



LA CONTRATACIÓN
RECUPERA TERRENO

UNA SEGUNDA VIDA PARA LOS
ACTIVOS OBSOLETOS

HACIA UNA MAYOR EFICIENCIA
ENERGÉTICA EN CONSTRUCCIÓN

99
es

EN EL
INMOLOGÍSTICO
ESPAÑOL

UN SECTOR DE
CONTRASTADA
FORTALEZA

EDITA

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

EQUIPO

Editor: Ricardo Ochoa de Aspuru
(rochoa@cadenedesuministro.es)
Director: Laureano Vegas
Redacción y multimedia: Lucía Jiménez y Roberto García
Diseño y maquetación: Jesús de Lasheras

IMPRIME

EXCE
@2023 www.cadenadesuministro.es

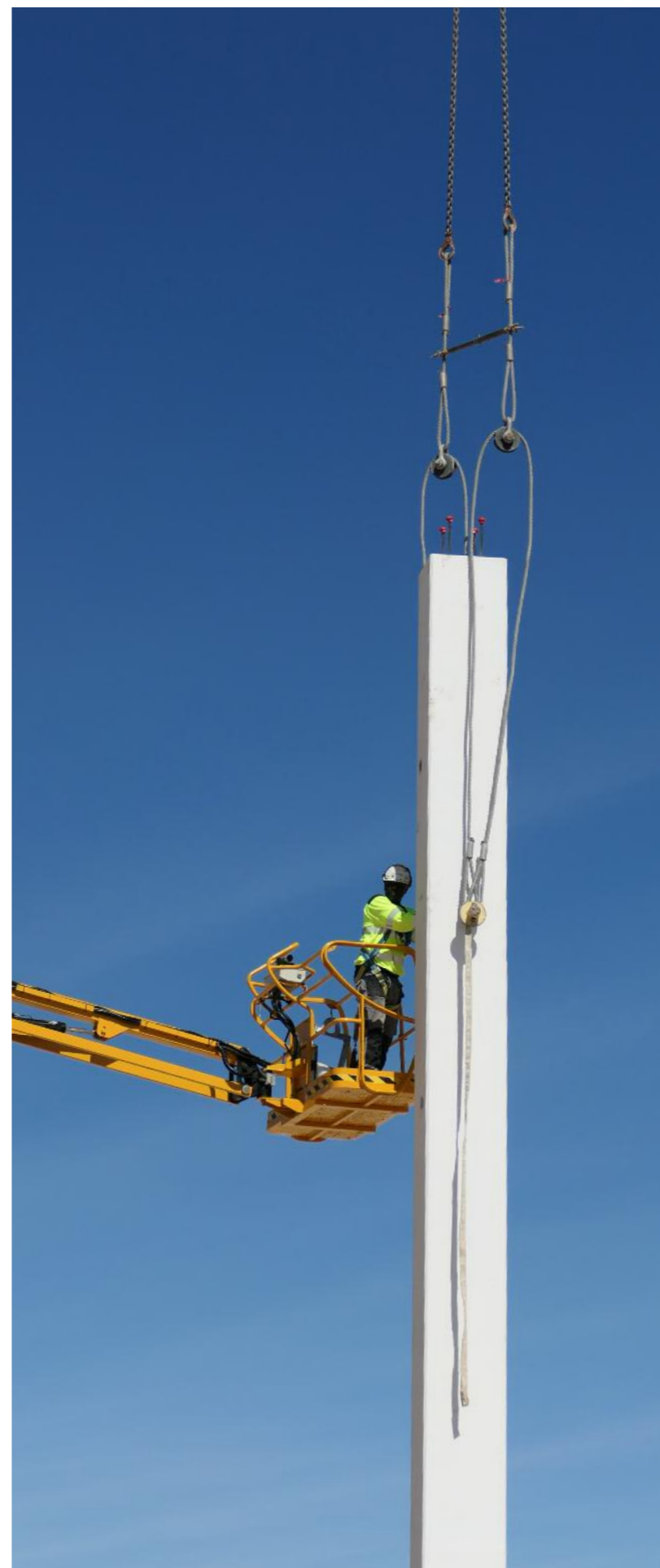


Tenga siempre a mano la revista:

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 Un sector de fortaleza contrastada
Ricardo Ochoa de Aspuru, editor de Cadena de Suministro
- 4 El mercado se sitúa entre la incertidumbre y la solidez
Análisis de la primera mitad de 2023
- 9 **Opinión:** La inmovilística debe garantizar innovación, personalización y sostenibilidad
Diego Carretero, DHL Supply Chain
- 10 La contratación inmovilística recupera terreno
Última hora: análisis del tercer trimestre de 2023
- 12 Pulsar, compromiso de la logística con el territorio
El valor de la colaboración
- 14 La situación económica impacta en el mercado logístico europeo
Ralentización en el sector
- 18 Puerta abierta a los mercados secundarios
Nuevas zonas de interés para el mercado
- 20 El punto de inflexión hacia la sostenibilidad
Construcción Ecoresponsable de GSE
- 22 **Opinión:** Perspectivas y retos para el sector inmovilístico
Basilio González Aranguez, MRICS
- 24 Hacia un nuevo escenario de costes de construcción
Tendencia a la estabilización
- 30 Aumenta el coste total del espacio logístico 'prime' a nivel mundial
Según el estudio 'Global Warehousing Costs'
- 34 Cambios y tendencias en el sector inmovilístico español
Nuevas metas en rendimiento minimizando los riesgos
- 36 Merlin Properties, solidez frente a la incertidumbre
El área logística de la socimi mantiene un buen volumen de actividad
- 38 Brownfields, una segunda vida para activos obsoletos
Rehabilitación de espacios logísticos obsoletos
- 42 **(Re)construyendo futuro**
Demolición circular y sostenibilidad
- 44 Principales operaciones inmovilísticas en España
De noviembre 2022 a octubre 2023
- 46 Un enfoque cien por cien sostenible
Nuevos desarrollos de Scannell Properties
- 47 **Opinión:** El nuevo RSCIEI y las naves modulares
Jesús M^a Lacasia, secretario general de Appunle
- 48 'Esperamos cerrar el año con una ocupación del 100%'
Dik Mittermüller, director Comercial de VGP en España
- 50 Se ralentiza el crecimiento de los centros de datos en la Península
Balance del primer semestre de 2023
- 54 **Opinión:** 2023, año de consolidación
Gregorio De León, director de Contratación de Eigo Construcciones
- 55 GLP apuesta por activos logísticos de alta calidad y rigurosos requisitos de sostenibilidad
Actividad de GLP en el mercado español
- 56 El poder transformador de la inteligencia artificial
Nuevas tecnologías en el inmobiliario
- 58 Hacia un escenario de altos costes de almacenamiento
La perspectiva de los inquilinos
- 60 Hacia una mayor eficiencia energética en la construcción
Nueva normativa en la Unión Europea
- 63 P3 Logistic Parks, ambición de liderazgo
Nuevos proyectos
- 65 A disposición de las personas y de la logística
Prologis Park Guadalajara DC1
- 66 El motor del comercio electrónico se gripa
El peso del e-commerce en el inmovilístico español
- 70 Automatización, la tarea pendiente de muchos almacenes
Ventajas en eficiencia, seguridad y sostenibilidad
- 74 Impulsando el desarrollo inmobiliario en España
Engel & Völkers Development Spain
- 75 Quién es Quién en el inmovilístico español
Con todos los protagonistas del sector



Editorial **Un sector de fortaleza contrastada**

La logística es un sector en constante evolución. La incorporación de novedades tecnológicas, la evolución en la gestión y los cambios en la operativa buscan dar respuesta a nuevos hábitos de consumo y a clientes cada vez más exigentes.

En paralelo, los diferentes actores del ámbito inmovilístico se adaptan a una actividad en una búsqueda constante de la mejora continua.

Tras varios años de récords en cuanto a actividad constructora, absorción e inversión, el inmovilístico español parece haber iniciado en este 2023 una nueva etapa marcada por nuevos valores como la consistencia y el equilibrio.

Factores como el impulso de la resiliencia, así como el incremento de la omnicanalidad o de proyectos de relocalización industrial y 'near-shoring' marcan ahora el camino en el mercado inmovilístico español.

Desde hace varias décadas, la actividad logística se ha venido profesionalizando. En paralelo, también se ha ido actualizando el parque de naves logísticas del país. Este esfuerzo, no obstante, tiene visos de que se mantendrá pese a que el comercio electrónico ha reducido un ritmo de crecimiento que se ha sido excepcional en los últimos cuatro años.

La posición geoestratégica de España es un factor que tiene que aprovechar el sector para atraer inversiones y proyectos.

En el horizonte, el inmovilístico español parece centrarse en proyectos con superficies más contenidas, un auge de los mercados secundarios y un abrumador predominio de los proyectos llave en mano, con el fin de buscar la seguridad que ofrece contar con un inquilino antes de iniciar cualquier desarrollo.

Pero, al mismo tiempo, también habrá demanda puntual de naves que también impulsará proyectos especulativos.

Por último, también parece que cobran especial relevancia en esta nueva etapa las iniciativas de rehabilitación de activos logísticos e industriales obsoletos, especialmente en zonas de baja disponibilidad muy cerca de los principales núcleos de población del país y con una distribución urbana de mercancías en plena revolución, por los cambios que está viviendo el reparto del canal on-line y el despliegue de zonas de bajas emisiones en las 149 localidades con más de 50.000 habitantes.

En definitiva, el mercado inmovilístico se abre a una nueva etapa llena de retos, pero también con la base que supone el sano equilibrio existente entre oferta y demanda, la profunda profesionalización que ha experimentado en la última década y la apuesta decidida de los inversores nacionales e internacionales, convencidos ya plenamente de la rentabilidad que ofrece el sector.

Al tiempo, solo queda que el contexto económico empiece a recuperar el tono. De momento, parece que las tensiones inflacionistas van remitiendo poco a poco, que los tipos de interés están dando un respiro y que remite el riesgo de recesión en Europa.

