tiempo, los actores del sector inmologístico ven en las plantas fotovoltaicas un **valor añadido** que incorporar a los activos, con un impacto directo sobre las facturas de sus clientes.

En este mismo sentido, las grandes naves logísticas ofrecen **cubiertas planas, de gran superficie y fácilmente accesibles**, por lo que son emplazamientos ideales para instalar paneles, tanto por comodidad, disponibilidad y

El retorno de la inversión de las instalaciones fotovoltaicas depende de diversos factores, pero oscila de siete a diez años.

por la gran cantidad de horas que reciben al estar ubicadas en polígonos y plataformas en los que los edificios tienen alturas similares, sin que arrojen sombra unos sobre otros.

Todo ello impacta además sobre la **responsabilidad social** de usuarios y constructores, al tiempo que potencia la sostenibilidad de la operativa logística y permite reducir una de las principales facturas en este sector, la que se refiere a los consumos energéticos.

Proyectos de aprovechamiento solar

Gefco, por ejemplo, ha puesto en marcha el pasado mes de junio un plan para la instalación de paneles en sus centros logísticos ibéricos, con el objetivo alcanzar un porcentaje de autoconsumo de, al menos, un 60%, como parte de su 'Green Action Plan'.

Con esta iniciativa, el operador logístico impulsa su **política de sostenibilidad** para minimi-



zar el impacto medioambiental de sus operaciones y aumentar la responsabilidad de todas las actividades de su cadena de valor.

En este sentido, la compañía ha anunciado la instalación de 390 paneles solares en dos de sus centros logísticos de la península ibérica, situados en la localidad portuguesa de Setúbal y en el municipio madrileño de Pinto, con una inversión de más de 400.000 euros.

Concretamente, la plataforma lusa contará con 140 paneles de dos configuraciones distintas, una de 42 módulos y otra de 98, con una potencia en cada panel de 380W en células monocristalinas, lo que aporta una potencia total de 53 KW.

A su vez, el centro de transporte terrestre ubicado en Pinto contará con 300 paneles solares con una potencia de 152KW, además de 5 puntos de recarga eléctrica para coches y furgonetas.

Así mismo, la compañía tiene la intención seguir avanzando y extender la instalación de estas placas solares a todos sus centros propios de España, Portugal y Marruecos. Los centros que la compañía tiene en Barcelona y Miranda, así como el portugués de Alberca serán los próximos en donde se instalarán paneles solares.

Por otra parte, Covirán está extendiendo de forma progresiva este modelo de autoabastecimiento a la mayoría de sus centros logísticos de España y Portugal tras un minucioso estudio de los consumos en cada uno.

Este mes de septiembre, la cooperativa ha culminado la ampliación de la planta fotovoltaica de su plataforma logística en Atarfe, Granada, un proyecto iniciado en 2021 y que está extendiendo de forma escalonada al resto de plataformas logísticas de España y Portugal.

En el sector es cada vez más común la incorporación de paneles solares en los nuevos proyectos logísticos.

El objetivo es reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero que genera su actividad. Una de las primeras medidas ha sido ampliar de manera considerable la superficie destinada a generar energía renovable y no contaminante mediante la instalación de más paneles solares.

La actual ampliación sumará una superficie de más de 3.700 m² y estará ubicada sobre la nave de seco de la central, con un periodo de recuperación de la inversión de algo menos de seis años. Igualmente, reducirá en más de un 60% la energía a consumir de la red convencional en periodo diurno.

Al mismo tiempo, Aldi ha aprovechado las obras de ampliación de su plataforma logística del municipio barcelonés de Masquefa iniciadas a mediados del pasado año para instalar paneles fotovoltaicos que permitirán generar hasta 600 Kw de la electricidad consumida, mientras que Dia, por su parte, ha instalado en la cubierta de su plataforma logística de la localidad toledana de Illescas paneles solares fotovoltaicos para el autoconsumo, en una superficie de 30.000 m² con una capacidad máxima instalada de 1.600 Kw pico.

Estrategia del sector

Por lo que respecta a los actores del sector, la inclusión de proyectos de energía fotovoltaica es ya una iniciativa común por el importante valor añadido que aporta.

Por ejemplo, Green Logistics by Aquila Capital incluye la instalación de paneles fotovoltaicos en las cubiertas de todos los edificios, como es el caso de Illescas Green Logistics Park.

De otro lado, Merlin Properties ha puesto en marcha un plan desde mediados del año pasado para instalar paneles fotovoltaicos en su cartera

de activos de las áreas de oficinas, logística y centros comerciales.

Con esta iniciativa, la socimi quiere posicionarse como el mayor productor de energía fotovoltaica en instalaciones de autoconsumo de la Península dentro del sector inmobiliario.

“ Los usuarios de las plataformas ven en las plantas fotovoltaicas un valor adicional para reducir el gasto energético y reducir su impacto medioambiental”.

Tras una primera fase con tres pilotos en Madrid, la compañía continúa instalando placas fotovoltaicas sobre las cubiertas de 24 activos de su cartera, con una inversión de 26,1 millones de euros y una capacidad instalada de 37,1 MWp.

Entre estos 24 activos se encuentran nueve plataformas logísticas distribuidas entre Cabanillas del Campo, Pinto, Getafe, Seña, Valencia así como el complejo logístico de la ZAL de Sevilla.

Paralelamente, Goodman también ha apostado por el aprovechamiento de la energía solar.

A diversos proyectos llevados a cabo fuera

de nuestras fronteras, en los últimos meses se han sumado los sistemas solares fotovoltaicos instalados en las cubiertas de los dos activos multinivel que ha llevado a cabo en los municipios barceloneses de Molins de Rei y de Castellbisbal. En estas instalaciones, estos paneles juegan un papel crucial para generar electricidad y aprovechar la luz

Desde luego, el aprovechamiento de la energía solar ha dejado de ser una mera opción, casi un elemento de marketing relacionado con la responsabilidad social en el mejor de los casos, para ofrecer una alternativa sólida, eficiente y plenamente amortizable para poder hacer frente a la escalada de los costes energéticos que se vive especialmente desde el pasado mes de febrero, cuando Rusia invadió Ucrania.

El sector camina hacia una mayor sostenibilidad, tendencia que se manifiesta en diversos ámbitos y que afecta no solo a los equipos con que se desarrolla la propia actividad logística, sino que también engloba a las instalaciones, que, de este modo, ganan peso hasta el punto de poder ser consideradas centrales productoras de energía en un segmento de actividad que es un consumidor intensivo de energía procedente de diferentes fuentes. ●



Desde el inicio de operaciones en 2014

ICC, el socio y gestor especializado en el desarrollo de proyectos logísticos

ICC se ha especializado en la búsqueda de oportunidades de desarrollo e inversión en el mercado logístico español en los últimos ocho años.

De la mano de sus socios, fondos de inversión inmobiliaria internacionales con los que **co-invierte**, ICC Investmen Managers ha conseguido desarrollar e impulsar planes parciales, ajustando la normativa urbanística a las necesidades actuales del mercado y su posterior urbanización.

Sobre esta base de suelo ICC gestionará la promoción **hasta el año 2023 de más de 500.000 m²** de superficie bruta alquilable (GLA).

Adicionalmente **ICC ha adquirido 60.000 m²** de GLA en 40 naves en Madrid y Barcelona que se pueden definir como *last mile*, estabilizadas y generando rentas. Estos activos inmobiliarios serán sometidos a **procesos de reforma** una vez acabados sus contratos de arrendamiento y posteriormente re-comercializados.

En muchos de los proyectos dentro de su *pipeline*, ICC ha adquirido **activos en desuso**

(*brownfields*), que tras un proceso de demolición y meticolosa descontaminación en su caso, se han convertido en la base de sus futuros desarrollos,

ICC gestiona 40 contratos de arrendamiento, 12 proyectos y 10 sociedades instrumentales además de una Junta de compensación y una Entidad de conservación.

Actualmente ICC gestiona **40 contratos de arrendamiento, 12 proyectos y 10 sociedades instrumentales** que dan soporte a estos últimos además de una Junta de compensación y una Entidad de conservación.

Se puede afirmar que el equipo de ICC, con **más de 25 años de experiencia** en compa-

ñías multinacionales, y expertos en la inversión y promoción inmobiliaria, trabaja con la ayuda de los equipos más especializados externos de manera continuada y tiene la capacidad y experiencia, para intervenir en toda la cadena de valor de los activos inmo-logísticos.

Junto con el **fondo AEW**, ICC ha desarrollado el **Plan Parcial Los Almendros de Torrejón**, rebautizado como Madrid CityDox. Se trata de un ejemplo de promoción de suelo en perfecta simbiosis con la promoción de las plataformas logísticas, en los que criterios ESG están muy presentes.

Todas las plataformas son **certificadas LEED en categorías Silver y Gold**, el sector cuenta con transporte público para los trabajadores de las empresas instaladas, así como un acceso peatonal que conecta con la ciudad y transporte ferroviario con Madrid. Además, gobierna de manera sostenible la Junta de



En Villaverde, ICC desarrollará una serie de proyectos en los que se promoverán, entre otros, tres plataformas logísticas last mile.

compensación y entidad de conservación al poseer una gran mayoría en la misma.

También con AEW, ICC ha adquirido una parcela de 50.000 m² en Torrejón de Ardoz (Madrid) en la que promocionará una plataforma logística de más de 26.000 m² de GLA que complemente al desarrollo CityDox con unidades de menor tamaño (desde 1.500 m² hasta 6.000 m²). Este desarrollo ha sido nombrado como **UrbanDox**.

Nuevos proyectos

Al día de hoy se encuentran en fase de comercialización una **plataforma de 38.000 m², arrendable a entre uno y cinco inquilinos**. Adicionalmente la siguiente, en construcción, será puesta a disposición en el Q2 2023. Esta última contará con más de 88.000 m² de GLA y podrá ser arrendada por entre uno y diez inquilinos.

En esta misma localización se dispone de **dos parcelas independientes de 14.000 m² y 10.000 m²** para el desarrollo de proyectos a medida del cliente (*Buil to suit*).

ICC está promoviendo y gestionando un **nuevo portfolio designado como Spanish Industrial Portfolio (SIP)** con el socio para estos desarrollos, Angelo Gordon (AG), que engloban varias plataformas logísticas tanto en el polígono industrial del barrio madrileño de **Villaverde**, denominadas como Villaverde I, II, como en Getafe I y II, y Sabadell. Estas áreas industriales son una de las principales zonas desde las que efectuar el reparto de última milla en cada una de sus poblaciones.

De igual manera junto con AG, ICC también lidera el desarrollo de un **parque logístico en la localidad madrileña de Pinto** en el que sobre una parcela de 145.000 m², se levanta un proyecto de 90.045 m² con finalización

de los trabajos prevista para el próximo Q4 de 2023.

Además de los anteriores activos en desarrollo, en **Villaverde** (Madrid) ICC ha adquirido, demolido, descontaminado y agrupado una serie de parcelas en las que se promoverán **tres plataformas logísticas last mile de 22.550 m², 21.1520 m² y de 12.239 m²**, que junto con otros promotores conseguirán el efecto de gran regeneración urbana del polígono de Villaverde, como parte de su estrategia ESG.

ICC

INVESTMENT MANAGERS

En la localidad barcelonesa de **Sabadell**, ICC promueve 21.792 m² de GLA que estarán disponibles en Q4 2023

Todos estos proyectos marcan el camino de ICC como socio especializado y de confianza en el desarrollo de proyectos logísticos como **socio local de nuestros fondos multinacionales**. A pesar de la agitación del mercado de inversión, con costes al alza del precio de la energía y de los costes de construcción, ICC sigue apostando por el sector inmo-logístico de inversión inmobiliaria.

La demanda de activos de última generación se mantiene fuerte y el ritmo de desarrollo de nuevas plataformas estará lastrado por la lentitud de las tramitaciones y la **habitual escasez de suelo**.

Actualmente y después de estos años, se puede afirmar que ICC se ha convertido en un referente entre los desarrolladores de espacios logísticos en España por la **inmejorable localización, accesibilidad, diseño y calidad** de sus plataformas logísticas.



Tercera fase del proyecto Madrid City Dox en Torrejón de Ardoz.



Parque logístico en la localidad madrileña de Pinto, sobre una parcela de 145.000 m².



Sostenibilidad, compromiso social y buen gobierno

LOS CRITERIOS ESG DAN FORMA A LA NUEVA INMOLOGÍSTICA

Los usuarios están implementando ya políticas de sostenibilidad y nuevos criterios para favorecer el bienestar de los empleados, y es necesario que desde constructoras y promotoras se acompañe adecuadamente esta nueva apuesta.

La construcción y desarrollo de inmuebles logísticos ha evolucionado a pasos agigantados en los últimos años. La sostenibilidad ya es algo imprescindible tanto para los fondos inversores como para los inquilinos. Ahora, esta exigencia ha dado un nuevo giro, con la aparición de otras necesidades relacionadas con el compromiso social y de buen gobierno.

Los tres factores se agrupan bajo la denominación de criterios ESG y definirán el futuro del sector inmoelogístico. Ahora, los usuarios están implementando estas políticas en sus empresas y es necesario que desde las constructoras y promotoras se acompañe adecuadamente esta apuesta.

Es fundamental por tanto, que los criterios de sostenibilidad, compromiso social y buen gobierno impregnen la política empresarial y se transmitan adecuadamente a cada proyecto.

Adicionalmente, la evolución del mercado también implica un incremento de los proyectos

a riesgo, dada la escasez de suelo disponible. Las empresas se centran en construir activos flexibles que puedan adaptarse después a las demandas concretas de los inquilinos que acaban ocupando los inmuebles.

De igual modo, en la reconversión de espacios logísticos antiguos también hay que solucionar muchas de las ineficiencias que generan.

92% de los operadores y retailers considera importante o muy importante contar con certificados de sostenibilidad.

Actualmente, se calcula que más del 80% de los desarrollos que se realizan en España tienen certificaciones de sostenibilidad, y es evidente que está habiendo una evolución en lo que se refiere al diseño de las naves, mucho más centrado en la comodidad del empleado.

Así, se abren paso nuevos criterios para cuidar a los trabajadores, con acceso a todo tipo

de servicios y disponer de buenas comunicaciones al centro de trabajo.

Sostenibilidad ambiental

Empezando por la sostenibilidad ambiental, que es el aspecto que el sector inmoelogístico ha integrado antes entre sus valores por su incidencia en los costes y en la valoración del producto por parte de los posibles clientes, cabe apuntar algunos datos relacionados con el 'Índice de confianza del sector logístico español 2022', elaborado por Logicor y CBRE.

Según la encuesta realizada, el 88% de los operadores logísticos anticipa que su empresa invertirá en un proyecto sostenible en el próximo año, una opinión compartida por el 76% de los retailers.

“La sostenibilidad ambiental es el aspecto que antes se ha integrado en el inmoelogístico ha integrado, por su incidencia en los costes y en la valoración del producto por los clientes.”

La reducción de las emisiones de dióxido de carbono en los próximos cinco años (18%), las iniciativas de reciclaje (13%) o las soluciones de ahorro de energía para almacenes (12%) son las principales iniciativas a desarrollar, a las que se suman la introducción o expansión del número de vehículos de energía alternativa (12%) o el uso de tecnología para impulsar los objetivos medioambientales (9%).

El sector avanza hacia la construcción de activos flexibles que puedan adaptarse a las demandas concretas.

Un 92% de los entrevistados considera muy importante o importante la obtención de certificaciones de sostenibilidad para sus activos logísticos, frente a un 84% en 2021.

De hecho, un 76% de las empresas estaría dispuesta a aumentar la renta de alquiler de su propiedad para obtener certificaciones ambientales para sus activos logísticos.

El objetivo, según JLL, es seguir avanzando hacia lo que ya se conoce como edificios de emisión cero o 'near zero net buildings', que consumen prácticamente lo mismo que lo que generan convirtiéndose así en autosuficientes. Edificios verdes, que reducen la huella de carbono, que utilizan solo los recursos necesarios en cada momento, evitando desperdiciar cualquier otro tipo de energía. Todo ello beneficia al cliente y también al propietario, que puede contar con propiedades más atractivas para sus futuros inquilinos.

Compromiso social y buen gobierno

Debido a los problemas existentes en muchas zonas para atraer mano, los promotores dan cada vez más importancia a la construcción de edificios con un diseño orientado al bienestar de quienes van a pasar más tiempo en ellos: los trabajadores.

El concepto 'wellness' ha llegado al sector inmoelogístico para quedarse y empieza a ser relativamente habitual proporcionar ciertos servicios de valor añadido para el empleado, como guardería, gimnasio, áreas recreativas, restaurantes y zonas verdes.

Se trata de ofrecer comodidades en sus actividades cotidianas, instalando por ejemplo cargadores para vehículos eléctricos o más zonas de aparcamiento, además de buscar ubicaciones con buenas comunicaciones.

Todo ello cobra mayor relevancia en un momento en el que están diseñándose nuevas estrategias para atraer mano de obra al sector logístico y de transporte, pues entre dos almacenes de la misma zona que ofrezcan un salario similar, el empleado priorizará aquel donde pueda tener una mejor experiencia laboral y encontrar mayores ventajas.

En este contexto, conviene destacar el concepto Parklife implementado por Prologis en sus instalaciones, con experiencias y actividades únicas para los empleados y un equipo totalmente dedicado que responderá a todas sus necesidades.

El objetivo, dicen, es crear espacios y lugares donde los negocios de sus clientes puedan prosperar y en los que los empleados disfruten de ir a trabajar.

La promotora, dicho sea de paso, también se ha comprometido a alcanzar las cero emisiones de carbono para el año 2040 en toda su cadena de valor.

Más allá de las comodidades, implementar un diseño centrado en el ser humano en las instalaciones logísticas también significa considerar cómo los avances tecnológicos pueden mejorar el bienestar de los empleados al **reducir las tareas físicamente exigentes** con el uso de robots, AGVs, exoesqueletos, sensores, RFID o tecnologías 'pick to light', entre otros.

Este enfoque mejora la productividad de los operarios, facilitando su trabajo diario y permitiéndoles **abordar tareas de mayor valor**.

Por último, el criterio de buen gobierno se refiere principalmente a la ética, la transparencia y todos aquellos elementos relacionados con **la manera de dirigir la empresa** y con los beneficios que puede esta aportar a la sociedad y el entorno.

Las organizaciones actuales están protagonizando una gran transformación en lo que se refiere a la cultura corporativa, y para ello debe ponerse el foco en **las nuevas formas de trabajo y las nuevas estrategias de negocio**, de modo que los equipos se conviertan en una parte fundamental y contribuyan también a alcanzar los objetivos empresariales.

Dificultades para su aplicación

Durante la última edición de los Desayunos Logísticos de GSE, organizados en junio de 2022 junto a Cadena de Suministro, surgió un importante debate respecto a **la aplicación de los criterios ESG** en el inmológico español.

“ La fuerte inversión necesaria para cumplir con las exigencias a nivel medioambiental, así como con los nuevos servicios para los empleados, se ha de repercutir en algún momento”.

Los elevados costes están perjudicando la puesta en marcha de muchos proyectos.

Y es que para cumplir con las actuales exigencias a nivel medioambiental, así como con los nuevos servicios que demanda el empleado, **es preciso realizar una fuerte inversión**, que hasta el momento viene de parte del inversor o promotor, pero que en algún momento deberá repercutirse al cliente.

Al mismo tiempo, debe apuntarse **el papel que juegan la fiscalidad y la normativa actual**, que están impidiendo al sector alcanzar la competitividad deseada, lo que incluye la correcta y adecuada aplicación de los criterios ESG.

El tema cobra especial relevancia en un momento en el que **los elevados costes de construcción** están perjudicando la puesta en marcha o el avance normal de muchos proyectos.

Determinados aspectos, como la consecución de certificaciones Leed o Breeam prácticamente se dan por hechos, pero el que desarrolla esa instalación **no recibe ninguna contraprestación o ayuda**, ni encuentra compensación por ello más allá de un mayor reconocimiento o de diferenciarse con ciertas características de otros competidores.

El camino es el mismo que están siguiendo otros países europeos, con la salvedad de que las rentas en España siguen estando más bajas.

En el país, se están realizando grandes esfuerzos por parte de los involucrados en el sector para poder **ofrecer activos de gran calidad a pesar de los costes**, pero se está llegando a un punto en que empieza a ser inviable competir con aquellos que no cumplen ciertos criterios mínimos y por tanto, deben asumir unos costes muy inferiores.

Los criterios ESG deberían ser considerados como un imperativo global, si bien es cierto que los trámites medioambientales que exigen en la actualidad los proyectos inmológicos **generan en ocasiones retrasos** e impiden ofrecer al mercado más producto y con mayor agilidad.

Reconversión de naves

Otro tema de debate que se planteó durante la jornada fue la posibilidad de adaptar ciertos espacios ya obsoletos a los requerimientos actuales en lugar de **levantar instalaciones completamente nuevas**.

Aunque la actividad de reconversión resulta más fácil de encontrar hasta ahora en otros

países, en España ya se han llevado a cabo algunos proyectos destacados en la zona de Cataluña, con **menor disponibilidad de suelo**, si bien lo más habitual es la reconversión de suelo industrial en logístico, especialmente por el peso que va adquiriendo el sector.

“ Es importante orientar el diseño de los nuevos centros logísticos al bienestar de quienes van a pasar más tiempo en ellos, los trabajadores”.

En cualquier caso, durante la jornada quedó claro que en muchas ocasiones, la rehabilitación o reconversión no resulta operativa porque hay **demasiados elementos que se han quedado desfasados**, ya no solamente de las naves en sí, sino también del entorno o del subsuelo, y es complicada la adaptación total a la normativa actual.

En este sentido, al contrario de lo que quizá ha sucedido en otros países como Alemania o Francia, muchas naves construidas en España hace años **ya han dejado de ser funcionales** y se levantaron sin tener en cuenta ningún criterio medioambiental. ●





Cambios normativos

EN BUSCA DE UNA NUEVA NORMATIVA CONTRA INCENDIOS

Finalizado el período de información pública del proyecto de reglamento de seguridad contra incendio en establecimientos industriales, el sector logístico reclama una norma adaptada a sus necesidades y realmente centrada en la seguridad de las instalaciones.

El 22 de octubre ha finalizado el plazo para presentar alegaciones al nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales (RSCIEI) que está desarrollando el Ministerio de Industria.

Superado este trámite, la norma se acerca a su aprobación definitiva, una vez que Indus-

tria decida si incorpora las alegaciones recibidas.

El cumplimiento de la normativa contra incendios es uno de los principales quebraderos de cabeza a la hora de poner en marcha cualquier desarrollo inmologístico.

Según la Administración, este proyecto tiene por objeto revisar el marco normativo relativo a la protección contra incendios.

Industria considera que el actual Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales del año 2004 tenía por objeto conseguir un **grado suficiente de seguridad** en caso de incendio en los establecimientos e instalaciones de uso industrial.

“ Con la norma, Industria quiere establecer un nivel adecuado de seguridad en caso de incendio de aplicación en cualquier sector de la actividad industrial ”.

Para ello, el reglamento establece los **requisitos que deben cumplir estos establecimientos**, de forma que se prevenga la aparición de incendios, o si esto no fuera posible, se limite su propagación y se posibilite su extinción, minimizando los daños que el incendio pueda producir a personas, bienes y medio ambiente.

Sin embargo, dada la evolución habida tanto en la técnica como en el marco normativo nacional y europeo, la Administración estima conveniente **revisar y actualizar** los requisitos establecidos en el reglamento para adaptarlo a las necesidades y a las soluciones constructivas actuales, y al mismo tiempo, alinearlos con el resto de normativa de productos, instalaciones y edificación.

En consecuencia, según su criterio, se hace necesario aprobar un nuevo Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales que regule las condiciones para establecer un **nivel adecuado de seguridad** en caso de incendio en los establecimientos industriales con carácter horizontal y de aplicación en cualquier sector de la actividad industrial.

Esta modificación normativa **también introduce modificaciones** en el Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, el Documento Básico DB-SI «Seguridad en caso de Incendio» del Código Técnico de la Edificación, la Orden de 27 de julio de 1999 por la que se determinan las condiciones que deben reunir los extintores de incendios instalados en vehículos de transporte de personas o de mercancías, las Instrucciones Técnicas Complementarias del Reglamento de seguridad para instalaciones frigoríficas y el Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial.

El plazo para presentar propuestas para la nueva regulación finalizó el 22 de octubre.

El Real Decreto que propone Industria **consta de** un preámbulo, un artículo único, dos disposiciones adicionales, cuatro disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y diez disposiciones finales.

Posteriormente se incluye el **Reglamento de seguridad** contra incendios en los establecimientos industriales, que se compone de dieciocho artículos, agrupados en seis capítulos y finalmente, cinco anexos.

Principales novedades del proyecto

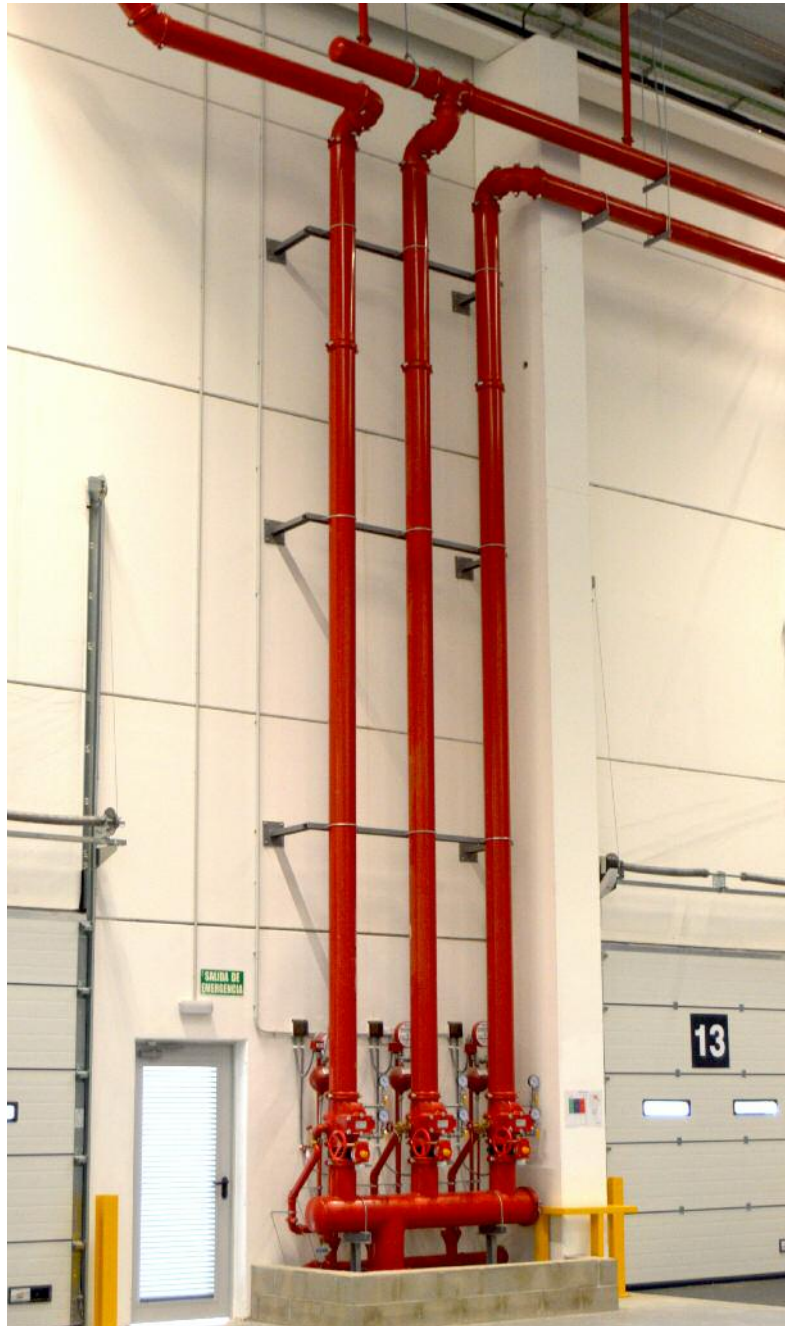
Entre las principales novedades, se ha reescrito el objeto del reglamento y su ámbito de aplicación, **actualizando y detallando mejor su contenido**. También se ha añadido un nuevo artículo de definiciones.