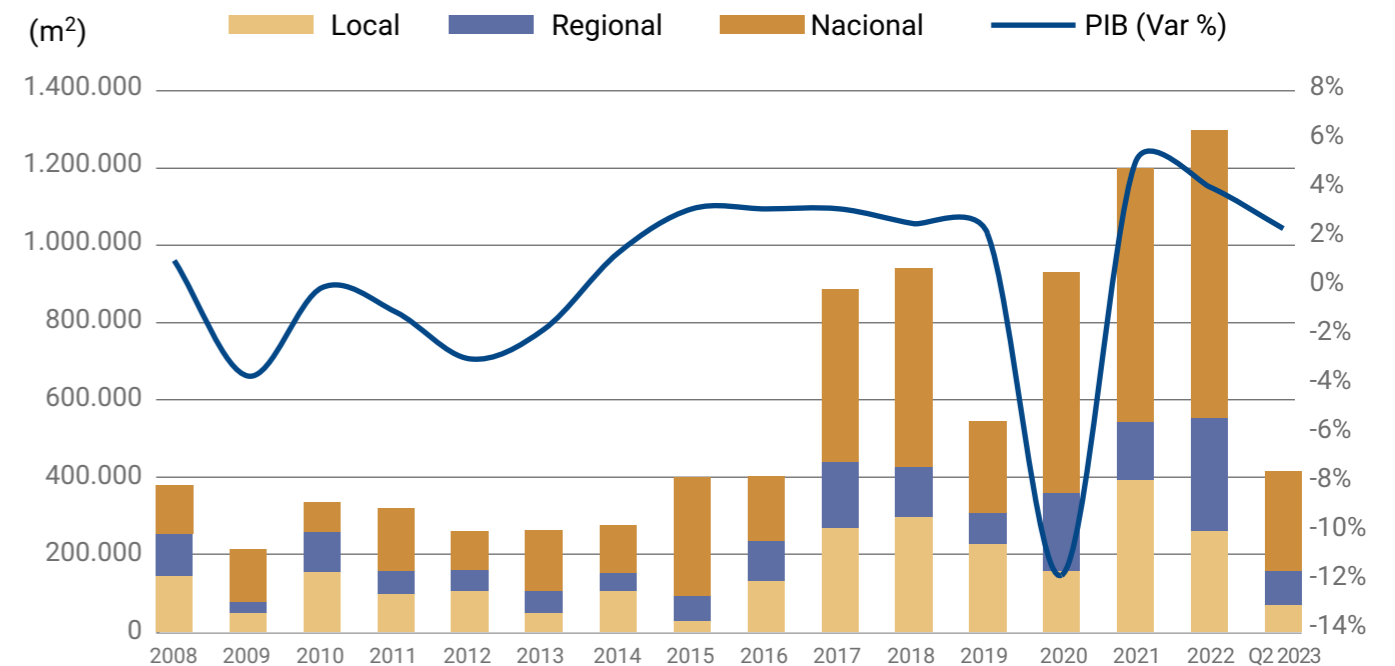


Análisis de la primera mitad de 2023

EL MERCADO SE SITÚA ENTRE LA INCERTIDUMBRE Y LA SOLIDEZ

La situación económica se deja sentir en el mercado inmologístico español. Existe una demanda de naves adaptadas a las necesidades de la operativa, pero pesa más la incertidumbre a la hora de cerrar nuevos proyectos, en un contexto que espera un mayor control de la inflación y un panorama más favorable. Mientras tanto, la inversión se prepara para tiempos mejores

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN MERCADO LOGÍSTICO DEL CENTRO PENINSULAR



Fuente: BNP Paribas Real Estate

El mercado inmologístico español avanza con reparo este 2023, en un tránsito que oscila entre la incertidumbre y la solidez.

Por un lado, los actores del sector viven pendientes de múltiples variables que pueden incidir negativamente en la evolución de la actividad, como el coste de la financiación, los materiales o el precio de suelo, mientras algunos proyectos se retrasan.

Por otro, observan cómo las tasas de disponibilidad se van reduciendo, la demanda mantiene cierta solidez y los inversores siguen confiando en un segmento que ya lleva un tiempo convertido en una apuesta segura.

En este contexto conviven miradas optimistas con otras más pesimistas. Unas y otras están expectantes ante la evolución de la economía europea entre septiembre y diciembre de 2023, esperando a ver si se controla la inflación, se relajan los tipos de interés y se evita un ajuste duro en forma de recesión.

Mientras tanto, el confuso escenario político español va dejando pasar el tiempo con unas cámaras legislativas paralizadas pese a todo lo que hay por hacer, incluyendo mandar señales claras tanto dentro del propio país, como fuera, de que hay alguien a los mandos.

En este incierto contexto, el análisis de BNP Paribas Real Estate, apunta que a un 2023 que avanza con cierta solidez, pese al

complejo marco macroeconómico. En este sentido, la consultora estima que la inmologística es una apuesta segura en el segmento de la construcción que, además, sigue contando con el apoyo de los inversores.

De igual modo, la consultora apunta a un escenario con menos operaciones para este 2023, con ajustes en precios, así como con una mayor percepción del riesgo, por lo que prima un sentimiento conservador. Concretamente, la compañía prevé una absorción total en el entorno de unos dos millones de metros cuadrados, con oferta futura equilibrada en Madrid, pero con escasez en Cataluña y Valencia.

“El mercado inmologístico español dibuja un panorama con menos operaciones y una inversión expectante ante la evolución económica a corto plazo”.

Por lo que respecta a las rentas, sus datos reflejan una tendencia creciente, especialmente en proyectos de nueva construcción, con el comercio electrónico y el retail actuando como sectores tractoros.

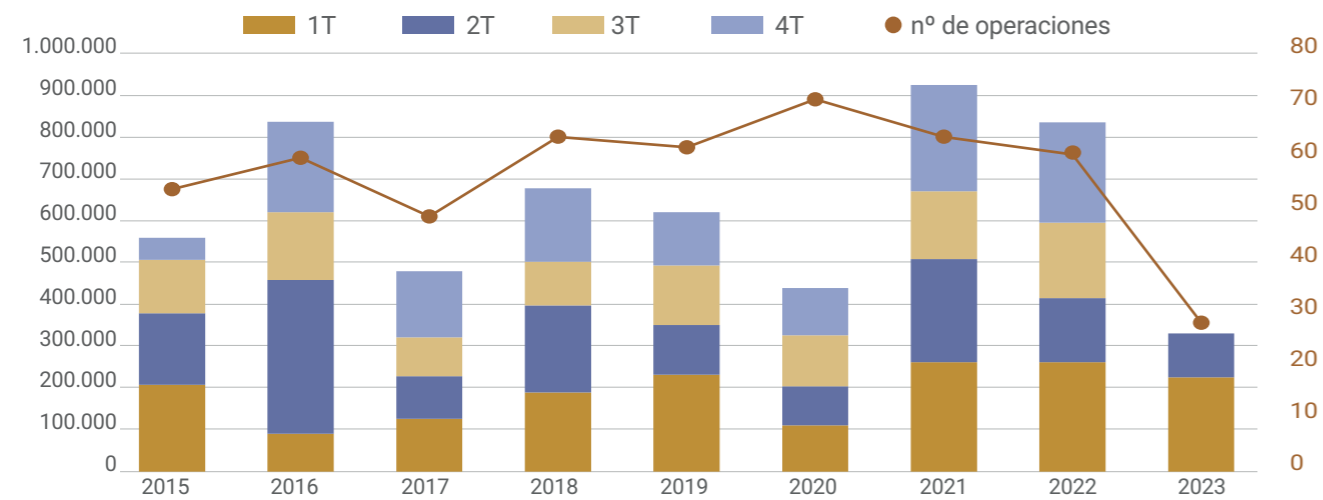
Dentro de este contexto, la consultora ha hecho un análisis zonal que disecciona en particular la situación en los mercados logísticos del centro peninsular, catalán y valenciano.

Centro, Cataluña y Valencia

Por lo que respecta al primero, BNP Pari-

El coste de la mano de obra en la construcción ha crecido en el último año.

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE LA ABSORCIÓN Y OPERACIONES (incl. 2T 2023)



Fuente: Savills Research

bas Real Estate estima que la absorción en el mercado madrileño terminará 2023 en el entorno del **millón de metros cuadrados**, ligeramente por debajo del máximo de 1,3 millones de metros cuadrados del año pasado y también con menos operaciones.

“ Se mantiene activo el interés de los inversores pese a la ralentización del mercado detectada en la primera mitad del ejercicio 2023”.

A su vez, en el mercado inmo­logístico catalán se estima que al final del ejercicio podría irse por encima de los **700.000 m²**, mientras

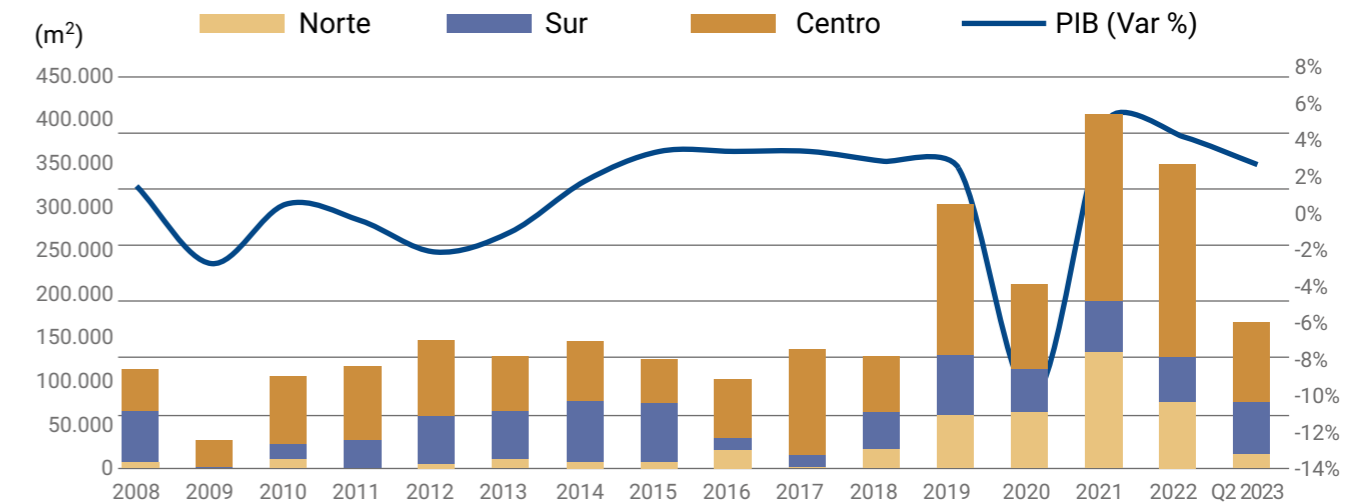
que en el valenciano, BNP Paribas Real Estate calcula que podría superar los 350.000 m² a final de año.

Por lo que respecta a la inversión, BNP Paribas Real Estate anticipa un volumen de entorno a **mil millones de euros** para este 2023, aunque precisar con más detalle el dato es difícil por el alto grado de incertidumbre.

En este contexto, la consultora detecta un **creciente protagonismo de los mercados secundarios** y una cierta tendencia a la diversificación de los activos para inversión.

Por último, en la evolución de las yields también se percibe una **corrección por encima de la que se registra a nivel europeo**, aunque los ajustes para adaptarse a los cambios en los

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN MERCADO LOGÍSTICO DE VALENCIA



Fuente: BNP Paribas Real Estate

tipos de interés podría provocar una expansión puntual, en un contexto de fortaleza de la demanda y de consolidación de los criterios de sostenibilidad como aspectos clave para valorar la conveniencia de las inversiones.

Inversión agazapada

Precisamente también en el ámbito de la inversión, un análisis de Savills también anticipa que la inversión en el mercado inmo­logístico español superará este 2023 los mil millones de euros, tras un primer semestre con la **actividad ralentizada** en el que la inversión ha alcanzado los 427 millones de euros.

En este sentido, la solidez del segmento, con niveles de absorción acordes a la oferta

disponible, bajas tasas de disponibilidad para el nivel de demanda y rentas ligeramente al alza en prime dibujan, a juicio de la consultora, un panorama en el que **se mantiene activo el interés por parte de los inversores** a pesar de la ralentización del mercado.

Así mismo, el análisis de Savills augura que el mercado de inversión se está preparando para volver con fuerza y a **un nivel más estable y sostenible** tras los registros de actividad y volumen sin precedentes en los últimos años.

Incluso la previsión de la consultora a medio largo plazo es de mejora por las diferentes **tendencias favorables** para la actividad que están generando y generarán nueva demanda.

Por zonas, el comportamiento de la demanda en el mercado logístico de **Madrid** muestra una alta resiliencia, de acuerdo con la visión de Savills, con 450.000 m² de absorción en un total de 14 operaciones y la previsión de superar en las próximas semanas los 500.000 m².

En términos de contratación, destaca la **zona sur** y, especialmente, la tercera corona, en la que se han realizado más de cinco operaciones con superficies de más de 20.000 m².