De igual modo, **se han adaptado los requisitos** que deben satisfacer los establecimientos industriales para adaptarlos a la normativa actual y para que sea más detallados, en especial en lo relativo a las exigencias básicas que se deben cumplir, así como a los requisitos y documentación que deben tener los productos de construcción.

Por otra parte, se ha desarrollado más a fondo la **posibilidad de usar “técnicas de seguridad equivalente” o “diseño prestacional” para ciertos casos particulares** que pudieran existir donde sea necesaria una mayor flexibilidad, al mismo tiempo que se debe mantener la seguridad exigida en cada establecimiento, con unas reglas más detalladas.

Industria considera pertinente revisar y actualizar los requerimientos de seguridad contra incendio de las naves industriales.





Así mismo, se ha modificado la **periodicidad de las inspecciones**, reajustándose su periodicidad y añadiéndose en el reglamento en algunos casos una inspección inicial para la puesta en servicio.

En lo que respecta a la caracterización de los establecimientos industriales, se ha reescrito y reordenado el texto para que, siguiendo una sistemática similar a la que ya se contemplaba en el reglamento anterior, el nuevo texto sea **más detallado y fácil aplicar**, más preciso, y al mismo tiempo, se eviten posibles ambigüedades. También se han reelaborado las tablas con los valores de referencia.

Los requisitos constructivos que deben cumplir los establecimientos industriales se han adaptado a los cambios en la técnica y al resto del marco normativo actual, y se han

El sector logístico es el más interesado en la seguridad de unas instalaciones pensadas para actividades intensivas.

reordenado los apartados para dotarlos de **mayor claridad, a juicio de Industria.**

La opinión del sector inmológico

Sin embargo, el sector estima que el proyecto del nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales (RSCIEI) que elabora el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, **no ofrece solución** a los problemas actuales de los activos que se construyen en el presente, y agrava los problemas de los edificios existentes.

En este sentido, la Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Naves Logísticas de España, Appunle, estima que el proyecto normativo **no define claramente la prioridad, ni los objetivos** que persigue el regulador, y por el contrario deja fuera de la legalidad la mayoría del parque inmobiliario con más de 18 años y muchos de los existentes.

De igual manera, propietarios, promotores y usuarios de naves industriales critican que no está del todo claro si el **objetivo de la nueva norma** es salvar vidas o preservar bienes, toda vez que el sistema de categorización de los establecimientos elegido data de los años 70 y no da respuesta a las modernas plataformas logísticas que se construyen en España y en el resto de Europa.

En este contexto, el sector afirma ser el **más interesado en la seguridad** de los trabajadores y de sus edificios, por lo que reclaman al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo que tenga en cuenta sus aportaciones.

También protección medioambiental

Así pues, el sector ha comprobado que el nuevo reglamento mantiene el objetivo de prevenir el riesgo de daños a personas y bienes, al tiempo que incorpora como objetivo adicional la **protección del medioambiente**, aunque, de igual modo, han advertido de que algunas de las medidas propuestas por el documento van en contra de este objetivo.

Así mismo, en el plano económico han puesto de ejemplo la exigencia de que todo establecimiento industrial de más de 10.000 m² tenga **sistemas de alarma por voz**, independientemente de la densidad de ocupación, que en edificios logísticos es bajísima.

Por lo que respecta a la **caracterización de los establecimientos y su nivel de riesgo**, el principal cambio normativo tiene que ver con la carga de fuego, puesto que ahora incluye nuevas tablas con cargas de fuego de materiales, áreas de producción y volúmenes de almacenamiento.

En esta línea, se ha mantenido el concepto de **Nivel de Riesgo Intrínseco**, lo que llevará a tipificar todas las naves de almacenaje como de 'Riesgo Alto 8' si los parámetros

que se evalúan no se modifican, algo que el sector critica, mientras que, por otro lado, se pide que se concreten mejor los materiales de construcción para evitar picaresca.

“ Para Appunle el proyecto no ofrece solución a los problemas de los activos que se están construyendo y agrava además los de los inmuebles existentes”.

Aprovechar la experiencia de otros países

En lo relativo a la sectorización, evacuación e intervención en caso de incendio, el sector pide que se tome **como modelo a otros países europeos** en los que hay una reglamentación que salvaguarda la vida de las personas y, a partir de ahí, que sean los propietarios los que toman medidas de seguridad adicionales para salvaguardar sus bienes, con la exigencia por parte de la Administración de la existencia de un seguro que cubra los riesgos a terceros, al menos, así como que se de prioridad el tiempo por delante de la distancia en los procesos de evacuación.

Por lo que respecta a la **resistencia al fuego de las estructuras** y el sistema de control de temperatura y evacuación de humos, se estima pertinente incidir en la necesidad de que la legislación española obligue a construir estructuras que funcionen bien en caso de incendio, modificando en su caso la norma de construcción CTE DB AE para que incluya los efectos del fuego como una carga más del edificio.

En este aspecto, se percibe que, aunque se mantienen los requisitos generales de la estabilidad al fuego de la estructura en función de la tipología, **en la práctica se endurecen los requisitos** de los edificios multiinquilino que comparten medianera.

Además, se verán afectados los establecimientos que incrementen su riesgo tras los cambios en el cálculo de nivel de riesgo intrínseco, mientras que, a la par, el reglamento no indica el **objetivo del sistema de control de humo**, con lo cual no es evaluable la eficacia de los diseños que se realicen.

El sector estima que la norma debe **guardar un equilibrio** entre las exigencias de seguridad y las necesidades operativas que tiene un sector en el que los plazos juegan un papel destacado. ●



SOLUCIONES Y SISTEMAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE NAVES INDUSTRIALES

[Anclajes]
[Pavimentos]
[Impermeabilización]
[Reparación del hormigón]

Generando valor para los clientes

El año de la verdad

GSE es una empresa multinacional especializada en el desarrollo y construcción de edificios industriales, plataformas y naves logísticas bajo el modelo “llave en mano”. Presente en la península ibérica desde hace 25 años, cubre la práctica totalidad de Europa. Con 47 años de experiencia y una cifra de negocio de 743 millones de euros en 2021, ha desarrollado más de 19 millones de metros cuadrados y desde 2019, GSE pertenece al grupo industrial alemán Goldbeck.

Ramón Lázaro, director comercial de GSE España y Portugal, reflexiona sobre lo que nos depara el año 2023 en relación al sector logístico, año de incertidumbre pero también de oportunidades.

El año 2022 toca a su fin, y una vez más la realidad nos ha sorprendido a todos. A pesar de los acontecimientos, el crecimiento del sector logístico e inmológico ha sido incluso mayor de lo esperado en todos sus aspectos. A la vista de los datos que nos ofrecen los expertos acerca del tercer trimestre, todo indica que **se superarán casi todas las cifras de 2021**, y en casi todos los territorios.

Cuando nos hablan de la contratación de espacios, ya estamos por encima del mismo trimestre de 2021, sobre todo en la zona Centro. Solamente Cataluña y Valencia parece que se van a quedar ligeramente por debajo, pero quizás debido a otros motivos de los que también se habla mucho, como la escasez. Si buscamos la inversión en industrial y logístico, **ya casi se alcanza el total del año pasado**, la tasa de desocupación, bajando...

Las rentas tienen tendencia al crecimiento, y no puede ser de otra manera ya que, por el momento, es la única vía de compensar todo aquello que no está siendo tan positivo para nuestro sector. Me refiero al **encarecimiento de los costes del suelo y los de construcción**, los tipos de interés al alza, la caída del consumo, el posible cambio del interés inversor en nuestro país o en el sector, etcétera.

Volvemos a estar (otra vez) ante un **año de incertidumbre**, de variabilidad, de falta de estabilidad. Aquella estabilidad a la que estábamos tan acostumbrados durante los

años anteriores ya no aplica, pero no podemos quejarnos, ya que todo ello ha venido acompañado de un gran crecimiento. Incluso se constata que **el interés inversor por la inmológica sigue siendo muy fuerte**, por encima de otros sectores tradicionalmente más atractivos.

No nos queda otra que seguir trabajando en construir todos esos proyectos que vendrán, de la forma más profesional posible, generando valor para nuestros clientes desde las fases iniciales del diseño.

Pero todo esto son datos y parámetros ampliamente conocidos por la mayoría de los que tengáis la paciencia de leer estas líneas; el reto será decidir qué hacemos con ellos desde nuestras respectivas posiciones, a nuestros diferentes niveles. **¿Qué pasará el año que viene?** ¿Va a haber inversión (o debemos invertir)? ¿Cómo enfocamos la actividad de nuestras empresas?

Acción y reacción

Por mi formación tiendo a ver las cosas desde un punto de vista “técnico”, y la tercera ley de Newton ya postulaba que toda acción provoca una reacción. En física, es relativamente fácil calcular cuál va a ser esa reacción, pero en nuestro caso nos encontramos con algunas diferencias:



GSE

- hay muchas “acciones” al mismo tiempo (algunas difíciles de cuantificar);
- estamos ante un sistema / mecanismo complejo, con múltiples interconexiones;
- esas interconexiones, y los mismos elementos, no son elásticas, sino plásticas.

Todo esto es para decir que sólo la **experiencia** (es decir, dejando que pase el tiempo) nos dirá cuáles han sido las reacciones de todos los elementos, pero además que esa “plasticidad” y esa “inercia” (primera ley de Newton), hace que se necesite un tiempo de adaptación, un tiempo hasta que todos los engranajes se vuelvan a ajustar.

Volviendo al plano técnico, también es cierto que, para analizar matemáticamente sistemas de ecuaciones complejos, hay que asumir ciertas hipótesis y fijar algunas de las variables. Por ejemplo, parece cierto que **la demanda de espacio logístico sigue al alza**; su grado de crecimiento dependerá de la evolución del consumo, pero la tendencia es positiva, se seguirán necesitando nuevos espacios de distribución, modernos, eficientes, sostenibles, ...

También es un hecho que los tipos de interés están subiendo, por lo que **se le pedirá mayor rentabilidad a las transacciones**. No se puede predecir lo que pasará con el coste de los materiales básicos, pero parece que las subidas incontroladas se están limitando.

Con éstas y otras palancas encima de la mesa, hay ciertas variables que tendrán que ajustarse automáticamente, y que dependerán de cada uno de los actores. Las **rentas** (los únicos ingresos en la ecuación) tendrán que subir en mayor o menor medida, con repercusión o no en los precios a los consumidores. Los promotores tendrán que ajustar sus **expectativas de beneficio**. El precio del suelo tendrá que verse reducido, ya que su valor depende de la diferencia entre el resto de costes (más rígidos) y los ingresos, y ello dependerá de cada caso particular, y del interés o la capacidad de los propietarios de suelo en **vender o no vender**. Y poco más.

Desde nuestra posición en GSE, no nos queda otra que seguir trabajando en aquello que sabemos, en **construir todos esos proyectos que vendrán**, de la forma más profesional posible, generando valor para nuestros clientes desde las fases iniciales

Ramón Lázaro, Director Comercial de GSE España y Portugal

del diseño, y teniendo en cuenta aquello que ya hoy en día es prioritario en cualquier proyecto, que es: la **sostenibilidad**, la atención a lo social, y la responsabilidad corporativa (*Environmental, Social and Governance*); ESG, que curiosamente son las siglas de GSE al revés.



ASÍ SON LAS NAVES ADAPTADAS A LAS NUEVAS NECESIDADES LOGÍSTICAS

Los activos logísticos evolucionan para adaptarse a un sector logístico en constante evolución, centrado en la digitalización, la robotización y la automatización, la sostenibilidad y la omnicanalidad.

Sostenibilidad

La sostenibilidad se ha convertido en un 'must' de las naves logísticas. Más allá de las certificaciones de los inmuebles, los inquilinos también buscan proyectos que les permitan optimizar sus consumos energéticos y reducir su huella de carbono, que es uno de los aspectos que cada vez tienen más importancia a la hora de negociar nuevos contratos y tenders. En este sentido, la sostenibilidad ha dejado de ser simple marketing para ser un factor esencial de estrategia empresarial.

Robotización y automatización

La actividad logística vive en una revolución constante. Cada vez es más común ver en almacenes e instalaciones logísticas a personas trabajando junto a robots en entornos complejos. Las nuevas naves logísticas deben estar adaptadas para facilitar esta labor de cooperación en condiciones de seguridad y manteniendo el rendimiento de las operaciones.

Electrificación

La transformación energética es otro de los grandes retos del sector logístico. Especialmente en el ámbito de la distribución urbana y regional, las flotas de transporte y reparto están pasando a utilizar electricidad. Este cambio de modelo energético tiene implicaciones desde el punto de vista del suministro y del abastecimiento de energía eléctrica. Las instalaciones deben contar con puntos de recarga adaptados para diferentes tipos de vehículos, incluyendo equipos de intralogística.

Patios de maniobras

La competitividad del transporte a escala europea pasa por el uso de camiones más grandes y eficientes en algunos tipos de servicios concretos. Ello conduce a la necesidad de contar con patios de maniobras más espaciosos, que permitan la circulación de estos megacamiones. De igual manera, el pavimento, los accesos a los parques logísticos y los viales deberán estar preparados para permitir la circulación y la carga y descarga de estas unidades con la mayor eficiencia y en el menor tiempo posible, con el fin de facilitar el funcionamiento fluido de toda la cadena de suministro.

Conectividad

La conectividad de las instalaciones logísticas es elemento crítico para muchos operadores logísticos. Estar al pie de grandes vías de comunicación marca la diferencia en eficiencia y rapidez, dos factores cruciales en el sector logístico. De igual manera, la intermodalidad es un elemento cada vez más importante en las cadenas de suministro, que buscan fomentar el ferrocarril para reducir su impacto medioambiental.

Calidad para los trabajadores

La mano de obra es un bien escaso en el sector logístico. Las empresas del sector se esfuerzan por retener talento y para ello necesitan de instalaciones que dignifiquen el trabajo y permitan el esparcimiento de los trabajadores. Del mismo modo, cada vez es más imprescindible que las naves cuenten con accesos en transporte público.

Ahorro energético

El control de los costes de la energía es un elemento crítico para las actividades logísticas. Instalaciones fotovoltaicas, sistemas de recuperación de agua, aislantes y sistemas de iluminación son algunos de los aspectos que permiten optimizar los consumos energéticos, reduciendo costes y haciendo una gestión más responsable del impacto ambiental de la actividad logística.

Diversificación

Las actividades logísticas son diversas y heterogéneas. Cada una de ellas necesita de instalaciones adecuadas para un tipo concreto de labor. Esto implica adaptación en cuanto a tamaños, número y tipos de muelles o alturas, entre otros aspectos. La especialización del sector inmo-logístico y el contacto con el cliente permite adaptar los activos a prácticamente cualquier necesidad.

Ubicación

La naturaleza de cada actividad logística condiciona la ubicación de las instalaciones logísticas más adecuadas para cada una de ellas. La diversificación de la logística impulsa el interés por zonas ubicadas fuera de los principales focos logísticos del país. De igual manera, la necesidad de ubicaciones en entornos urbanos impulsa actividades como la rehabilitación de naves obsoletas, que permite disfrutar de ubicaciones muy apetecibles para la distribución urbana, por ejemplo, aprovechando instalaciones que se adaptan así a las necesidades de los modernos requerimientos logísticos.

AENA ELIGE A P3 COMO SOCIO PARA SU PROYECTO LOGÍSTICO EN MADRID-BARAJAS

P3 Group invertirá casi 170 millones de euros en el nuevo polo logístico de la ciudad aeroportuaria de Barajas, un área que contará con 152.914 m² edificables junto a la primera línea de carga aérea de Barajas y en pleno Corredor del Henares.



El Consejo de Administración de Aena ha aprobado la adjudicación del primer área de desarrollo logístico de la futura Ciudad Aeroportuaria Adolfo Suárez Madrid-Barajas a P3 Group, cuya propuesta alcanza un compromiso en torno a los **168,7 millones de euros**. La propuesta incluye una oferta de inversión de 116.155.306 euros y un compromiso de aportación inicial de 52.597.235 euros.

La decisión llega tras la **renuncia por parte de Segro**, que se había posicionado ya como el candidato más firme, días antes de hacerse pública la adjudicación del proyecto.

El **cambio del contexto macroeconómico**, la subida de los tipos de interés y el endurecimiento de las condiciones de financiación han provocado que la compañía británica regulara en sus planes, estimando que la oferta presentada junto al fondo de pensiones canadiense PSP no se ajusta a las actuales condiciones.

De las diez empresas que se interesaron por la licitación de Aena, ocho superaron la fase de calificación.

Su propuesta económica incluía **101 millones de euros por el derecho de superficie** por 75 años y contemplaba una inversión de 146 millones de euros.

La siguiente oferta mejor posicionada era la de Logisor, controlada por China Investment Corporation y por Blackstone, pero **el gestor aeroportuario no logró cerrar un acuerdo** con la compañía, por lo que finalmente seleccionó la realizada por P3 Group.

Segro abandonó la carrera por el desarrollo logístico de Barajas pese a ser el candidato más firme, al considerar que su oferta no se ajustaba a las condiciones actuales.

De las diez empresas que se interesaron inicialmente por la licitación de Aena, ocho su-

peraron la fase de calificación: P3 Logistic Parks, Merlin Properties, VGP, Goodman, Prologis, Segro, Logisor y Panattoni. Todas ellas acreditaron reunir los requisitos exigidos en cuanto a capacidad e idoneidad, solvencia técnica y solvencia económico-financiera.

La aportación de Aena para el área de desarrollo logístico será en especie, con el derecho de superficie, mientras que la del inversor será dineraria.

Posteriormente, la lista se redujo a cinco. P3 Group, Merlin Properties, Goodman, Segro y Logisor fueron las empresas que continuaron en el proceso, mientras VGP, Prologis y Panattoni no presentaron finalmente una oferta en el plazo fijado.

Propuesta de P3 Group

Desde Aena, recuerdan que el proyecto de P3 fue el que obtuvo la mejor valoración de las ofertas presentadas en la fase técnica, con una **puntuación de 92 sobre 100**, superando ampliamente los umbrales exigidos por Aena, gracias a su diseño innovador y su compromiso con la sostenibilidad, el entorno y el territorio.

Tras esta adjudicación, se conformará una sociedad conjunta, en la que **Aena tendrá una participación del 35%**. Dicha sociedad será titular del derecho de superficie que Aena constituirá sobre los terrenos de este área, por un plazo de 75 años.

La aportación de Aena será en especie, con el derecho de superficie, mientras que **la aportación del inversor será dineraria**, para finan-

ciar todos los costes previstos durante el periodo de desarrollo, y una aportación dineraria adicional para equilibrar la distribución de la sociedad.

El área adjudicada, enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias, comprende **28 hectáreas de suelo** para desarrollar, con 152.914 m² edificables y cuatro hectáreas destinadas a zonas verdes.

El área, considerada por la adjudicataria como la "más prime", se encuentra situada junto a la primera línea de carga aérea del aeropuerto y en pleno Corredor del Henares, **uno de los mayores polos logísticos de Europa**, con excelentes comunicaciones, tanto aéreas como terrestres.

La intención de la promotora, propiedad al 100% de GIC, el fondo soberano del Gobierno de Singapur, es desarrollar un parque logístico de última generación compuesto con ocho parcelas principales.

35% participación de Aena en la sociedad conjunta que constituirá junto a P3 para el proyecto logístico.

Allí, se levantarán **plataformas logísticas de diferentes tipologías** y una elevada flexibilidad, que pueden adaptarse a las necesidades de los diferentes operadores: Bigbox, cross-dock, multi-inquilino y mono-inquilino.

Estas instalaciones contarán con **oficinas de apoyo**, así como dotación para actividades comerciales y de restauración, zona verde y deportiva, y otros servicios auxiliares, además de carril bici y varias zonas ajardinadas.

El proyecto de P3 obtuvo una valoración de 92 sobre 100 en la fase técnica.



Apuesta por la sostenibilidad

El proyecto apuesta por la innovación, la sostenibilidad, la excelencia en la edificabilidad y la conectividad.

Su propuesta cumple ampliamente con las medidas de obligado cumplimiento del **Libro Blanco establecido por Aena**, y realizado con el apoyo de consultoras como IDOM y el Estudio Ezquiaga Arquitectura.

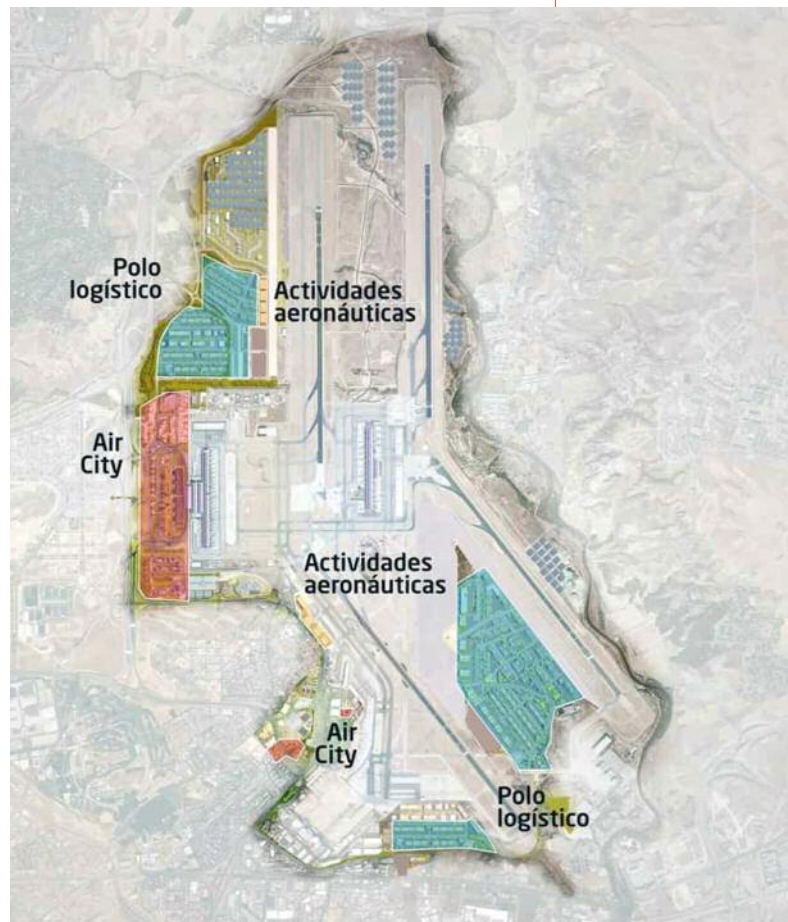
“Las dimensiones de la futura ciudad aeroportuaria hacen necesario su desarrollo por fases, para asegurar la puesta en valor de cada una de ellas”.

Este documento marca las directrices básicas de ordenación en el nuevo plan de desarrollo, con el objetivo de contar con unos criterios de **diseño, sostenibilidad e innovación** basados en la excelencia.

Así, fija unos estándares en materia de **urbanización, paisaje y edificación**, conectividad, gestión de proyectos y sostenibilidad, alineados con las últimas tendencias globales y que deberán cumplirse en los diferentes desarrollos y zonas de la ciudad aeroportuaria.

En el caso de P3, para el desarrollo del área logística pondrá especial foco en un cuidadoso **tratamiento de las aguas** para su reutilización y

El proyecto global de la ciudad aeroportuaria cuenta con una edificabilidad de 2.100.000 m².



en el uso de la energía fotovoltaica en cubiertas, lo que permitirá reducir el impacto medioambiental y reducir la huella de carbono, tanto de la actividad como de su proceso constructivo.

En este sentido, el proyecto se alinea con el Plan de Descarbonización europeo para 2030 y las directrices del **Plan de Acción Climática de Aena**.

Además, la propuesta de P3 busca mejorar la calidad del urbanismo y las edificaciones mediante la **obtención de la certificación de sostenibilidad Breeam Excellent**.

De este modo, la propuesta recoge las necesidades de la exigente actualidad logística, ofreciendo inmuebles versátiles con diversidad de tamaños, una capacidad de almacenamiento optimizada y una **proporción de muelles de carga** estratégicamente elegida.

28 hectáreas de suelo en total se destinarán al primer área de desarrollo logístico de la ciudad aeroportuaria.

A ello se suma la apuesta por potenciar y cuidar la **comodidad del usuario** y las compañías que se instalarán, velando por el bienestar de las personas, incluidos los visitantes que acudan.

Próximos pasos de la ciudad aeroportuaria

El proyecto global de la Airport City del administrador aeroportuario engloba, con una **edificabilidad total de 2.100.000 m²** asociados, varias actividades diferenciadas de desarrollo.

Tales dimensiones del proyecto hacen necesario su **desarrollo por fases**, para asegurar la puesta en valor de cada una de ellas.

Por ello, tras esta primera adjudicación, Aena seguirá lanzando de forma progresiva el resto de áreas que componen la ciudad aeroportuaria hasta completar la totalidad de superficie destinada a **actividades aeroportuarias complementarias** con un horizonte temporal a largo plazo.

Así, **en primer lugar se abordará el citado nodo logístico**, con diferentes tipos de activos como naves de almacenaje, cross-docking, externalización de procesos de negocio o empresas proveedoras de servicios a la aviación.

A ello se añadirán más adelante las **oficinas, hoteles y servicios asociados** destinados a pasajeros y usuarios, y por último, la zona de actividades aeronáuticas y de carga.

El nuevo desarrollo destaca, además de por su ubicación y conexiones estratégicas, por todas las sinergias que pueden llegar a establecerse, y por su capacidad para la **atracción de diferentes actividades**, teniendo siempre el aeropuerto como nexo y las oportunidades de desarrollo que ofrece, con la sostenibilidad medioambiental, social y económica y como premisas. ●

Inversión de 100 millones

SCANNELL PROPERTIES SUMA VARIOS PROYECTOS EN EL MERCADO ESPAÑOL

La promotora de origen estadounidense acaba de inaugurar su primer centro logístico en Barcelona, al que se suman otros proyectos en Cataluña y en otros puntos de la península ibérica.