A su vez, la **tasa de disponibilidad** se sitúa en torno al 7%, ligeramente por encima del cierre de 2022, debido principalmente a la reciente incorporación de nuevos proyectos especulativos.

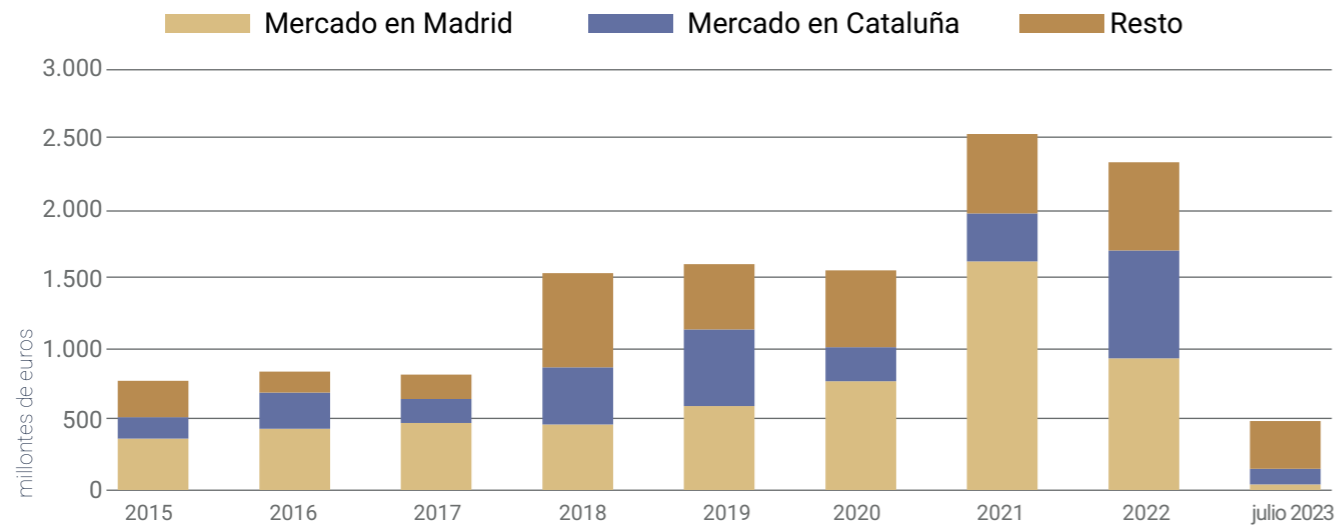
Por otra parte, del millón de metros cuadrados que se van a incorporar al mercado este año, más del 38% ya tienen usuario, mientras que para 2024 se prevé que entrarán en el mercado 750.000 m² más de nueva superficie, de los cuales **el 23% ya está comprometido**.

Savills estima que varios de estos proyectos se aplazarán **hasta 2025**, al igual que ha ocurrido este año, acompañando la entrada de oferta a la demanda, en muchos casos en forma de proyectos llave en mano.

Las rentas parecen evolucionar al alza.



EVOLUCION ANUAL DEL VOLUMEN DE INVERSIÓN



Fuente: Savills Research

A juicio de la compañía, la actividad de **comercio electrónico** continúa siendo uno de los principales motores de mercado en esta área y muchos de los operadores han optado por posicionar sus nuevos almacenes en ubicaciones más cercanas a los núcleos urbanos, dinamizando así el mercado de última milla y coincidiendo con nuevos desarrollos en las zonas de Villaverde y Vallecas.

Por otra parte, la absorción del **mercado inmologístico catalán** en el primer semestre se sitúa en aproximadamente 330.000 m² con un total de 28 operaciones, un nivel similar en actividad frente a las 30 del año pasado, aunque un 17% inferior en volumen frente a los 400.000 m² registrados en el mismo periodo de 2022.

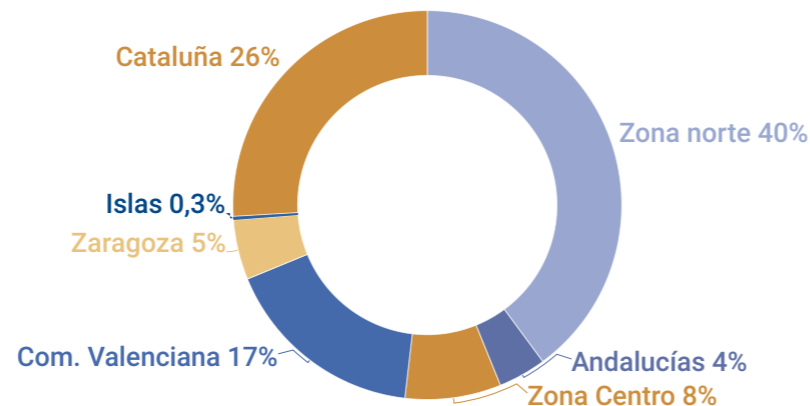
Sin embargo, las operaciones de gran volumen continúan al mismo ritmo. Se ha firmado el mismo número de operaciones superiores a los 20.000 m² que en el primer semestre de 2022, **un total de cinco**, y los niveles de absorción se mantienen un 19% por encima de la serie histórica.

“**La inversión parece estar preparándose para volver con fuerza en un escenario de mayor estabilidad**”.

Así mismo, la **tasa de disponibilidad en toda Cataluña** se sitúa alrededor del 2% sobre nave construida y la previsión de nueva oferta para el segundo semestre es de 300.000 m².

De igual modo, la entrada de nueva superficie sigue enfriándose debido a la **falta de suelo y la escasez de producto disponible**, con lo que los precios de las transacciones de suelo han crecido en la primera mitad de este 2023.

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DEL VOLUMEN DE INVERSIÓN



Fuente: Savills Research

Por otro lado, **las rentas han registrado incrementos en todas las coronas**, y en este primer semestre se han marcado nuevos referentes de cierre, tanto en la zona centro como en otras ubicaciones, alcanzando máximos de 10,25 €/m²/mes para nave de nueva construcción y alta calidad el localización prime. Además, la renta prime media se sitúa en 8,25 €/m²/mes.

En definitiva, el mercado lanza **mensajes un tanto contradictorios**, en línea con el panorama de incertidumbre existente.

Pese a todo, parece que el interés de los inversores se mantiene, pero con **un cierto ajuste** de acuerdo, más que con las necesidades reales del mercado logístico español, con la realidad económica que los soporta y que está condicionada por el aumento de la inflación, el creciente coste de la financiación y una demanda constreñida. ●

La inmologística debe **garantizar** innovación, personalización y sostenibilidad

El crecimiento del sector logístico en los últimos años ha sido imparable. Hablamos de un campo de actividades que ha movido a nivel mundial más de 16.000 millones de euros en 2022 y del que se espera que alcance los 19.000 en 2026, a una media de crecimiento anual del 4,4% pese al complejo escenario económico y sociopolítico actual.

Este crecimiento se debe principalmente al incremento del eCommerce, que explotó claramente durante la pandemia y continúa en aumento; se espera que este año alcance cerca del 21% de las ventas minoristas y una cuarta parte del total mundial en 2026.

La logística y, en consecuencia, los centros logísticos han experimentado una gran transformación en los últimos 10 años, principalmente a causa de la gran complejidad de las operaciones inherentes a ese comercio electrónico, un mercado que requiere cadenas de suministro muy flexibles, ágiles, eficaces y eficientes. Los centros logísticos han pasado a ser la punta de lanza en la cadena de suministro y, por lo tanto, el eje principal para el éxito de este modelo de ventas.

Un centro logístico debe dar cobertura a las tres fases de que, a grandes rasgos, consta una cadena de suministro: aprovisionamiento, procesamiento y distribución. Y cada cliente tiene sus peculiaridades y necesidades específicas.

Históricamente, la estrategia de DHL Supply Chain ha sido alquilar espacios disponibles y adaptar la operativa logística a esos espacios (excepto los proyectos llave en mano), pero, desde hace unos años, hemos desarrollado un nuevo modelo estratégico a nivel inmobiliario, paralelo al arrendamiento, que busca todo lo contrario: adaptar los centros logísticos a la operativa concreta de cada cliente.

El modelo, denominado Real Estate Solutions, surge de la necesidad de los clientes

de encontrar almacenes logísticos más sostenibles y que maximicen la eficiencia. Para hacerlo, y sin perder de vista los estándares del mercado, se analizan las necesidades logísticas del cliente y, de acuerdo a esas necesidades, se propone una ubicación y un diseño para la construcción ad hoc del centro logístico.

Uno de los imperativos para maximizar la eficiencia es la digitalización. El cliente de un centro logístico hoy debe disponer de acceso a diversas tecnologías de última generación, especialmente en los ámbitos de la robótica, la automatización y las soluciones de software, que le permiten optimizar, controlar y adaptar rápidamente su centro logístico así como toda su cadena de suministro.

Otro de los aspectos que más se valoran hoy de un centro logístico es la sostenibilidad. El ahorro energético y los sellos de sostenibilidad ya no son opcionales. El objetivo es prioritario y dual: reducir los gastos operativos en el largo plazo y avanzar en la ardua tarea de eliminar las emisiones de carbono de la cadena de suministro.

Por último, uno de los aspectos que se está analizando con más detalle en el diseño de los centros logísticos del futuro, es el bienestar de los empleados. La alta demanda de personal está provocando que los almacenes jueguen un papel clave a la hora de retener el talento.



DIEGO CARRETERO

Director de Desarrollo de Soluciones Inmobiliarias en DHL Supply Chain Iberia

“**La logística y centros logísticos han experimentado una gran transformación en los últimos 10 años, principalmente a causa del comercio electrónico**”.

En este contexto, la inmologística exige, en efecto, garantizar innovación, personalización (equilibrada con el estándar de mercado), sostenibilidad y bienestar de nuestros empleados.

¡ÚLTIMA HORA!



Última hora: análisis del tercer trimestre de 2023

LA CONTRATACIÓN INMOLOGÍSTICA RECUPERA TERRENO

La contratación en el mercado inmologístico español ha crecido un 54% anual en el tercer trimestre de 2023 y afronta un cierre del ejercicio con una demanda situada por encima de la media de los últimos diez años.

El mercado inmologístico español ha alcanzado en el tercer trimestre de 2023 una contratación de más de **311.000 m² de superficie**, según datos de CBRE.

La consultora calcula que esta es la segunda cifra récord histórica según los registros con un **incremento del 54%** respecto del mismo periodo en 2022.

Al mismo tiempo, **un 83% de esta contratación total ha sido neta**, circunstancia que, a criterio de CBRE, refleja una cifra positiva para el mercado.

Como resultado, en los nueve primeros meses del ejercicio la absorción acumula un **volumen de 695.247 m² de superficie**, lejos de los registros en los dos últimos años, aunque también un 60% por encima de las cifras prepandemia.

Así pues, CBRE estima que la demanda existente apunta a un cierre de año **por encima de la media de los últimos diez años**.