Scannell Properties ha inaugurado en octubre su primera plataforma logística en España, ubicada en **Santa Perpetua de Mogoda**, Barcelona. Se trata de una instalación de 20.600 m² que se ha levantado sobre una parcela de 41.500 m², y que ya ha sido alquilado a la compañía francesa Daher, fabricante de aviones y proveedor de equipos industriales y servicios de logística.

Se trata de una plataforma logística de última generación que cumple con todos los principios sostenibles desde el punto de vista de la construcción y de criterios ESG, por lo que será **certificada en la categoría very Good Breeam**.

Además, Scannell Properties tiene otros proyectos en marcha en Cataluña, según confirma el propio Javier Inchauspe, director de la promotora en España. Uno de ellos se sitúa en **Montornés del Vallés**, en Barcelona, a pocos kilómetros de Montmeló. Allí existía un activo que ha sido demolido para poder levantar en ese suelo un centro logístico de 14.000 m². Este proyecto representa una actuación ejemplar en cuanto a regeneración de suelo.

El proyecto de Santa Perpetua de Mogoda se ha levantado sobre una parcela de 41.500 m².

Por otro lado, la firma está pendiente de cerrar la **compra de suelo en otras ubicaciones** de la Península Ibérica, en localizaciones prime con buenos accesos para desarrollar activos de gran calidad. Están analizando la compra de nuevos suelos en la zona centro y en Levante, en los próximos meses se dará el pistoletazo de salida para la construcción de varios proyectos.

A nivel de inversión, **Scannell Properties ha comprometido ya en España unos 100 millones**, todo ello en proyectos iniciados a riesgo

Estrategia de desarrollo

El objetivo de esta estrategia es precisamente darse a conocer en el mercado, antes de empezar a negociar proyectos **"llave en mano"**. De hecho, en Estados Unidos se han especializado en este tipo de proyectos.

Una de sus señas de identidad es **cuidar al máximo al cliente para su fidelización** y generar así nuevos proyectos. Por ejemplo, empezaron construyendo una nave para FedEx en 1991 y a día de hoy, han construido un total de 152 entre EEUU y Canadá. En total, desde que arrancaron su actividad a principios de los años noventa **han desarrollado más de 12 millones de metros cuadrados de suelo** en más de 470 proyectos.

La promotora inició sus operaciones en Europa hace cuatro años, donde ha promovido centros logísticos para Amazon, Fedex, etc. Luego se sumaron Francia y España, mercado en el que llevan centrando esfuerzos desde hace un año y medio.

Actualmente, el equipo en España lo integran dos responsables de proyecto, un abogado, un responsable financiero y un director de Expansión. Su filosofía es la de desarrollar nuevos proyectos para posteriormente venderlos, **sin ánimo patrimonialista**, si bien se diferencian de otras compañías en que utilizan siempre **capital propio para la compra de suelo**.

Scannell Properties es una **compañía independiente y familiar**, perteneciente a Robert Scannell, que mantiene alrededor del 95% de las acciones. ●



El reto de la logística urbana

EL DILEMA DE LAS INSTALACIONES PARA LA DISTRIBUCIÓN URBANA

El comercio electrónico supone que la logística se juegue cada vez más en las calles de las ciudades. El sector logístico responde a esta demanda creciente acercando los stocks a los entornos urbanos. Sin embargo, el auge de estas instalaciones genera nuevas situaciones.

El comercio electrónico avanza en España a pasos agigantados, aprovechando que la penetración de internet en el país es abrumadora y una vez que se han superado.

Según los datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la cifra de negocio del e-commerce ha superado en España los **57.700 millones de euros en 2021**, un 11,7% más que un año antes.

De igual manera, ese mismo año se han producido casi **1.188 millones de transacciones de comercio electrónico**, con un crecimiento anual de un 14,5% con relación a 2020.

Gran parte de estas transacciones corresponde de manera mayoritaria a **envíos de mercancías**.

En concreto, según los registros del propio organismo regulador, el segmento de paquetería ha facturado el pasado 2021 un total de **6.463,3 millones de euros**, un 39,8% más que en 2020.

Así mismo, el año pasado se han sumado **1.087,3 millones de envíos de paquetería**, un 59,4% anual más, fundamentalmente en servicios de comercio electrónico, según la CNMC.

En este contexto al alza, acelerado por la pandemia, aunque también parece que ha perdido fuerza este 2022, **son muchos los**

retos que plantea esta evolución para la gestión logística y el uso de estos servicios principalmente en zonas urbanas, que es donde se desarrolla de manera fundamental.

En este contexto, **IE University** ha elaborado, en colaboración con Prologis, un estudio que aborda los retos de la gestión urbana y que por primera vez, gracias al 'Índice del Impacto Logístico de Última Milla' (LM-LII por sus siglas en inglés), permite **optimizar el impacto de la logística** como motor de innovación de las ciudades a través de soluciones sostenibles.

Con ello se pretende mejorar el impacto en el crecimiento de las ciudades, merced a un índice que pretende establecer la **relación entre los diferentes actores** que confluyen en la distribución urbana, tanto en el ámbito privado como en el público, dos escenarios que conviven y están destinados a entenderse.

Madrid y Barcelona como ejemplos

En una primera fase, este índice se ha aplicado a las ciudades de **Madrid y Barcelona**, aunque la idea es que se pueda aplicar a cualquier ciudad del mundo, para desarrollar propuestas logísticas para cada ecosistema urbano.

Según sus promotores, el aumento de densidad de las ciudades, junto con el incre-

mento del e-commerce, especialmente después de la pandemia, supone **un reto global**.

En este sentido, de acuerdo con el IE Center for Sustainable Cities, **hasta 2020** no existían sistemas de evaluación del impacto de la logística en las ciudades.

Por eso se considera necesario proponer soluciones que tuvieran en cuenta **todos los**

El comercio electrónico es un segmento de actividad que se juega principalmente en los entornos urbanos, donde se concentran los grandes volúmenes y el consumo.

factores que construyen las ciudades: el medioambiental, social, político y urbanístico.

Para ello, el estudio ha analizado **tres tejidos urbanos diferenciados y característicos**, como son el centro histórico, el ensanche y el extrarradio de Madrid y Barcelona.

A partir de ahí se han simulado **diez escenarios** para cada una de esas zonas. Estas simulaciones combinan el tipo de urbanismo y el tipo de transporte logístico que se utiliza en cada área.

A continuación, se ha trabajado la relación entre la estructura urbana y el tipo de sistema logístico mediante el concepto de **Área de Intensidad Logística**, gracias a un sistema de

En 2021 se realizaron en España 1.188 millones de envíos de paquetería, principalmente de comercio electrónico, un 59,4% más que en 2020.

anillos que se superpone a la ciudad y que sincroniza la estructura urbana con el tipo de sistema logístico más eficiente y sostenible.

El crecimiento exponencial en la adopción del comercio electrónico tras la pandemia ha propiciado **cambios en los hábitos de vida y consumo** que junto con la sostenibilidad han demostrado ser palancas de transformación y adaptación de las ciudades, motivo por el que la logística urbana, en toda su dimensión, adquiere entidad de eje vertebrador.

Para simular los distintos escenarios y medir su rendimiento, se han utilizado programación y formulación matemática para incluir todos los parámetros y calcular el rendimiento de cada escenario.

Todo ello, junto con los datos proporciona-

La imbricación de las instalaciones logísticas urbanas en el tejido de las ciudades facilita la actividad.



dos por la administración local han permitido **crear modelos** para visualizar el carácter y el comportamiento de la ciudad, con el fin de explorar diferentes escenarios logísticos y adaptarlos a la operativa real concreta.

Para abordar el reto del incremento de la actividad logística en nuestras ciudades, es imprescindible **conocer su impacto y proponer estrategias**, acciones y políticas de planificación concretas para lograr que este impacto sea positivo manteniendo la eficiencia y funcionalidad de la red logística, en un ecosistema en el que los agentes naturales, físicos, sociales, digitales, económicos y políticos están interconectados.

El futuro del sector logístico crecerá impulsado por el incremento del comercio electrónico y la dotación de **más espacios de almacenamiento** por parte de los operadores para asegurar sus cadenas de suministro.

Según datos de Prologis, se prevé que las ventas de e-commerce crezcan **un 85%** en un periodo de apenas cinco años sumando los doce países europeos en los que opera la compañía.

En este contexto, las instalaciones logísticas urbanas **deberán considerar** su im-

pacto sobre la movilidad en el área de influencia y en la vida urbana en la zona para garantizar su correcto funcionamiento.

El caso de Madrid.

De hecho, las **normativas municipales** tienden cada vez más a contemplar esta imbricación de las instalaciones de logística urbana en la trama de las ciudades.

Es el caso, por ejemplo de Madrid, cuyo **Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360** concede una especial importancia a las actuaciones destinadas a optimizar la distribución urbana de mercancías mediante la habilitación de microplataformas en las zonas urbanas más densas y plataformas logísticas en las zonas más externas de la ciudad.

Con estas instalaciones se pretende facilitar la **desconsolidación de la carga** tanto para los distribuidores como para los receptores.

En esta misma línea, la habilitación de estos puntos de transferencia se complementa con un sistema de **monitorización y control de las zonas de carga y descarga** que permita la optimización de las rutas de los distribuidores, con el fin de ahondar en una gestión integral de la logística urbana. ●

¡A por el 2023!

mínimos en todos los ámbitos de generación de producto, así como el mantenimiento de los niveles de rentas en producto terminado

En Inmoking ya se están gestionando operaciones que cumplen con los patrones anunciados anteriormente y día a día las peticiones de clientes van aumentando con lo cual se atisba un horizonte repleto de éxitos para el 2023.

Desde Inmoking proporcionamos a nuestros clientes, propietarios, usuarios, inversores y promotores de naves y suelo logístico, un equipo de expertos, con una experiencia contrastada, con la participación en operaciones muy relevantes de los últimos 20 años, ofreciendo una cobertura a nivel nacional y dada nuestra visión global de mercado, poder ofrecer un asesoramiento de máxima calidad en cualquier tipo de operación inmobiliaria a nivel comercial, técnico, estratégico tanto en adquisiciones, desinversiones, comercialización, arrendamientos, sale & leaseback, procesos ordenados de venta y operaciones off market.



ROBERTO ÁGREDA

Socio-director de
Inmoking Madrid

Este 2022 va finalizando con grandes números tanto de absorción como de capital invertido en el inmologístico. Ha sido un buen año, aunque se han planteado una serie de dudas por parte de los inversores. El alza de los datos macros referentes a costes de construcción (originados por la escasez de material) así como subida de tipos, sumados a la inflación y por ende a la contracción del consumo... hacen que se hayan replanteado operaciones existentes a la espera de un incremento de los retornos de capital futuro esperado, que en la mayoría de los casos se está consiguiendo.

Lo comentado anteriormente tiene una lectura única... ajuste del mercado y nuevas oportunidades de negocio, con lo cual se prevé un 2023 muy interesante debido al volumen de capital que todavía se debe invertir por el compromiso adquirido por las gestoras con sus respectivos fondos de inversión. Las primeras operaciones que se ajustarán serán las fallidas compradas en el pico, adelantando la rotación y deshaciendo posiciones. La segunda posible es el ajuste en la materia prima (suelo) que actualmente se está haciendo efectiva

En la zona centro de España por volumen de activos en ejecución, así como suelo futuro en gestión será donde el ajuste se haga más evidente. La competencia entre proyectos existentes y futuros, hará efectivo un ajuste ligero en rentas que proporcionará a los usuarios la posibilidad de acometer proyectos que estaban paralizados debido a que los niveles de rentas hacían inviables la firma de los contratos de arrendamientos.

En mercados como Barcelona y Valencia hay una escasez de producto preocupante, con lo cual ante el continuo interés por parte de todos los actores, incluidos clientes finales (usuarios) de afianzar posiciones futuras en estas localizaciones, se puede anticipar que los ajustes serán los

“ Se está produciendo un ajuste del mercado que trae nuevas oportunidades de negocio, con lo que se prevé un 2023 muy interesante, por el volumen de capital que todavía se debe invertir.”

Hemos ganado la confianza de los principales inversores y promotores, internacionales y nacionales, así como operadores logísticos y usuarios finales que operan en el mercado español, porque podemos intervenir en cualquier etapa y negociación de cualquier proyecto desde la generación del suelo, diseño producto, comercialización, ingeniería, construcción y venta en rentabilidad, lo que conlleva ofrecerles un servicio integral de alto valor añadido para su toma de sus decisiones.

CIMALSA
Innovación en
Logística y Movilidad
al servicio de las
empresas y las personas

Impulsamos y
gestionamos plataformas
logísticas multimodales
con un modelo de gestión
propio y en colaboración
público-privada

Supondrán la inyección de 1,5 millones de metros cuadrados de inmuebles XXL

Dunas Capital desarrolla los parques logísticos Alma-Meco y PTL Noblejas

Dunas Capital continua su apuesta por el sector inmobiliario, especialmente en el sector logístico, con Basilio González, director de Logística de Dunas Capital Real Estate, al frente.

El grupo financiero, **de origen español e independiente**, Dunas Capital, aspira a convertirse en la entidad de referencia para el mercado ibérico en el sector de la gestión de activos, tanto mobiliarios como inmobiliarios y activos reales, a través de una gama concentrada de productos de gran calidad y alto valor añadido.

Dunas Capital tiene en la actualidad cerca de 2 billones de euros en activos bajo gestión y ha realizado transacciones en activos por un valor de 18.000 millones. La compañía, que está bajo la supervisión de la CNMV, Banco de España, DGS, Banco de Portugal y CMVM, realiza su actividad a través de cinco líneas de negocio: Asset Management, Pensiones, Real Assets, Inverseguros y Real Estate.

La gestora está desarrollando **dos parques logísticos de última generación** en las localidades de Meco (Madrid) y Noblejas (Toledo) que implicarán la inyección de 1,5 millones de metros cuadrados de inmuebles XXL para actividades industriales y logísticas de alto valor añadido con los más exigentes estándares técnicos, de sostenibilidad y eficiencia energética en los próximos cinco años.

Los parques logísticos **Alma Meco** y **PTL Noblejas** están ubicados en los dos polos

principales de la distribución logística en la península Ibérica. Las inmejorables comunicaciones a las autovías A-4 y A-3 a través de la autovía A-40 en Noblejas, y a la A-2 y R-2 en Meco, dentro de los ejes Lisboa-Valencia y Madrid-Barcelona, hacen de estos proyectos unos enclaves privilegiados **para la distribución logística**.

La gestora desarrolla los parques logísticos Alma-Meco y PTL Noblejas que inyectarán 1,5 millones de metros cuadrados de inmuebles XXL.

Meco goza de una **excelente conexión con Madrid** mediante transporte público, con “línea de cercanías a la puerta” (Cercanías C-2 y C-8) y línea de autobús 222 (Meco-Avda. América), mientras que Noblejas está conectada a través de la línea de autobuses VAC-231 Ruta 9 (Estación Sur de Madrid) y tren desde Ocaña.

El parque logístico Alma-Meco dispondrá de parcelas para la construcción de **inmuebles desde 20.000 hasta 150.000 m²** de GLA. Por su parte, el parque logístico PTL Noblejas

constituye una opción única para empresas que no han podido encontrar en el mercado parcelas con superficie suficiente para **macro-hubs de 200.000, 400.000 o 500.000 m²** de GLA.

La proximidad a los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras hacen de estos proyectos una interesante alternativa para empresas relacionadas con la actividad portuaria. Además, el Parque Logístico Alma-Meco se ubicará a escasos 5 km del Puerto Seco de Azuqueca de Henares.

Para la urbanización de los proyectos, Dunas Capital ya se ha **asociado con empresas como Urban Castilla la Mancha** que han desarrollado y urbanizado todo el área logística de Illescas.

A pesar de la coyuntura actual, desde Dunas Capital ven con optimismo la evolución de ambos proyectos al tener ya **cerrado un acuerdo para una parcela de 400.000 m² en Meco** con un retailer de primer nivel y haber cerrado la **primera operación en Noblejas para un suelo de 100.000 m²**.

Según Basilio González, “*llevamos viviendo un año 2022 muy turbulento debido a la guerra de Ucrania, abrupta subida de tipos de inte-*



Ya está cerrado un acuerdo para desarrollar una parcela de 400.000 m² en Meco con un retailer de primer nivel.



rés, tras 10 años de 'dinero gratis', y una crisis energética que han llevado a Europa y Estados Unidos a un proceso inflacionario no visto en 40 años". No obstante, no es menos cierto que, a pesar de la desaceleración económica, los fundamentales del sector en España, a día de hoy, son espectaculares **habiendo casi batido ya en octubre los registros de 2021 en términos de absorción y volumen de inversión**, con casi 900.000 y 600.000 m² contratados en Madrid y Barcelona, respectivamente, y por encima de los 2.000 millones de euros transaccionados en activos logísticos.

2022 volverá a ser, una vez más, año record para la inmológica en España y aunque ya hay actores que prevén una de caída de actividad en la inversión inmobiliaria de un 10-20% para 2023, creemos que dicho proceso será más tenue para el sector logístico debido al **margen de crecimiento que todavía tiene el e-commerce en España** respecto a la media europea o países como Reino Unido y Alemania, y el atractivo para los inversores dada la madurez del sector y su resiliencia demostrada durante la pandemia y situación actual de guerra en Ucrania, crisis energética, inflación y tipos de interés altos.

Todo esto, unido al proceso conocido como *nearshoring*, para traer de vuelta parte de la fabricación de productos a Europa tras los problemas de suministro producidos por la pandemia, hará necesario más espacio de almacenes dando estabilidad al sector.”

La gestora considera que dada la rápida evolución del sector logístico es inevitable la creación de **parques logísticos con buenas comunicaciones y adaptados a las nuevas necesidades** y cambios que vendrán en el futuro inmediato. Se hace necesario la creación de parcelas con capacidad para naves de 150.000, 200.000 y 300.000 m², que cada vez van a ser más habituales, así como amplios viales e infraestructuras preparados para camiones más grandes e incluso autónomos.

Asimismo, se precisa la construcción no sólo de inmuebles sostenibles sino que posibiliten la implantación de **estrategias 'wellbeing'** por parte de las empresas con instalaciones que ayuden a **mejorar el bie-**

nestar general de los empleados incluyendo la salud, la felicidad y la prosperidad (calidad del agua y aire, gimnasio, guardería, etc) y que ayuden a captar y retener una mano de obra cada vez más cualificada.

Dunas Capital está creando el **concepto de parque logístico del siglo XXI** con amplias zonas verdes con mobiliario reciclado y arbolado autóctono, carril bici, puntos de carga de vehículos y servicios comerciales de forma que queden integrados dentro de la comunidad a la que pertenecen y donde los vecinos pueden disfrutar de sus instalaciones.

Los **parques logísticos Alma-Meco y PTL Noblejas** son una respuesta a esa demanda del mercado.



Basilio González, director de Logística de Dunas Capital Real Estate.



Dunas Capital desarrollará en Madrid el parque logístico 'Alma Meco'

LOS PUERTOS ESPAÑOLES, NUEVO FOCO DE INTERÉS PARA EL SECTOR LOGÍSTICO

Los nuevas Zonas de Actividades Logísticas de Cartagena, Tarragona y Huelva siguen quemando etapas, mientras se consolidan con nuevos proyectos las de Barcelona, Motril, Algeciras y Sevilla, y la de Valencia permanece a la espera.

Desde hace años, las Autoridades Portuarias son cada vez más conscientes del papel de los puertos como infraestructuras logísticas, capaces de albergar diferentes tipos de actividades necesarias para las empresas del 'hinterland' que se complementan entre sí. Es por ello que las llamadas Zonas de Actividades Logísticas se presentan prácticamente como una extensión natural de los recintos portuarios, con las ventajas que supone para las empresas instalarse allí, tanto si están interesadas en la importación o exportación de sus productos, como si ofrecen servicios para las empresas del entorno portuario.

El último puerto en sumarse a esta estrategia ha sido el de Cartagena. Sepes ha formalizado en septiembre la venta de **276.143 m²** en la zona de Los Camachos Norte-Este a la Autoridad Portuaria para el desarrollo de la futura

ZAL. La operación se ha cerrado a un precio de 10 €/m², respetando lo acordado en diciembre de 2018.

“Sepes ha formalizado la venta al puerto de Cartagena de 276.143 m² en la zona de Los Camachos para el desarrollo de la futura Zona de Actividades Logísticas”.

La actuación industrial de Los Camachos cuenta con una superficie de **618 hectáreas**, dividida en dos sectores: Los Camachos Sur y Los Camachos Norte-Este.

Los Camachos Sur, con una superficie de 2.609.000 m², está dividido en tres etapas. Las dos primeras ya están urbanizadas y cuentan con 74 parcelas en venta sobre una superficie

Las Zales se presentan prácticamente como una extensión natural de los puertos.



de 296.000 m², mientras que la tercera, con 110 hectáreas, se encuentra pendiente de desarrollo. A su vez, el sector Los Camachos Norte-Este se extiende sobre 3.492.000 m², de los que 276.143 m², que son los que se han sido vendidos a la Autoridad Portuaria.

Con esta venta, la empresa pública de suelo facilita la ejecución de la primera fase de la ZAL de Cartagena, lo que permitirá la instalación del Centro Integral de Transporte y el Depósito Franco.

De igual manera, la iniciativa permitirá promover suelo logístico para mejorar la eficiencia y calidad de los servicios que se ofrecen desde el puerto de Cartagena, que espera que la actuación permita generar riqueza y empleo, dando respuesta a la demanda de suelo de las empresas del entorno.

Estas podrán disponer de espacios logísticos necesarios para incrementar su competitividad y sus previsiones de crecimiento, máxime cuando en Escombreras el nivel de ocupación está ya casi al máximo.

Mención especial merece también la ZAL del puerto de Tarragona, pues en septiembre Puertos del Estado ha dado luz verde al plan director de infraestructuras planteado por la Autoridad Portuaria para el periodo 2015-203, que recoge algunas infraestructuras clave para el futuro del recinto, como es el caso de la ZAL.

“El puerto de Huelva confía en atraer a la ZAL a empresas de los sectores agroalimentario, sanitario, industrial y de logística general, además de favorecer la generación de empleo.”

El puerto inició las obras en el mes de marzo sobre una superficie de **915.000 m²**, lo que supondrá un incremento del 20% del espacio para las actividades logísticas asociadas a la actividad portuaria. Además, puede llegar a tener un impacto económico positivo para la economía regional estimado en 154 millones de euros.

Antes del verano, el puerto licitó la construcción del paso inferior de acceso a la ZAL bajo la carretera Salou-Tarragona C-31B., que da continuidad al vial de acceso que ya estaba en ejecución.

En cuanto a la ZAL del puerto de Barcelona, continúa ganando peso. En este sentido, FM Logistic ha puesto en marcha el nuevo centro logístico B2B Logistics Busán Barcelona Hub, que gestionará junto a la coreana Taewoong Logistics.

El objetivo de esta instalación, de 9.129 m², es facilitar los intercambios comerciales entre Asia, principalmente Corea, con el sur de Europa y el norte de África. Inicialmente el alma-



En la primera fase de la ZAL de Cartagena, se habilitarán el Centro Integral de Transporte y el Depósito Franco.

cén será de depósito temporal, con la previsión de una futura ampliación, según las necesidades de mercado, a Depósito Aduanero Público.

Allí, se gestionarán los servicios de despacho de aduanas, recepción y emisión de tránsitos, DVD, retirada de contenedores del puerto para entregarlos en la ZAL, servicios de almacenamiento, cross-docking o manipulación de preparación de pedidos y transporte nacional, de última milla e internacional.

Desarrollos en Andalucía

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Huelva abrió en julio la convocatoria del concurso público para el otorgamiento de concesiones administrativas para la construcción y explotación de naves logísticas y edificios de servicios generales en la Zona de Actividades Logísticas.

El objetivo es seleccionar una o varias ofertas, y posteriormente tramitar los correspondientes expedientes administrativos para el otorgamiento de una o varias concesiones administrativas para naves en la ZAL.

Los criterios de adjudicación se centrarán en seleccionar la oferta técnica y económicamente más ventajosa que se presente hasta el próximo 30 de diciembre, fecha límite. La apertura de ofertas tendrá lugar el 20 de enero de 2023, por lo que respecta a los sobres que contengan la documentación general.

Posteriormente, los sobres que contengan la documentación técnica se abrirán el 22 de febrero, mientras que los que contengan las proposiciones económicas se abrirán en otro acto público que se comunicará oportunamente.

Los responsables del puerto de Huelva consideran que el proyecto es esencial para el futuro del recinto y de toda su área de influencia. El espacio contará con una superficie de **60 hectáreas**, con posibilidades de ampliación, y estará situada en la Punta del Sebo, con dispo-

nibilidad de suelo y servicios y buena accesibilidad viaria y ferroviaria.

El puerto espera **atraer la implantación de empresas** de los sectores agroalimentario, sanitario, industrial y logística general, aportando valor añadido a las cadenas de transporte, además de favorecer la generación de empleo, la fidelización de los tráficos actuales y la promoción de otros nuevos.

También en Andalucía, la Autoridad Portuaria de Motril otorgó en primavera una concesión a la UTE que integran Ventuceli Servicios y Minarex Excavaciones para la construcción de **un área de servicios en la ZAL**.

El proyecto cuenta con una superficie de 1.400 m² sobre una parcela de 4.472 m² y supondrá **una inversión de 2,9 millones**.

Las instalaciones ofrecerán servicios como **gasolinera, electrolinera**, cafetería, comedor, lavadero de camiones y ruedas, aseos, sala multiuso, vestuarios, lavandería, oficina, tienda, alquiler de maquinaria, y transporte de mercancías.

A través de terceros, se podrán ofertar servicios logísticos, de taller, agencia de aduanas, manipulación y transporte de mercancías y oficina para navieras, transporte frigorífico internacional, transporte horizontal portuario, **transporte internacional por carretera** y alquiler de vehículos.

Además, el puerto ha otorgado una concesión a Algescom para construir un centro logístico de **transporte multimodal de mercancías** sobre una superficie de 8.200 m² de la ZAL. Las

Han comenzado las obras de urbanización de la segunda fase del sector San Roque en el Área Logística de Algeciras.

instalaciones requerirán una inversión cercana al millón de euros, a lo que habrá que añadir el presupuesto para el equipamiento.

Se utilizará para el **almacenamiento, grutaje y distribución** de todo tipo de productos, tanto en seco como de perecederos que requieran refrigeración. Además, prestará servicios de acoplamiento, recogida, almacenaje, transporte, servicios auxiliares logísticos, servicios para transportistas y gestión aduanera.

Las instalaciones también funcionarán como **Almacén de Depósito Temporal**, lo que supone el reconocimiento como local autorizado para mercancías de exportación, LAME, y Operador Económico Autorizado, OEA.

Igualmente, Terminal Portuaria Logística de Motril ha presentado solicitud para la ocupación de una superficie descubierta de **28.400 m² en la ZAL** del puerto de Motril. La compañía tiene previsto destinar este espacio a la construcción de una planta para almacenamiento de productos químicos y aceites.

Mientras, el puerto de Sevilla ha recibido dos propuestas para llevar a cabo las labores de asistencia técnica para la **redacción del estudio de alternativas y proyecto básico** de su nuevo puesto de control fronterizo, que se desarrollará en una nave existente en la ZAL.