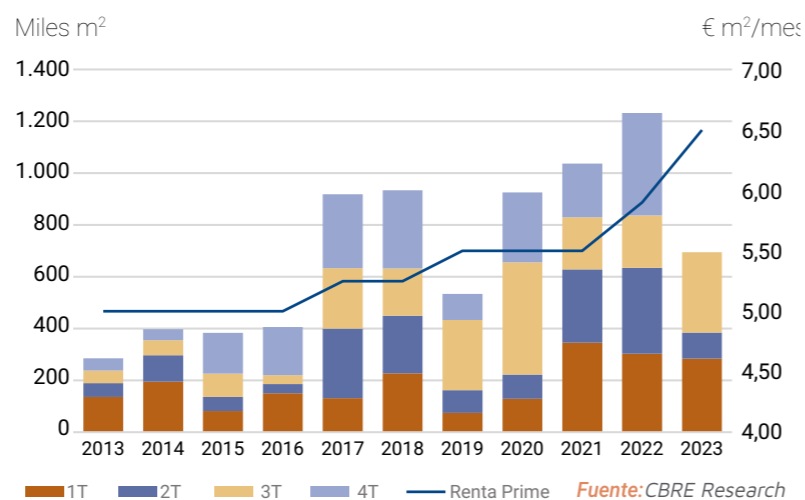
Zonas geográficas

Con más detalle, **Cataluña** ha registrado una contratación total de 408.927 m² entre enero y

septiembre, un 30% por debajo de la cifra alcanzada en el mismo periodo del año anterior.

El 90% del total de esta contratación ha sido neta. Así mismo durante el tercer trimestre se han contratado **apenas 83.000 m²**, lo

ABSORCIÓN DE RENTAS EN ZONA CENTRO 3T '23



que supone un descenso del 57% respecto del tercer trimestre de 2022. La tasa de disponibilidad en esta región se ha incrementado hasta el 5,4%, tras un largo periodo de descensos en un mercado muy tensionado.

En la **zona centro** no ha conseguido reducir la disponibilidad y, a cierre de trimestre, se sitúa ligeramente por encima de niveles del año anterior, con un ratio del 7,15%. En este ámbito se han entregado un total de 688.314 m² de superficie en esta área, con un 70% ya ocupado.

“La demanda en el mercado apunta a un cierre de año por encima de la media de los últimos diez años, tras sumar 695.247 m² de superficie entre enero y septiembre”.

Según la consultora, diversos proyectos con un total de 730.000 m² de superficie se encuentran **paralizados por la incertidumbre económica existente**. Un 20% de todos ellos estarían ocupados y un 42% tendrían fecha de entrega prevista para 2024.

Así mismo, en otras zonas, CBRE estima que se han cerrado 57.778 m² de superficie logística en el tercer cuarto de 2023, un 58% menos que hace un año. En lo que va de año, los mercados secundarios del inmologístico español han alcanzado una absorción total de 340.000 m², un 24% del total del país, con **especial protagonismo para Zaragoza y Bilbao**.

Rentas e inversión

Por lo que respecta a las rentas, la evolución de la **renta prime en zona centro** continúa al alza, con un incremento del 4% respecto del trimestre anterior, llegando ya en el ámbito local los 6,50 €/m²/mes, mientras que en Cataluña la escasez de oferta, principalmente en zonas prime, acompañada de la entrada de activos de última generación continúa elevando la renta prime hasta los 8,50 €/m²/mes, un 3% más que el trimestre pasado y un 13,3% más respecto al mismo periodo de 2022.

En el **resto del país**, las rentas permanecen estables, salvo en Valencia, donde se observa una tendencia evidente al alza, hasta colocarse en los 5 €/m²/mes.

En cuanto a la **inversión**, en este periodo se ha alcanzado un volumen de 674 millones de euros, lo que supone un descenso del 67% respecto de 2022.

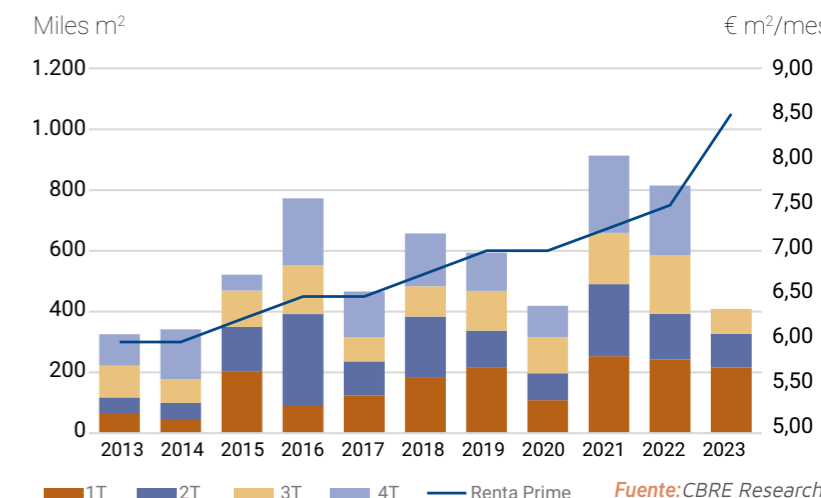
En este apartado destaca la presencia de **inversores internacionales**, que han copado tres cuartas partes del volumen del trimestre.

De manera particular, en el tercer cuarto del ejercicio se han cerrado **218 millones de euros** concentrados en operaciones de menor volumen con un claro descenso de portafolios de gran tamaño.

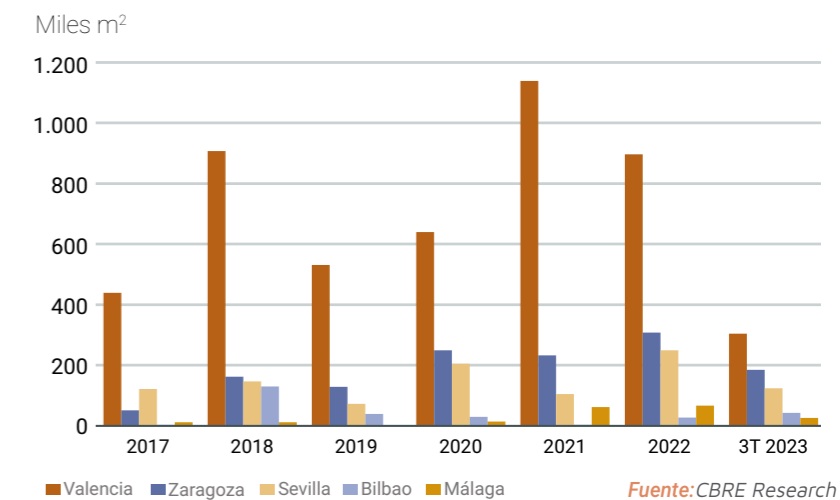
Al tiempo, las previsiones para este año ya anunciaban caídas significativas respecto a las cifras récord registradas en los últimos años, y ante el panorama de inestabilidad macroeconómica internacional se espera un **ajuste de entre un 50 y un 60%** con respecto a 2022.

En términos de **rentabilidad**, la escalada de los tipos de interés ha presionado nuevamente al alza la prime yield, alcanzando niveles del 5,15% a cierre de octubre, lo que supone un **incremento de cuarenta puntos básicos** respecto de finales del año 2022 y las previsiones apuntan a que de aquí a cierre de año se puedan realizar ligeros ajustes llegando a máximos entorno del 5,25%. ●

ABSORCIÓN DE RENTAS EN CATALUÑA 3T '23



ABSORCIÓN EN MERCADOS SECUNDARIOS 3T '23



Pulsar, compromiso de la logística con el territorio

Pulsar Properties sigue adelante desarrollando proyectos inmologísticos con un fuerte compromiso con los territorios en que desarrolla su actividad. La compañía afronta dos iniciativas de gran calado sobre suelo nuevo en el corredor del Henares y de rehabilitación de espacios industriales en Vitoria.

Tras haber cumplido veinte años, Pulsar Properties ya tiene la vista puesta en **nuevos proyectos**, que buscan llevar el desarrollo de activos logísticos un paso más allá a través de la colaboración y con la intención de que se conviertan en auténticos **focos de generación de vida** para las zonas geográficas en que se asientan.

Tórtola, una nueva referencia en el corredor del Henares

El nuevo desarrollo del proyecto **Pulsar Logistic Park Tórtola**, es un nuevo parque cuya urbanización se inició en julio por parte de Sando, llamado a convertirse en un hito más de los que jalonan el Corredor del Henares, en su extremo noreste.

Pulsar Logistic Park Tórtola contará con 569.000 m² de superficie bruta, sobre la

que se dispondrá de **436.000 m² de superficie neta distribuida en ocho parcelas**.

Vamos a continuar haciendo lo que mejor sabemos hacer: desarrollar inmuebles modernos de alta calidad para uso logístico e industrial.

Se trata de un **parque "boutique" de tipología logística**, compuesto por un espacio bulevar central con dos carriles por sentido de tráfico y dos grandes glorietas desde las que se distribuyen el resto de viales de la urbanización, compuesta por amplias parcelas para la ubicación de **plataformas logísticas de formato Big-Box**.

Cuenta con un **anillo perimetral transitable**, convertido en pulmón verde en el que se han trasplantado los olivos originarios de la zona y también se plantarán especies locales como cinamomos, pinos, retamas amarillas, esparto y enebro de bajo mantenimiento.

Como forma de **reutilización y aprovechamiento de los recursos hídricos** disponibles, el agua de lluvia recogida por los viales y parcelas del Sector, se reutilizarán para el riego de las zonas verdes y el mantenimiento del mismo, mediante una balsa de decantación de aguas pluviales.

También se va a construir un agradable **paseo que lo conectará con el municipio**, creando un recorrido verde y saludable para el disfrute de los usuarios del parque y habitantes del entorno.



Pulsar Logistic Park Tórtola contará con 569.000 m² de superficie bruta.



Pulsar apuesta por la integración de los activos logísticos como motor de actividad en el territorio

En paralelo, Pulsar ha comenzado la comercialización y ya está en conversaciones avanzadas para la **venta de una parcela de 212.000 m² de superficie** y para construir un llave en mano para otro inquilino sobre una parcela de 88.000 m².

La intención es agilizar las obras para tener el desarrollo disponible cuanto antes, por lo que se avanza en paralelo con la **urbanización** y la **comercialización** de los espacios.

Proyectos de rehabilitación en el País Vasco

Pulsar también trabaja, a través de su participada Pulsar Krean, en **dos proyectos de rehabilitación en Vitoria**, en los que combina actuaciones de rehabilitación en inmuebles industriales en desuso, con las obras de nuevos espacios, que incluyen derribos y ampliaciones de activos.

Estas iniciativas de rehabilitación de inmuebles logísticos obsoletos es otras de las **señas de identidad** de la compañía, que ve grandes posibilidades para dar una nueva vida no solo a los activos y que vuelvan a recuperar los niveles de actividad.

Por un lado, Pulsar Krean impulsa el desarrollo **PkBlue Beta**, en el polígono industrial de **Gamarra**, no solo para actividad logística, sino también para la industria ligera.

La promotora apuesta por **unir** de manera simbiótica ambas actividades, y teniendo en cuenta procesos como la relocalización industrial o **near shoring**, que viven un auge desde la pandemia.

Este proyecto cuenta con **cuatro naves que ocupan una parcela de 128.627 m² de superficie**. Dos de ellos, correspondientes a las instalaciones que **en su día ocupó Cegasa**, con 25.795 m² y 14.485 m², respectivamente, están siendo rehabilitados. La mayor de estas dos naves reúne unas características únicas como una **altura de 25 metros** que la hace apta tanto para usos logísticos, como industriales.

A ellos se suman otras **dos naves de nueva construcción de 14.452 m² de superficie** cada una y que están previstas para su construcción en una segunda fase. De mo-

mento, ya se ha iniciado la comercialización de los dos inmuebles en rehabilitación

Pulsar también desarrolla en **Júndiz, Álava**, otra **iniciativa de recuperación** de activos logísticos que aprovecha la antigua fábrica de frigoríficos de Daewoo y que tiene la denominación de **PkBlue Gamma**.

En este caso, la compañía impulsa la **recuperación y ampliación de una instalación fabril sobre una parcela de 101.882 m²** que pretende convertir en una plataforma logística modular.