No obstante, el proyecto debe contemplar la urbanización y reordenación del ámbito para que dicha nave quede **fuera del recinto de la ZAL** y se circunscriba al recinto fiscal adyacente.

Respecto a Algeciras, en febrero comenzaron las obras de urbanización de la segunda



fase del sector San Roque en el Área Logística Bahía de Algeciras. Los trabajos tienen un presupuesto de 13.744.090 euros y **un plazo de ejecución de 10 meses**, para dotar a la zona de las instalaciones necesarias para el cambio modal en el tráfico carretera-ferrocarril.

Además, se han cerrado acuerdos con cuatro empresas para que ocupen **el 60% de espacio disponible** para naves logísticas, lo que deja una oferta de cerca de 100.000 m².

La ZAL de Valencia, paralizada

En lo que respecta al proyecto de la ZAL del puerto de Valencia, que había generado una gran expectación, permanece paralizado después de que en abril el **Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana** estimara el recurso presentado por la asociación de vecinos La Punta La Unificadora y anulase la resolución de la Consejería de Vertebración del Territorio del 17 de diciembre de 2018 que disponía aprobar definitivamente el Plan Especial de la ZAL.

60% del espacio para naves logísticas en el sector San Roque de Algeciras estará ocupado por cuatro empresas.

Posteriormente, **estimó parcialmente el recurso del colectivo Per L'Horta**, declarando nulo de pleno derecho el plan. En ambos casos, se ha señalado la invalidez del plan especial liti-

La ZAL de Motril contará con un área de servicios.

gioso por no haberse tramitado por parte de la administración autonómica una evaluación ambiental estratégica ordinaria, sino simplificada.

Tanto el Puerto como la Abogacía de la Generalitat **han recurrido la resolución** sobre la ZAL del puerto, cuyas obras de urbanización ya han sido completadas.

Otros proyectos

En otro orden de cosas, el Gobierno de Cantabria ha dado el visto bueno definitivo al **Proyecto Singular de Interés Regional** del Llano de la Pasiega, que contempla la creación de un polígono logístico que dará salida al puerto de Santander y que se combina con una estación intermodal ferroviaria.

En este contexto, Adif ha adjudicado a Teirlog Ingeniería el contrato para la redacción del estudio de demanda, viabilidad, diseño funcional y plan de negocio de la posible implantación de la **terminal intermodal ferroviaria** y su conexión a la Red Ferroviaria de Interés General.

El contrato, con un importe de 75.640 euros, tendrá un plazo de ejecución de 12 meses. El estudio debe definir las conexiones viarias y ferroviarias y la capacidad de las instalaciones, así como **plantear un plan de negocio** y posibles fórmulas de promoción y gestión.

La implantación articulará la red interior de mercancías entre la Bahía de Santander y el área de Torrelavega, dando servicio a trenes de hasta 750 metros, como complemento de las terminales de Tanos y Muriedas. ●



Agenda con los eventos
más importantes

AGENDA

«Jun Julio 2021 Ago»

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7				
12	13	14				
19	20	21				
26	27	28	29	30	31	

Nuevos modelos de negocio para la logística y el transporte

La Nave

9:00 am a 2:00 pm

Haga clic para ver los eventos de este día

Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la pérdida de honorabilidad del ROTT

Una sentencia del Supremo anula, a instancias del Comité Nacional de Transporte, la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT.

Lunes, 16/10/2020



Los procedimientos de pérdida de honorabilidad sometidos quedan sin efecto por la sentencia.

El Tribunal Supremo ha admitido el recurso interpuesto por el Comité Nacional de Transporte contra las nuevas normas en relación con la pérdida de la honorabilidad introducidas en la última reforma del ROTT que entró en vigor el pasado mes de febrero.

Un consecuencia, el Alto Tribunal ha declarado nula esta regulación en ese aspecto concreto, que considera contrario a derecho "por la incorrecta transposición" del Reglamento europeo que lo establece.

La sentencia, que anula un precepto entero del nuevo ROTT, señala que el procedimiento establecido se limita a un simple trámite de alegaciones, sin garantía procesal alguna para el administrado, cuando debería haberse regulado un procedimiento administrativo completo, a la vista sobre todo de las consecuencias que puede tener la pérdida de la honorabilidad para cualquier empresa de transporte.

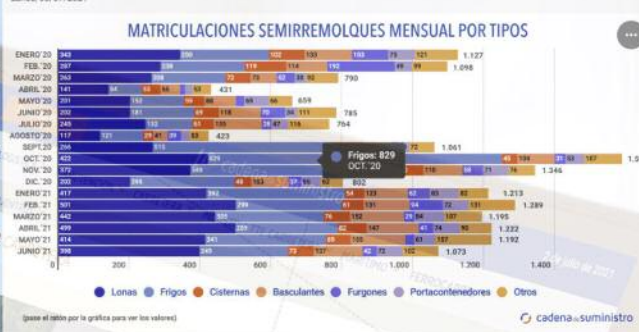
Concretamente, el Supremo concluye, como recoge Fenadiamer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser sino el deseo que haya un procedimiento cuyo objeto específico sea

Gráficos interactivos para no perder detalle

Las matriculaciones de semirremolques se recuperan durante el primer semestre

Las unidades matriculadas durante todo el primer semestre, arrojan un acumulado de 7.184 unidades, con 2.294 unidades más que en 2020, que equivale a un crecimiento del 46,91%.

Lunes, 05/07/2021



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

¿Se conforma con una parte
o prefiere tener una visión de conjunto?

En Cadena de Suministro entendemos
el sector del transporte y la logística
como un todo.

Por eso ofrecemos una información
transversal del conjunto
de toda la cadena de valor

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es

10 años
cadena de suministro



Nuevo programa para desarrollo de Centros de Datos

MERLIN PROPERTIES SE PREPARA PARA UN MERCADO QUE EVOLUCIONA

El mercado logístico español parece plenamente consolidado. Los vientos de incertidumbre que azotan la economía global también se dejan sentir en el sector. Merlin apuesta en este contexto por seguir impulsando su plan de expansión en el segmento prestando especial atención a las oportunidades que se abren, aunque sin perder de vista los costes y a los cálculos de los retornos de la inversión.

El aumento de la ocupación, la inflación y el potencial de reversión de sus rentas en relación con mercado han impulsado el negocio inmoelogístico de Merlin Properties en la primera mitad de 2022.

En consecuencia, la somici registra un buen incremento de su tasa de ocupación, que roza el pleno con un porcentaje de un 99,9%, un release spread de un 6,7% y una actividad comercial firme.

En este contexto, dentro de sus Planes Best II & III, se ha terminado y alquilado la nave de Cabanillas Park I H a DSV por lo que únicamente quedan pendientes de entregar a sus inquilinos los dos proyectos llave en mano, DSV en Cabanillas Park I J y Logista en Cabanillas Park II.

Merlin Properties presta especial atención a las oportunidades que se abren para empresas industriales en este entorno, a la vista de que los costes de financiación podrían reducir las opciones para los fondos.

Por su parte, el programa de centros de datos ha alcanzado su velocidad de crucero tras haber comenzado las obras en Bilbao-Arasur y haber obtenido las licencias en Madrid-Getafe y Barcelona-PLZF, donde las obras comenzarán próximamente.

En este segmento, la socimi ha conseguido sortear la importante barrera tecnológica de acceso existente y superar el cuello de botella que implica el suministro de equipamiento para unas instalaciones con exigentes requisitos constructivos, de abastecimiento eléctrico, refrigeración, e incluso en materia sísmica, lo que les permitirá cumplir plazos fijados en sus proyectos en este campo.

Así pues, la socimi se adapta para hacer frente a un contexto de exceso de oferta a medio plazo en el mercado inmobiliario logístico español, en el que también existe una demanda sana para la generación de inmuebles modernos para logística mediante inversión directa.●



La incidencia de la falta de personal

LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA COBRAN IMPORTANCIA

Las últimas reformas legales en el ámbito del transporte ponen el énfasis en las labores de carga y descarga, que cambian radicalmente y que afecta a las instalaciones para estibar vehículos que se adaptan a nuevas necesidades y requerimientos normativos.

La logística y el transporte tienen en la **escasez de personal** uno de sus retos más importantes de cara a los próximos años.

Por un lado, el envejecimiento de la población y, por otro, la falta de atractivo del sector hacen muy difícil **encontrar relevo** en un segmento de actividad que es crucial para el funcionamiento de la economía. En este contexto, **se multiplican las iniciativas** para intentar atraer y retener talento, casi a la desesperada.

Entre el personal más escaso se encuentran los **conductores profesionales** para el transporte de mercancías. Según la patronal europea, en este segmento se queda sin cubrir **una de cada diez vacantes laborales** que existen para chóferes profesionales de camión en el continente europeo.

Parece que la **tendencia va a más** y que la falta de conductores de camión se agravará un 40% este 2022 en toda Europa.

En España, el año pasado se quedaron sin cubrir, según la patronal europea de transporte, **entre 18.000 y 20.000 contratos** de trabajo para chóferes de camión.

Así pues, la Administración, las empresas y los sindicatos se han lanzado a diseñar medidas que permitan **mejorar las condiciones**

“ Los patios de maniobra y los viales de polígonos e instalaciones logísticas se adaptan para asumir las necesidades de maniobra de camiones cada vez más grandes ”.

La gestión de los tiempos en los muelles es un elemento crítico en muchas actividades logísticas

salvo en algunas excepciones tasadas.

Junto con esta medida, también se vienen desplegando otras relacionadas con el **bienestar de este colectivo en las áreas de carga y descarga**, así como en las plataformas logísticas.

De igual modo, también son cada vez más comunes los proyectos que se ocupan de estos profesionales para que las operaciones se hagan **con la mayor eficiencia y en el menor tiempo posible** con el fin de acelerar la vuelta de los camiones a la carretera y, en paralelo, evitar unas penalizaciones económicas por paralización cada vez más gravosas.

“ Las zonas de carga y descarga tienden a incorporar espacios con servicios para que los conductores esperen mientras se cargan o descargan sus camiones ”.

Todas estas iniciativas convergen en un único punto, las **zonas de carga y descarga**, espacios tradicionalmente hostiles para los conductores profesionales y que ahora tienden a convertirse en zonas que tienen cada vez más en cuenta a estos profesionales.

Como consecuencia, cada vez más instalaciones logísticas tienden a incorporar **zonas de descanso** para los chóferes, con algunos servicios básicos.

De igual modo, los **patios de maniobra** y

de trabajo para intentar cubrir los puestos.

Una de ellas está relacionada con la realización de las **labores de carga y descarga**, algo que tradicionalmente vienen rechazando los chóferes y que, desde primeros de septiembre está prohibido con carácter general,

Unas dimensiones adecuadas en los patios de maniobra son fundamentales para agilizar la carga y descarga.





los viales de las principales zonas logísticas se adaptan a vehículos más largos y pesados, que, además, se combinan sin solución de continuidad con flotas de vehículos ligeros encargadas de hacer el reparto final de los bienes que han sido traídos a los almacenes en grandes camiones pesados.

Además, la tecnología también aporta su granito de arena, con aplicaciones y plataformas destinadas a **gestionar el uso de los muelles** de la manera más eficiente posible, consiguiendo con ello reducir los tiempos de espera, algo de especial utilidad tanto para los transportistas, como para los cargadores.

Todo ello lleva a diseñar operativas **más eficientes**, en las que se busca optimizar al máximo el tiempo de estancia de los camiones, en un marco de escasez de oferta de transporte y de falta de conductores.

De esta agilidad depende no solo la propia actividad logística y de transporte, sino también **algunos aspectos contractuales** como las penalizaciones por paralización o las esperas.

La última reforma legal contempla que cuando el vehículo tenga que esperar un **plazo superior a una hora** hasta que se concluya su carga o descarga, el transportista podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

Las instalaciones buscan una funcionalidad cada vez mayor.

Desde el ministerio de Transportes se ha anunciado que se va a iniciar en breve un estudio analítico, monitorizando en tiempo real, a través de una aplicación de la Agencia de la Unión Europea para el Programa Espacial, **en qué situación se encuentran** en la actualidad los tiempos de espera en las plataformas y centros de carga y descarga en España.

“Una gestión eficiente de las áreas de carga y descarga y el diseño funcional de estas instalaciones aporta beneficios tanto a transportistas, como a cargadores”.

Esta aplicación informática ya ha sido utilizada con anterioridad para medir, entre otros, los tiempos de espera en los pasos fronterizos y ahora se usará en emplazamientos que serán **propuestos por las asociaciones de transportistas**.

De esta forma se pretende conocer la situación de las esperas de los transportistas en España para poder **cuantificar el coste de las ineficiencias** en este ámbito y definir cuáles son las medidas regulatorias que podrían ser necesarias. ●

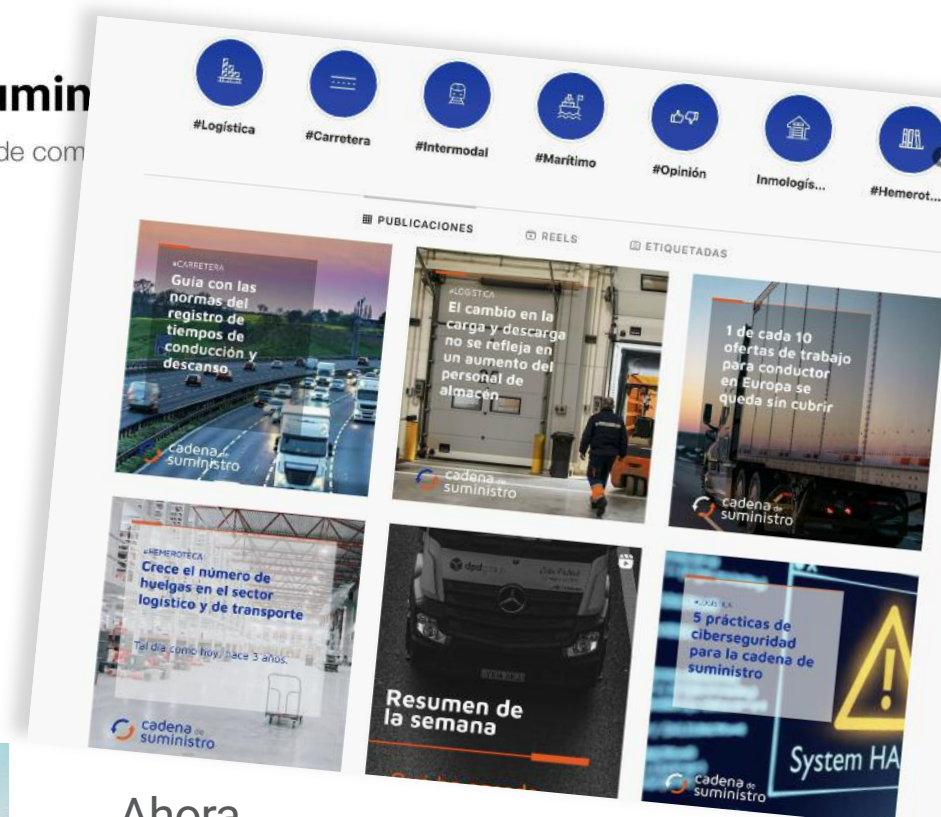
La actualidad del sector LOGÍSTICO y del TRANSPORTE en una visión de 360°



Cadena de Suministro

@CadesumES · Medio de comunicación

¡Síguenos en Redes Sociales y no te pierdas nada!



Ahora también en **facebook e Instagram**

Toda la información del sector al alcance de tu mano

SUSCRÍBETE a nuestros boletines y recibe toda la actualidad en tu correo



ENTREPLANTAS PARA MAXIMIZAR EL ESPACIO DENTRO DE UN ALMACÉN

Estas estructuras se han convertido en una opción rentable para ampliar el espacio logístico, pudiendo adaptarse a las necesidades de cada proyecto concreto en una gran variedad de sectores.

En el año 2021, el mercado inmobiliario español se cerró con cifras superiores a los 2.716.000 m² contratados y cerca de **2.200 millones en inversión**, según datos de CBRE.

El auge del comercio electrónico y la **falta de producto inmobiliario de calidad** han generado un aumento del interés inversor, haciendo que la demanda supere a la oferta disponible, según refieren desde Moinsa.

En este contexto, la necesidad de dar una respuesta rápida a la elevada demanda de envíos procedentes del e-commerce ha provocado un **fuerte ascenso de los precios**.

Por ejemplo, en la zona sur de Madrid, se ha llegado a **máximos de 325 euros/m²**, mientras que en Barcelona ha llegado a alcanzar los 700 euros/m².

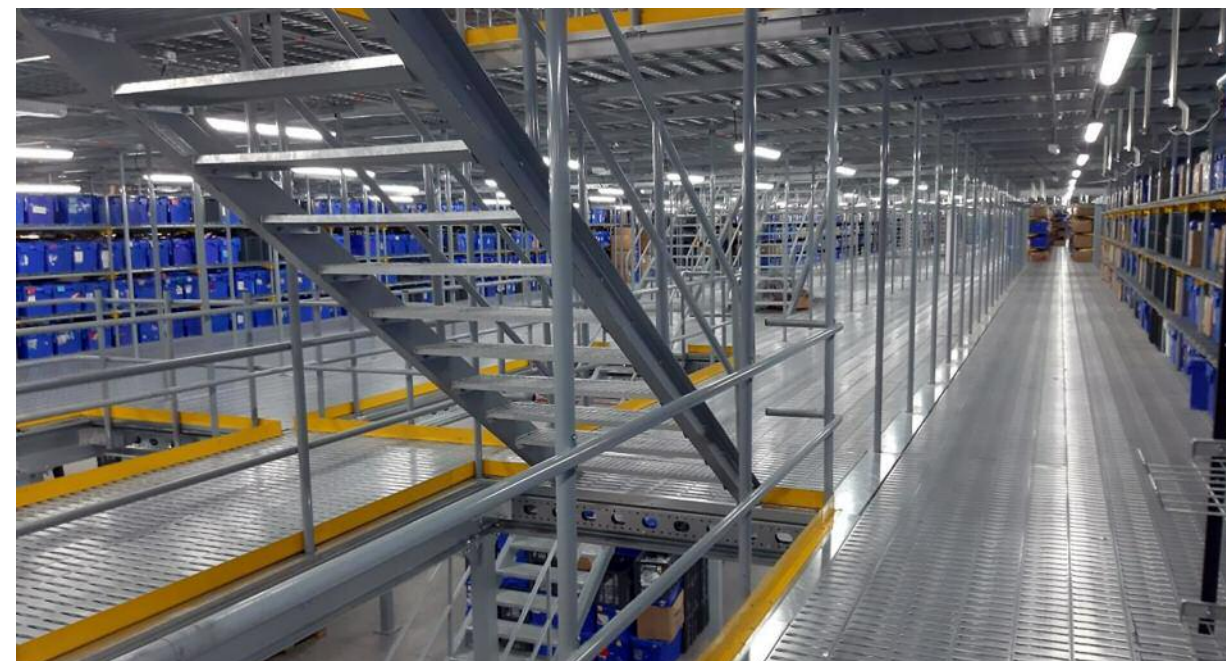
Existen decenas de grandes empresas capaces de asumir estos costes, muchas veces animadas por las **previsiones del mercado** a medio y largo plazo.

La situación, sin embargo, es diferente para las pymes, que se ven **empujadas a ser más competitivas** y buscar alternativas asequibles para poder maximizar sus espacios logísticos, como puede ser la implantación estratégica de entreplantas.

¿Por qué utilizar entreplantas?

Las entreplantas pueden definirse como **estructuras de acero elevadas** que son instaladas tanto en pequeñas naves como en grandes superficies logísticas con el fin de multiplicar el espacio disponible.

Entre los motivos principales para su utilización se encuentran el incremento del precio de las superficies de almacenaje, o la **imposibilidad de realizar obras o ampliaciones** cuando



surgen este tipo de necesidades por el incremento de la producción.

Estos sistemas, totalmente desmontables y reutilizables, se pueden incorporar en diferentes sectores de actividad, siempre que **la altura de la nave** lo permita.

Gracias a ellos, se puede **aprovechar el espacio en altura** como una superficie horizontal útil para el almacenamiento, siempre con la máxima seguridad.

Además de la optimización del espacio útil, aportan gran versatilidad y **no interfieren en la actividad habitual** del centro logístico.

Las entreplantas, diseñadas según los requerimientos de uso y de cargas estipuladas, constituyen la mejor opción para aumentar la superficie disponible, **reducir costes y optimizar los recursos**.

En este sentido, permiten aumentar la capacidad de almacenamiento **en un período de**

tiempo relativamente corto, además de poder o bien desmontarse o bien ampliarse, según las necesidades concretas de cada proyecto, con mucha facilidad.

En el caso de Moinsa, como **clientes para este tipo de instalaciones**, cuentan con empresas del sector textil, productores hortofrutícola, distribuidores de bebidas, operadores logísticos, productores de cerámica, promotores inmobiliarios, retailers, fabricantes de automóviles, petroquímicas o integradores, entre otros.

Entre sus últimos proyectos destacan los que ha realizado para **el uso de robots móviles autónomos**, lo que supone unas exigencias especiales en cuanto a las características y acabados finales que debe tener la superficie de deslizamiento, así como unas tolerancias de montaje muy exigentes.

Cabe apuntar que en el año 2021 han trabajado con Permoda en Colombia en **un proyecto de 29.000 m² a dos alturas** de entreplanta, con una sobrecarga de uso de 250 kg/m².

En España, destaca por ejemplo el **proyecto desarrollado para el Corte de Inglés de Valdemoro**, donde se ha habilitado una entreplanta metálica de 40.000 m², que admite una sobrecarga máxima de 350 kg/m².

En concreto, consiste en una estructura soportada sobre pilares, con dos niveles de 11.830 m² cada uno y una **entreplanta de pasillos elevados**, tipo rack de estantería.

Asimismo, ha desarrollado un proyecto de entreplantas para el **centro logístico de Inditex en la ciudad de León**.

El objetivo era aumentar la superficie disponible y conseguir un mejor aprovechamiento del almacén mediante la **fabricación e**

Las entreplantas son estructuras de acero que permiten multiplicar el espacio disponible.

instalación de estructuras metálicas y planchas melamínicas para el suelo.

El diseño del proyecto

Los materiales de los pisos de las entreplantas deben adaptarse a las diferentes **necesidades para las que se diseña la estructura**.

Así, debe tenerse en cuenta el uso al que está destinada, **el peso que soportará**, el tipo de carga que se utilizará, el sistema de ventilación y evacuación de humos, y el sistema de reacción y resistencia al fuego.

En función de todos estos factores, se optará por un suelo de tablero o por uno metálico.

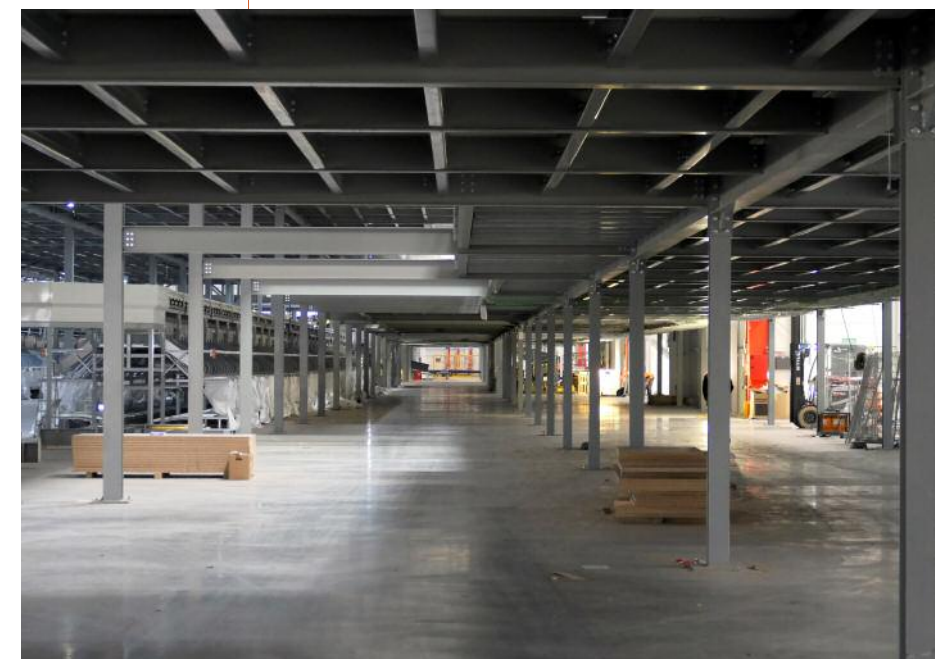
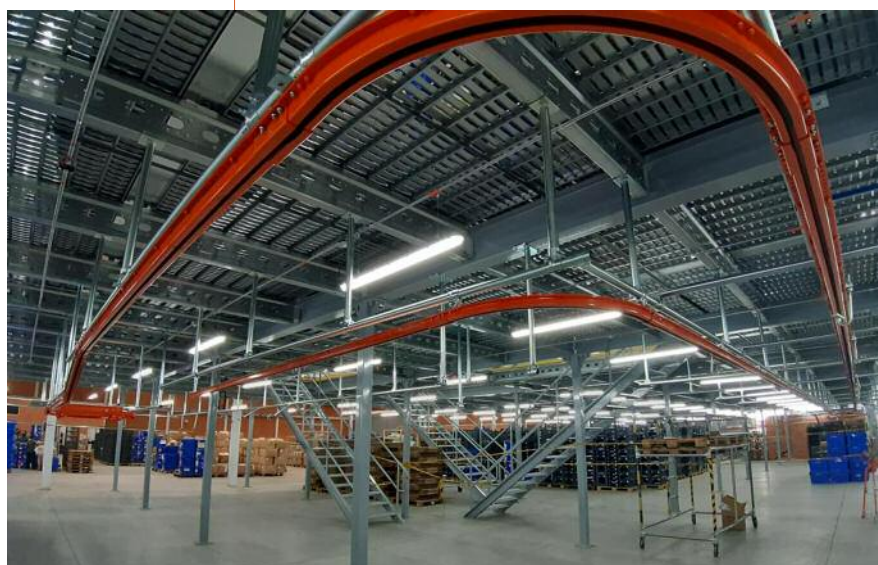
“Las entreplantas permiten aprovechar el espacio en altura y aumentar la capacidad de almacenamiento en un período de tiempo relativamente corto”.

Para los pilares y vigas de las entreplantas, se pueden utilizar bien perfiles laminados en caliente o bien **perfiles conformados en frío**, dependiendo también de la carga que deba soportar la estructura y los requerimientos concretos de la instalación.

Además, la entreplanta puede incorporar barandillas para evitar posibles caídas de los operarios, **escaleras para conectar superficies** que se encuentran a distinto nivel, cerramientos, vallados de seguridad, puertas de descarga o puertas de seguridad.

Por último, no hay que olvidar que el sistema instalado debe cumplir en todo caso con la **normativa vigente para estructuras de acero**, garantizándose así la seguridad de las instalaciones. ●

Los materiales deben adaptarse a las necesidades para las que se diseña la estructura.





*login*REAL'23

Os esperamos en la próxima Edición
miércoles, 25 de octubre de 2023