Esta instalación tendrá **capacidad para albergar hasta cinco operadores** sobre una superficie de hasta 57.469 m², que implicará duplicar la superficie techada, además de proporcionar amplias áreas de maniobra, en consonancia con las necesidades logísticas actuales.

Los dos proyectos que desarrolla Pulsar Krean en el País Vasco inciden en lo que su presidente, José María Alaña, define como **logística industrial** y que se materializa en activos versátiles, adaptados a la demanda y llamados a convertirse en elementos que recuperen la actividad perdida en su momento para convertirse en focos de vida para sus entornos.

Pulsar Krean mantiene con estos proyectos en marcha, así como otros en desarrollo, su **fuerte compromiso con los sectores logístico e industrial** para dar servicio a una actividad resiliente, en continua evolución y que requiere de actores con experiencia.



José María Alaña, CEO de Pulsar Properties.



Ralentización en el sector

LA SITUACIÓN ECONÓMICA IMPACTA EN EL MERCADO LOGÍSTICO EUROPEO

La contratación inmologística europea se ha situado en 13.200.000 m² en el primer semestre de 2023, y zonas muy consolidadas han visto reducida su participación en las cifras totales.

La complicada situación económica mundial sigue afectando al mercado inmologístico europeo, cuya actividad está siendo moderada en 2023. La contratación en el segundo trimestre ascendió a 6.000.000 m², situándose así la del primer semestre del año en 13.200.000 m², según datos recabados por la consultora Savills.

Esto supone un descenso del 37% respecto al récord alcanzado en el primer semestre de 2022 y un descenso del 22% en comparación con el segundo semestre de 2022, cuando el mercado comenzó a enfriarse.

“Zonas muy consolidadas para el sector inmologístico, como Alemania, Polonia y Reino Unido, han visto reducida su participación en la contratación total europea”.

Si bien es cierto que la cifra del segundo trimestre representa el nivel más bajo de contratación desde 2015, la consultora observa que los datos del primer semestre han su-

puesto un incremento del 1,7% respecto a la media del primer semestre entre 2015-2019, antes de la pandemia.

37%

descenso de la contratación inmologística europea en el primer semestre de 2023.

Por tanto, mantiene su pronóstico de que la ralentización del mercado refleja un retorno a las tendencias a largo plazo del mercado.

Aunque algunas zonas han logrado superar sus medias quinquenales en el segundo semestre, el descenso de la actividad del alquiler en el primer semestre hizo que la mayoría de los mercados obtuvieran resultados inferiores, con un descenso global de la contratación del 28,3%.

De hecho, sólo tres mercados registraron aumentos anuales en el segundo trimestre. Se trata de Irlanda, con un 32%, Italia, con un 17,2%, y Hungría, con un 9,9%.

De ellos, solamente Italia superó su media quinquenal, con un crecimiento del 48,6%. Por

El crecimiento de los alquileres fue del 1% de media en el segundo trimestre de 2022.

su parte, los descensos anuales más pronunciados se registraron en Reino Unido, con un 69% menos, en Polonia, con un 62% menos, y en Portugal, con un 54,9% menos.

Además, zonas muy consolidadas para el sector inmologístico, como Alemania, Polonia y Reino Unido, han visto reducida su proporción en la contratación total europea, concretamente en un 3% para Alemania, un 1% para Polonia y un 3% para Reino Unido.

Al mismo tiempo, en Italia, Francia y Países Bajos, la proporción total en el espacio logístico europeo contratado, ha crecido un 4%, un 2% y un 1% respectivamente.

Si bien es cierto que no se espera ningún cambio estructural a corto plazo, muchos de los mayores mercados por volumen han experimentado desaceleraciones pronunciadas en el primer semestre.

Aumento de la tasa de disponibilidad

En cuanto a la tasa de disponibilidad, ha seguido aumentando este trimestre, pasando del 3,3% a finales del cuarto trimestre de 2022 al 4,7% a finales del segundo trimestre de 2023.

No se ha producido ningún cambio significativo en los factores que impulsan esta tendencia, lo que es sinónimo de una menor absorción y de la apuesta por una construcción especulativa antes de que las condiciones del mercado empezaran a deteriorarse.

En este sentido, Savills ha detectado que se ha producido una caída de los anuncios de proyectos a riesgo en el Reino Unido, lo que sugiere que la llegada de nuevo stock al mercado disminuirá en los próximos trimestres.

Existen indicios de una tendencia similar en la Unión Europea, pues el PMI de la construcción de la zona euro muestra una fuerte contracción en los últimos meses y la produc-

ción del sector de la construcción de la Unión Europea lleva cayendo desde principios de año.

A pesar de ello, se espera que la tasa de disponibilidad siga creciendo hasta el primer semestre de 2024, hasta que la ralentización de la actividad constructora se refleje en un descenso de los volúmenes finalizados.

Según Savills, las tasas de disponibilidad aumentaron una media de 62 puntos básicos en el segundo trimestre, y sólo en los Países Bajos, donde alcanza el 2,8%, se registró un descenso de la tasa en 20 puntos básicos.

Las tasas de crecimiento más rápidas se registraron en Budapest, con 272 puntos básicos más, en Polonia, con 61 puntos básicos más, y en Barcelona, con 48 puntos básicos más.

En este sentido, Budapest ha experimentado un fuerte aumento de la oferta en los últimos trimestres.

Por tanto, se ha debido más al nuevo stock que a la reincorporación al mercado de activos de segunda mano.

Si bien las tasas de disponibilidad han aumentado en todos los mercados europeos, los desarrollos han sido relativamente limitados en la última década, y las bajas tasas de disponibilidad de principios de 2022 indican que el máximo estará muy por debajo de los niveles observados durante la crisis financiera mundial.

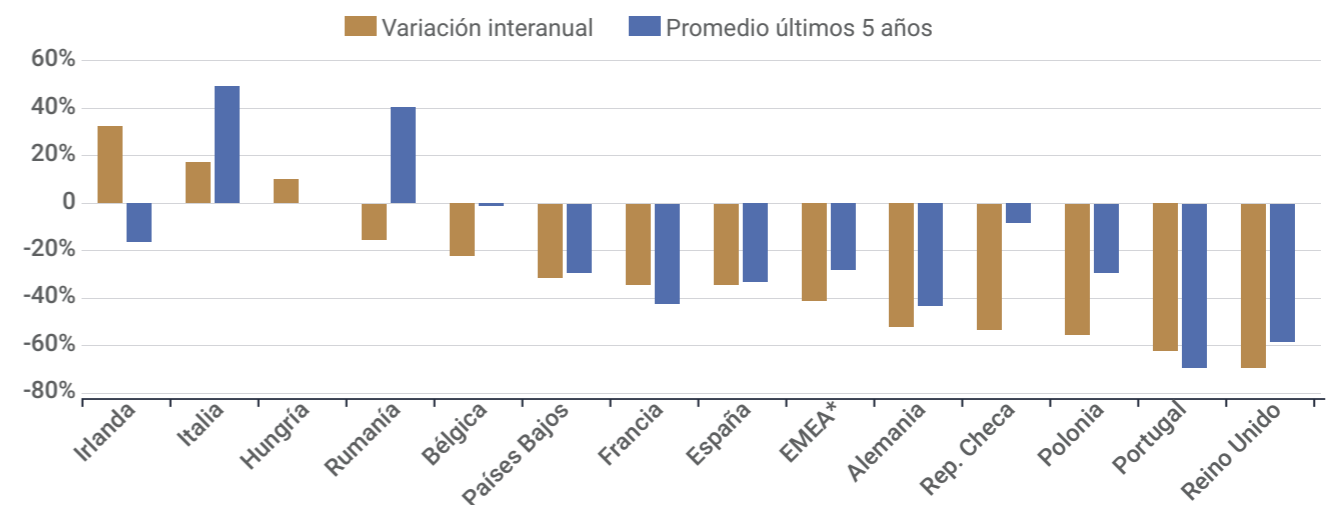
Evolución de los alquileres

De hecho, se espera que el mercado absorba nuevos aumentos de la oferta sin que ello conlleve un crecimiento negativo de los alquileres.

El crecimiento trimestral de los alquileres siguió siendo positivo en el segundo trimestre de 2023, con un aumento medio del 1% en toda Europa.

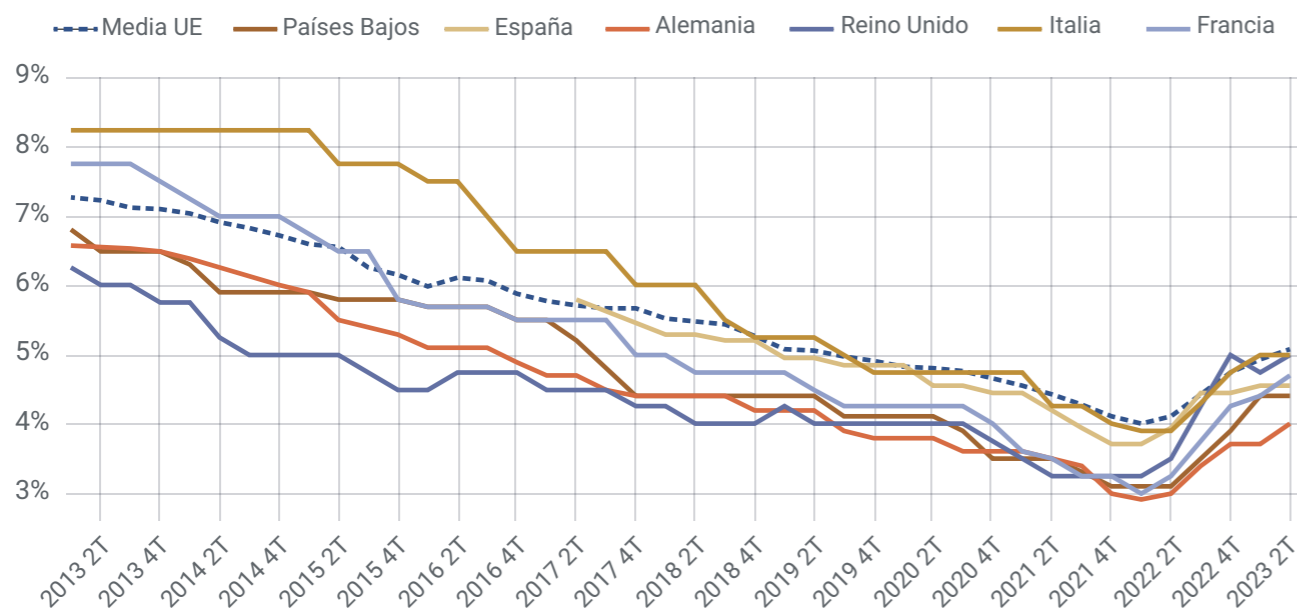
Esto se debió al fuerte crecimiento de los alquileres en Bucarest, del 13%, pues en la mayoría de mercados no se registraron aumentos.

CONTRATACIÓN LOGÍSTICA EN LOS MERCADOS EUROPEOS



Fuente: Savills Research

RENTABILIDADES PRIME EN LOS MERCADOS EUROPEOS



Fuente: Savills Research

Esto representa una **desaceleración en el crecimiento de los alquileres** en comparación con el trimestre anterior, que registró un aumento del 4,7%.

Las rentas medias **han aumentado un 10,9% en los últimos cuatro trimestres**. El crecimiento continuado es importante en este caso, ya que da confianza a los inversores que buscan mantener activos logísticos a largo plazo.

Inversión

El volumen de inversión en inmuebles logísticos europeos ascendió a **6.300 millones de euros en el segundo trimestre**, lo que supone un descenso interanual del 54% y una caída del 36% respecto a la media quinquenal del segundo trimestre.

“El porcentaje correspondiente al sector **inmologístico en el volumen total de inversiones en el primer semestre pasó del 20% en 2021 y 2022 al 19% en 2023**”.

No obstante, también representa un aumento del 23% en comparación con el primer trimestre de 2023, aunque con la posibilidad de una **nueva subida de los tipos de interés** en septiembre, es poco probable que esto marque un punto de inflexión en el mercado.

El endurecimiento de la política monetaria ha sido el **principal motivo del debilitamiento** de la inversión en el último año. Esto afecta a todos los sectores inmobiliarios, pero el indus-

trial y logístico ha registrado uno de los descensos más acusados en el valor de los activos.

Las oficinas y el retail ya estaban atravesando dificultades tras la pandemia, lo que significa que los ajustes de precios ya se habían producido antes de la llegada de las subidas de los tipos de interés.

Dado que los inversores se están adaptando al descenso de los valores, el porcentaje correspondiente al sector inmologístico en el volumen total de inversiones en el primer semestre **pasó del 20% en 2021 y 2022 al 19% en 2023**, lo cual sigue siendo muy superior a la media del 13% de los tres años anteriores a la pandemia.

El mantenimiento de la cuota del sector en la inversión total indica que, a pesar del **descenso de los volúmenes de inversión**, los activos logísticos siguen siendo atractivos para los inversores.

Las comparaciones interanuales son difíciles este trimestre, ya que en la **República Checa, Portugal, Rumania y Hungría** no se invirtió en activos logísticos. Con la excepción de Austria, todos los mercados registraron caídas interanuales de los volúmenes de inversión y se situaron por debajo de sus medias quinquenales.

Los **mercados con los descensos más acusados** fueron los de Polonia (-93%), Suecia (-77%) e Italia (-75%). Por contra, España (-12%), el Reino Unido (-30%) y los Países Bajos (-35%) son los que registraron los menores descensos interanuales.

Las rentabilidades prime se mantuvieron estables o al alza en la mayor parte de Europa en el segundo trimestre, lo que provocó que la rentabilidad prime media de los activos industriales y logísticos europeos pasara del

4,93% en el primer trimestre de 2023 al 5,08% en el segundo.

Esto supone un aumento de 32 puntos básicos desde principios de año y un incremento de **95 puntos básicos en los últimos cuatro trimestres**. Los mayores movimientos en los rendimientos prime se produjeron en Varsovia, Estocolmo, Berlín, París y Frankfurt.

Teniendo en cuenta que los tipos de interés básico del Banco Central Europeo subieron en 50 puntos básicos en el segundo trimestre del año y otros 25 puntos básicos en agosto, **es probable que los compradores esperen hasta que los precios se ajusten**.

Perspectivas del sector

En anteriores ciclos de endurecimiento de la política monetaria, se han recortado los tipos cuando **el crecimiento económico se debilitaba** pero seguía siendo positivo.

En este caso, los indicadores de la actividad empresarial se desploman y **las perspectivas del PIB son cada vez más negativas**.

Desgraciadamente, la inflación se ha mantenido más elevada de lo esperado, y **el crecimiento salarial probablemente presionará** al alza los costes empresariales, dejando a los responsables políticos en una situación difícil. El

Banco Central Europeo ha reiterado su objetivo de **alcanzar una tasa de inflación del 2%**.

Además, el debilitamiento de la confianza de los consumidores y la reducción prevista del gasto de los hogares plantean **retos para el sector inmologístico de la zona euro**, pues la ralentización de las ventas al por menor puede traducirse en una menor demanda de almacenamiento y distribución.

6.300 millones de inversión en el mercado inmologístico europeo en el segundo trimestre de 2023.

Si bien algunos datos, como el aumento de las matriculaciones de automóviles, apuntan a un incremento del gasto en artículos no destinados a la venta al por menor, **las perspectivas generales del gasto de los hogares parecen sombrías**.

En cualquier caso, se espera que los tipos de interés **alcancen su nivel máximo a finales de 2023**, por lo que podría empezar a verse una mayor actividad a medida que los precios se estabilicen, si bien en los próximos meses se esperan bajos niveles de rotación de la inversión. ●



Nuevas zonas de interés para el mercado

PUERTA ABIERTA A LOS MERCADOS SECUNDARIOS

La inversión parece haber encontrado hueco en los mercados secundarios y nuevas zonas empiezan a generar una cierta oferta que ofrece mayores rentabilidades, menor competencia y contratos a más largo plazo.

Tradicionalmente, las zonas de mayor actividad logística se concentran en las **áreas más densamente pobladas** o en aquellos lugares donde la actividad industrial es más intensa.

Esta situación tiene toda su lógica, por cuanto las necesidades de abastecimiento de grandes núcleos de población o de actividades con necesidades masivas y continuas de materias primas y componentes son más difíciles de cubrir y es aquí donde **se concentran almacenes y otras instalaciones logísticas de uso intensivo**.

En España, Madrid, Barcelona y Valencia son, sin ninguna duda, los principales mercados inmologísticos en España, precisamente por ser las **áreas más pobladas e industrializadas** del país.

Estas tres ciudades concentran, junto con Zaragoza, un **elevado número de operaciones** cada año, así como un fuerte interés inversor que contrastan con las que se cierran en otras ciudades del país.

En los tres casos, los activos allí ubicados gozan de una ubicación estratégica y una **buena infraestructura de transporte** con aeropuertos, carreteras y, en el caso de Cataluña y Valencia, con dos grandes puertos marítimos.

Más allá de los mercados principales

Sin embargo, los inversores llevan tiempo captando **oportunidades interesantes en otros mercados secundarios**, impulsados en gran parte por el comercio electrónico y la necesidad de contar con naves más cerca del cliente para atender sus demandas en el menor tiempo posible.

A ello se añaden también los mercados situados en áreas con **producciones específicas**, como el caso de las frutas y verduras en

Murcia, la agricultura en Andalucía o la metalurgia en el norte del país. A ello se añade también el fuerte peso que tiene en España el turismo, algo que es claramente visible en todo el arco mediterráneo, ambos archipiélagos y, de manera muy especial, en Andalucía.

Se trata de lugares donde existen una serie de industrias que generan un **flujo constante de mercancías durante todo el año**, lo que supone una base sólida para el desarrollo de la actividad inmologística.

Además, hay ciertas ciudades de especial interés para los inversores por su **posición estratégica**, como es el caso de Gran Canaria, un punto clave entre Europa, América y África.

Del mismo modo, **el País Vasco también parece consolidarse como zona de referencia** para los inversores interesados en el norte de España, hasta el punto de que parece estar pasando de ser una plaza con presencia predominante de actores a locales a concentrar cada vez más las miradas de los inversores internacionales.

44% de la inversión inmologística en España durante la primera mitad de 2023 ha ido a mercados secundarios.

Por lo general, a juicio de BNP Paribas, en todos estos casos se trata de inversiones con un **nivel de riesgo controlado y un elevado rendimiento**, pues los mercados secundarios ofrecen una rentabilidad superior en comparación con los más maduros.

Además, los activos logísticos en estos mercados suelen ser de alta calidad, contruidos bajo **fórmulas de autopromoción** que ofrecen calidades constructivas y operativas superiores a la media.

En este contexto, invertir en activos inmologísticos en estas zonas puede suponer una **mayor rentabilidad, menor competencia** y la posibilidad de establecer contratos de arrendamiento a largo plazo, explican desde la consultora.

Lo cierto es que en algunos de estos mercados secundarios existe **cierta demanda latente** que pide, según los expertos, productos dimensionados adecuadamente y que lleguen al mercado en el momento justo.

Ahí parece radicar el quid de cuestión de la actividad logística en los mercados secundarios, en **buscar un equilibrio entre oferta y una demanda** que solo es capaz de alcanzar una cierta masa crítica en momentos concretos.

De igual manera, según datos de JLL, durante el primer semestre de 2023 se ha regis-

trado un **reseñable incremento de la inversión** en otras provincias de España distintas a Madrid y Barcelona.

Concretamente, la inversión en estos mercados secundarios ha pasado a representar **un 53% de la inversión total**, frente a un 25% en el primer semestre de 2022.

“ En los mercados secundarios se detecta una demanda latente de activos logísticos dimensionados adecuadamente y en plazos precisos. ”

Estos volúmenes se han visto impulsados por el portfolio transaccionado en el primer trimestre, en el que Angelo Gordon ha comprado a Uvesco **cuatro naves logísticas en el País Vasco y Cantabria**.

Sin embargo, si se excluye dicha transacción, el peso de la inversión en otras provincias españolas es igualmente significativo, ya que ha supuesto pasar de representar un 25% en el primer semestre de 2022 a **un 44% en la primera mitad de este año**. En definitiva, los mercados secundarios parecen ir haciéndose en un mercado inmologístico como el español, cada vez más consolidado y denso. ●

El crecimiento de las rentas sigue superando a la inflación.



El punto de inflexión hacia la sostenibilidad

Ante las crecientes expectativas de todo el mercado, la evolución de las normativas nacionales y europeas, y la actual crisis medioambiental, GSE apoya a sus clientes en la búsqueda de soluciones adecuadas para hacer frente a los retos de desarrollo sostenible.

El actual contexto financiero mundial no debe distraer al sector de la construcción de estos aspectos, que no harán sino cobrar más importancia en los próximos años. El punto de inflexión hacia una **construcción más ecológica** ya se ha producido, y no habrá vuelta atrás.

El proyecto de Orbassano

El proyecto entregado a Segro Vailog, un almacén logístico de 36.306 m² en Orbassano, en la provincia de Turín (Italia), representa un ejemplo perfecto para el sector de la construcción industrial, gracias a la conciliación de dos aspectos fundamentales: **sostenibilidad e innovación**.

Este edificio es un motivo especial de satisfacción para GSE, porque ha obtenido la certificación **Breem Excelente** y, en particular, porque es el primer edificio de Italia que opta a la certificación **Net Zero Carbon del International Living Future Institute (ILFI)**.

Esta certificación especialmente ambiciosa, exige trabajar en la **reducción de la huella de carbono incorporado del edificio (Embodied carbon)** y compensar sus emisiones de

carbono residuales (*Operational carbon*), teniendo en cuenta dos aspectos, como son la elección de los **materiales utilizados y el consumo energético del edificio**.

Para la construcción del edificio, GSE también se comprometió a no superar emisiones de 500 kg de CO₂/m², cumpliendo plenamente el objetivo con 330 kg de CO₂/m², un 34% menos que el objetivo.

Para la construcción del edificio de Orbassano se adoptaron **soluciones especialmente innovadoras**, como el uso de hormigón para cimentaciones y pavimentos industriales con bajas emisiones de carbono, con el empleo de cemento de clase III/B y III/A y la adición de agregados reciclados. El uso de estos materiales cuidadoso-

GSE intensificado su compromiso con ambiciosas medidas para reducir la huella de carbono de sus edificios como la utilización de hormigón bajo en carbono para la pavimentación.

samente seleccionados redujo las emisiones de CO₂ en un 30% y un 25% respectivamente, en comparación con el uso de mezclas tradicionales.

GSE apuesta por el hormigón bajo en carbono

Con este proyecto piloto, GSE ha intensificado su **compromiso con ambiciosas medidas para reducir la huella de carbono de sus edificios**. Por ejemplo, se ha decidido utilizar **hormigón bajo en carbono** para su pavimentación, que ahora está incorporando por la mayoría de los proyectos. Representa una transición de gran envergadura, ya que **el hormigón representa entre el 20 y el 25% de los materiales utilizados** en un edificio y que sigue siendo muy contaminante debido a las emisiones de CO₂ del cemento y sus subproductos. El hormigón bajo en carbono sustituye el producto más intensivo en carbono del cemento, como es el clinker, por un material derivado de la economía circular mediante el reciclaje de residuos recuperados.

Además de su naturaleza virtuosa, **el hormigón bajo en carbono no se degrada con el**



Almacén logístico en Orbassano, en Turín (Italia), que opta a la certificación Net Zero Carbon del International Living Future Institute (ILFI).



tiempo, beneficiándose de la misma calidad que el hormigón convencional, lo que permite a GSE ofrecer a sus clientes **garantía en cuanto a la durabilidad** en el tiempo de sus edificios. Sus características técnicas pueden por tanto, adaptarse a los exigentes requisitos de pavimentación de los desarrollos logísticos en particular.

Este hormigón, en el contexto español, emite menos de 210 kg de CO₂/m³, mientras que el hormigón convencional puede emitir hasta 300 Kg/m³. Por último, **el hormigón bajo en carbono es apto para todas las aplicaciones**, incluida la pavimentación industrial y la pavimentación sin juntas en soleras. Por lo tanto, cumple las normas más exigentes y, en particular, el plan de garantía de calidad de los pavimentos aplicado por GSE, que se ha convertido en la referencia para todos los implicados en la construcción logística en Europa

Todas estas ventajas permiten **reducir la huella de carbono global de un edificio hasta en un 10%**. Aunque el hormigón bajo en carbono es un gran paso adelante y un importante compromiso con el desarrollo

sostenible, es sólo el primer paso para GSE, que sigue innovando para que la construcción y el sector logístico sean cada vez más sostenibles. Este enfoque forma parte del **Programa de Construcción Ecoresponsable de GSE**.

Construcción Ecoresponsable de GSE

Las certificaciones y sellos ya no son suficientes para GSE. Por eso, aprovechando el fuerte crecimiento experimentado en los últimos años, ha puesto en marcha un **programa de I+D dedicado a la construcción responsable** con el medio ambiente, con el objetivo de aplicar soluciones sostenibles

y concretas con resultados visibles en funcionamiento.

GSE se centra en crear un proyecto adaptado a cada cliente, para que **los inmuebles comerciales sean más ecoresponsables** a través de la reducción de las emisiones de carbono, la eficiencia energética, y la protección de la biodiversidad.

Estos temas clave se hacen eco de las **principales características de un edificio verdaderamente sostenible**, que se haya diseñado de forma inteligente, construido para minimizar su huella medioambiental al tiempo que se integra en el tejido económico local, frugal en su funcionamiento y que contribuye al bienestar de los empleados que trabajan en él.

Sobre esta base, GSE propone **medir los impactos de cada proyecto**, con el fin de proponer soluciones eficaces para mejorar y controlar el rendimiento medioambiental.



Programa de construcción Ecoresponsable de GSE



GSE se ha decidido utilizar hormigón bajo en carbono en la pavimentación, que ahora incorpora en la mayoría de los proyectos.

Perspectivas y retos para el sector inmologístico

De cara a un análisis del estado y previsiones para el sector inmologístico en España se hace necesario un análisis de la situación geopolítica, económica, y financiera actual y su carácter coyuntural o estructural.

La continua inestabilidad geopolítica, aumentada por un nuevo conflicto bélico en Oriente Medio, aumenta la disrupción de los mercados energéticos y de los intercambios comerciales que podría terminar afectando todavía más a la ya languideciente actividad económica en Europa con un impacto todavía por determinar.

La inflación, todavía lejos de estar controlada, va a motivar, si no nuevas subidas de tipos de interés, sí un período tipos altos (4,50 y 5,25% en Europa y Estados Unidos actualmente) más largo de lo previsto.

No obstante, la economía española ha tenido un comportamiento algo mejor de lo previsto hasta el momento, y, pendiente de ver el impacto que pueda tener la situación en Gaza, todavía podría sorprender al alza en los próximos meses dando lugar a una previsión sobre el crecimiento del PIB para 2023 del 2,4% y del 1,5% para 2024.

Teniendo en cuenta todo esto, procede pensar que estos últimos años de espectacular crecimiento experimentado por el sector inmoogístico van a dar paso, probablemente, a unos años de crecimiento más moderado.

Esta transición se ha notado especialmente en el volumen de inversión transaccionado durante 2023. La inversión en el segundo trimestre ha caído un 56% pasando de 1.045 millones en el primer semestre de 2022 a cerca de 500 un año después. Todo esto se produce, en gran medida, debido a la vertiginosa subida de los tipos de interés en los últimos 12 meses lo cual ha obligado a los inversores a reposicionar sus yields (claramente por encima del 5%) y retornos a la espera de un mercado que se adapte a la nueva coyuntura.

En cuanto a la absorción logística, Madrid y Barcelona, con 445.000 y 324.000 m² alquilados en

el primer semestre, muestran unas caídas del 25 y 20% en relación al año anterior donde se absorbieron 1,26 millones y 821.000 m² (récord histórico y segundo mejor registro de la historia) en el total del año respectivamente.

En cualquier caso, es necesario poner en contexto las cifras anteriores. Hay que tener en cuenta que veníamos de un año 2022 con un segundo mejor registro de la serie histórica con un volumen de inversión de casi 2.300 millones de euros invertidos en España en inmologística. Si tenemos en cuenta que durante la década de 2005 a 2015 la media de inversión en el sector fue de cerca de 400 millones de euros al año, podemos decir que el sector se encuentra en un buen nivel y más teniendo en cuenta que la inversión está actualmente sobrepenalizada por la incertidumbre en tipos (más que por su nivel) dado que muchos inversores no fijarán posiciones hasta que no paren las subidas y se establezca el mercado financiero.

De igual forma, podemos ver que el negocio logístico sigue gozando de buena salud al poder constatar que los registros en el primer semestre de 2023 son superiores en Madrid y están en Barcelona en un 83% de la media de contratación de superficie anual de la década 2005-2015 (420.000 y 390.000 m² /año respectivamente). Es decir, se ha producido un cambio estructural, especialmente en Madrid, que ha pasado de ser un mercado de 300.000 a 550.000 m² según el año, a un mercado de 800.000 a 1,26 millones en los últimos 8 años.

Independientemente de las circunstancias del nuevo mercado con tipos de interés altos, es razonable pensar que el mercado logístico en España mantiene un margen de crecimiento gracias a diferentes factores como el diferencial del e-commerce en España respecto a la media europea o países como Reino Unido y Alemania, la necesidad de renovar gran parte del parque logístico, el atractivo para los inversores dada la madurez del sector y su resiliencia, así como al proceso de nearshoring para traer de vuelta parte de la fabricación de productos a Europa.



BASILIO GONZÁLEZ ARÁNGUEZ
MRICS

ESPECIALIZADOS EN
CONSTRUCCIÓN PARA
EL SECTOR LOGÍSTICO

Nuestro compromiso con el cliente es nuestra prioridad.

Analizamos sus necesidades ofreciendo una rápida respuesta, optimizando costes y plazos con cercanía y profesionalidad.



CONSTRUYENDO confianza

eigoconstrucciones.com



ZARAGOZA

C/ Bari 31
Edificio Technocenter
(Pol. PLAZA) · CP 50197

MADRID

C/ Eje 1 · Edificio CTM
Of. O-230-B (Planta 2º)
Av. Villa de Vallecas
CP 28053

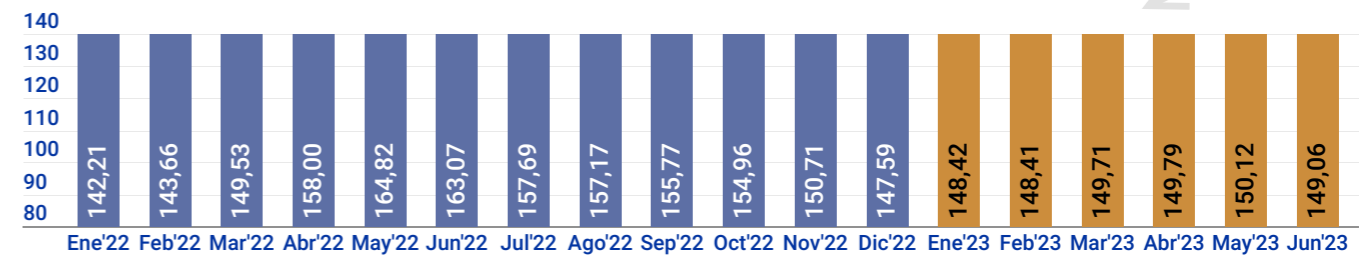
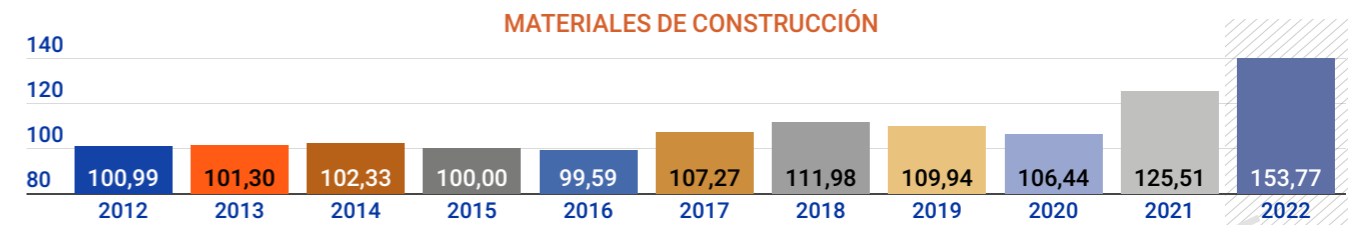
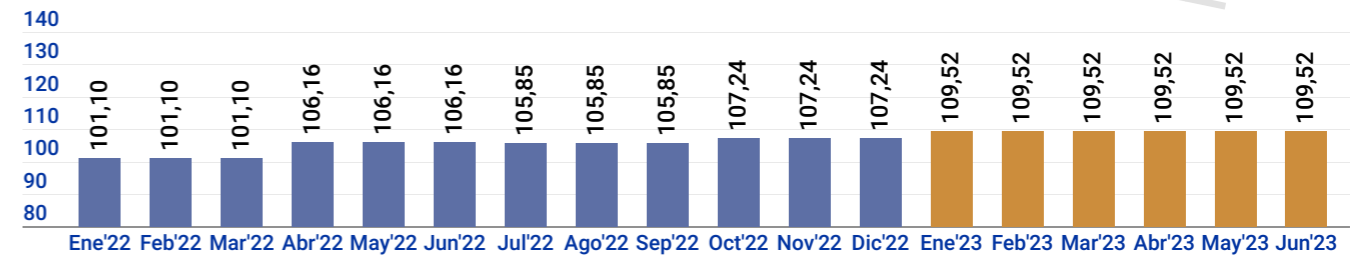
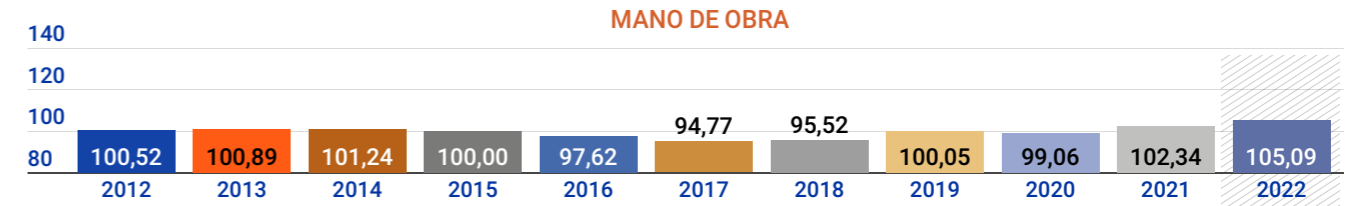
Tendencia a la estabilización

HACIA UN NUEVO ESCENARIO DE COSTES DE CONSTRUCCIÓN

Tras el fuerte empujón registrado en los costes de los principales materiales de construcción durante 2022, ahora parece que se abre paso una nueva fase de estabilización en valores altos.



EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE COSTES DE MANO DE OBRA Y MATERIALES EN LA CONSTRUCCIÓN INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA



Índice 100: Enero de 2015

Fuente: MITMA

Desde el inicio de la invasión rusa de Ucrania, los costes de la construcción en general se han disparado. De igual manera, los de la construcción industrial y logística también han experimentado esta misma tendencia en un escenario de clara incertidumbre y de afectación global por la escasez y la carestía de las materias primas.

Esta situación ha tenido su **impacto máximo entre los meses de abril y octubre** del año pasado.

Desde entonces se vive un proceso de estabilización de los costes de los materiales de construcción para proyectos industriales y logísticos, que se mantienen en valores altos, muy superiores a los que se han registrado hasta febrero del pasado 2022.

Con más detalle, hasta junio de este 2023, último registro publicado oficialmente a la elaboración de este artículo, los costes de mano de obra y material de construcción en el ám-

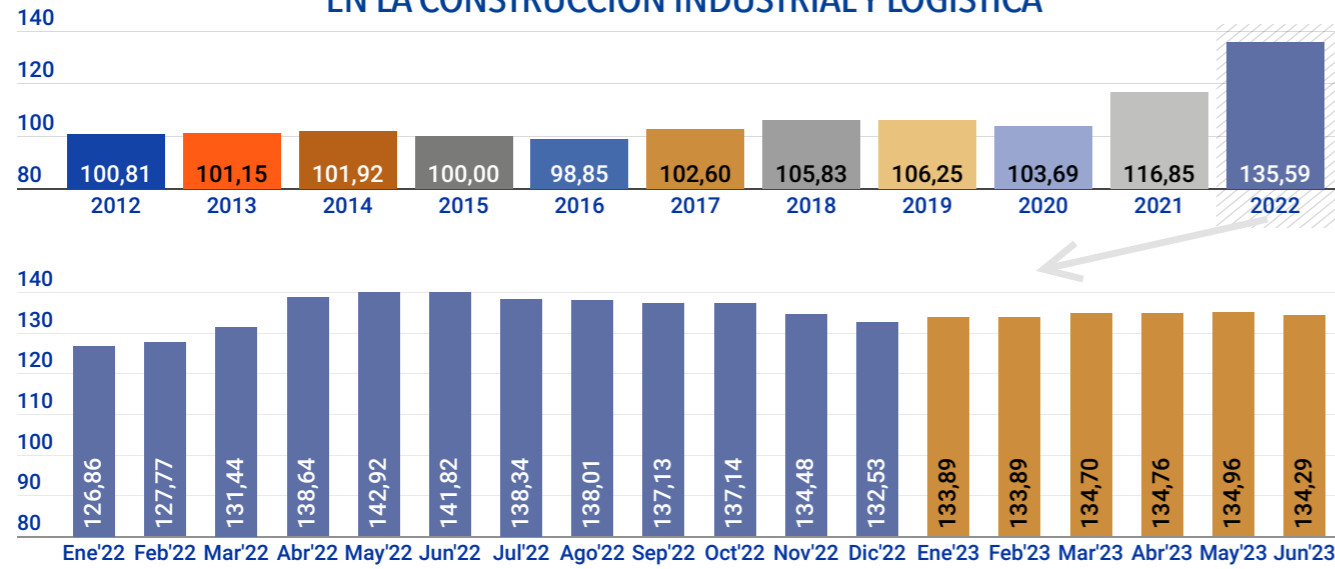
bito industrial y logístico presentan un **retroceso anual de un 5,31%** con relación al mismo mes de 2022.

De igual modo, los costes de materiales exclusivamente en la construcción industrial y logística también **han retrocedido un 8,59%** entre junio del año pasado y el mismo mes de este ejercicio.

“Tras el crecimiento de los precios de los materiales de construcción registrado en 2022, ahora parece abrirse un período de relativa estabilidad”.

Ambas caídas en los costes son **más acen-**
tadas que en el conjunto del sector de la
construcción que, en el caso de los de mano de obra y materiales, presenta una caída anual para el período de un 1,43% y que, para

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



Índice 100: Enero de 2015

Fuente: MITMA

el consumo de material alcanza un retroceso total en el sector de un 3,1%.

Pese a la tendencia generalizada a la baja, estos descensos **parecen contenidos** por las alzas que todavía tienen algunos de los principales materiales utilizados en la construcción de activos logísticos e industriales.

Son los casos, por ejemplo, **de los áridos, el cemento y el hormigón**, con incrementos entre junio de 2022 y junio de 2023 en cada caso de un 8,33%, de un 19,31% y de un 13,59%, respectivamente.

Al mismo tiempo, por el contrario, el **precio del acero** ha caído un 21,18% en ese mismo período, aunque el de los equipos de climatización también ha aumentado un 2,64% en el tramo que va del sexto mes del año pasado a junio de este 2023.

El suelo, a la baja

Por otro lado, los registros oficiales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recogen un descenso del precio del suelo en el país de **un 8,7% anual** en el primer trimestre de 2023, último período dado a conocer antes de la elaboración de esta información. De igual manera entre el último cuarto de 2022 y

Los costes parecen estabilizados en valores altos.

el primero de este 2023, el precio del suelo también se ha contraído un 7,4%.

Esta caída contrasta con los **aumentos de un 19,1% anual y de un 1,4% trimestral** que se registraban hace un año.

También al alza han evolucionado en el último ejercicio los **costes de la mano de obra** en la construcción, con un ascenso de un 3,17%

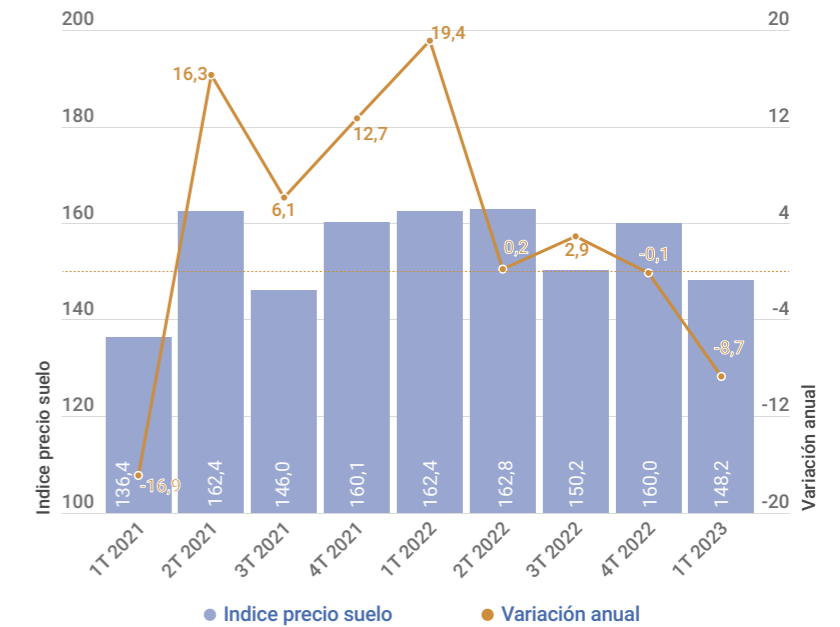
entre junio del año pasado y el sexto mes de este 2023. Pese a que la subida es reseñable, también hay que constatar que se coloca bastante por debajo de la evolución de la inflación en ese mismo período, variable con la que se relaciona habitualmente, lo que, a su vez, también indica que, pese a crecer, los costes laborales en el sector de la construcción están claramente contenidos, sobre todo si se comparan con otros que han tenido una peor evolución en los últimos meses.

¿Fin a una tendencia al alza?

Así pues, si los registros oficiales dan cuenta con rigor de la evolución de los costes de materiales, obra de construcción y de suelo en los últimos meses, el sector inmobiliario vive **cierto respiro** frente a los peores meses de 2022, algo que también podría repercutir en una relajación de la presión existente sobre las rentas, así como, de igual modo, a mejorar un tanto las rentabilidades, en un escenario de expectación mantenida desde el lado inversor.

Mientras tanto, por otra parte, el Banco Central Europeo ha vuelto a dar otra vuelta de tuerca a los **tipos de interés** en septiembre y ya ha adelantado que espera que se mantengan altos durante un período de tiempo que podría alargarse durante un par de años, hasta que la desbocada inflación que se registra en el continente vuelva a la senda del 2%.

EVOLUCIÓN DEL COSTE DEL SUELO LOGÍSTICO



Índice 100: Enero de 2015

Fuente: MITMA

Sin embargo, en **otras zonas económicas** parece que la presión de los bancos centrales sobre la financiación se ha relajado un tanto.

Así pues, con los precios de los materiales estabilizados en valores altos y el coste de la financiación también con idénticas perspectivas parece que se abre una **nueva etapa de relativa certidumbre** que contrasta con la situación en la que lleva instalada la economía mundial desde los primeros meses de 2020.

Las cadenas de suministro se regularizan

También podría contribuir a este período de **relativa estabilidad** la regularización que se vive en las cadenas de suministro de bienes intermedios y de materias primas, aunque, en cierto modo, las diferentes tentativas que parecen estar desarrollando los principales productores mundiales de petróleo, agrupados en la Opep, podría dar al traste con la evolución del precio de los productos petrolíferos, con los efectos que tiene sobre el conjunto de la economía en un país tan dependiente de los derivados del petróleo como es España.

Otro de los condicionantes que podría afectar al sector desde el punto de vista económico es la **evolución de la demanda** en los últimos meses de 2023.

La evolución de ambas variables en los próximos meses condicionará el futuro a corto plazo, siempre y cuando no se produzcan nuevos shocks en unas economías que llevan varios años tensionadas.

La incógnita en la evolución del consumo

Tradicionalmente se asocia el final de cada



“En paralelo al descenso en los costes de los materiales, las estadísticas oficiales también reflejan un descenso en los precios del suelo al comienzo de 2023”.

ejercicio con un momento álgido de consumo, aunque en este caso parece que la incertidumbre podría hacer que el consumo privado se contrajera.

Pese a ello, la ratio de metros cuadrados de instalaciones logísticas por habitante en España sigue siendo baja si se compara con otros países europeos, con lo que parece que, por este lado, sigue habiendo **demanda de espacio** para actividades relacionadas con la gestión de la cadena de suministro, incluso si se diese el caso de que la caída del consumo también se reflejase en un menor volumen de mercancías movidas o almacenadas.

“ El parque logístico español avanza en una profunda renovación desde hace años, aunque aún sigue por debajo de los ratios de superficie que existen en otros países europeos ”.

A este factor se suma, además, la **necesaria renovación del parque logístico español** que, aunque se ha avanzado mucho en el último lustro, también se demandan cada vez **más naves adaptadas a nuevas necesidades logísticas**, incluyendo sistemas de automatización, campas



más grandes adaptadas para megacamiones, o instalaciones capaces de dar respuesta a la densa movilidad que proponen las actividades de comercio electrónico en las principales áreas urbanas del país.

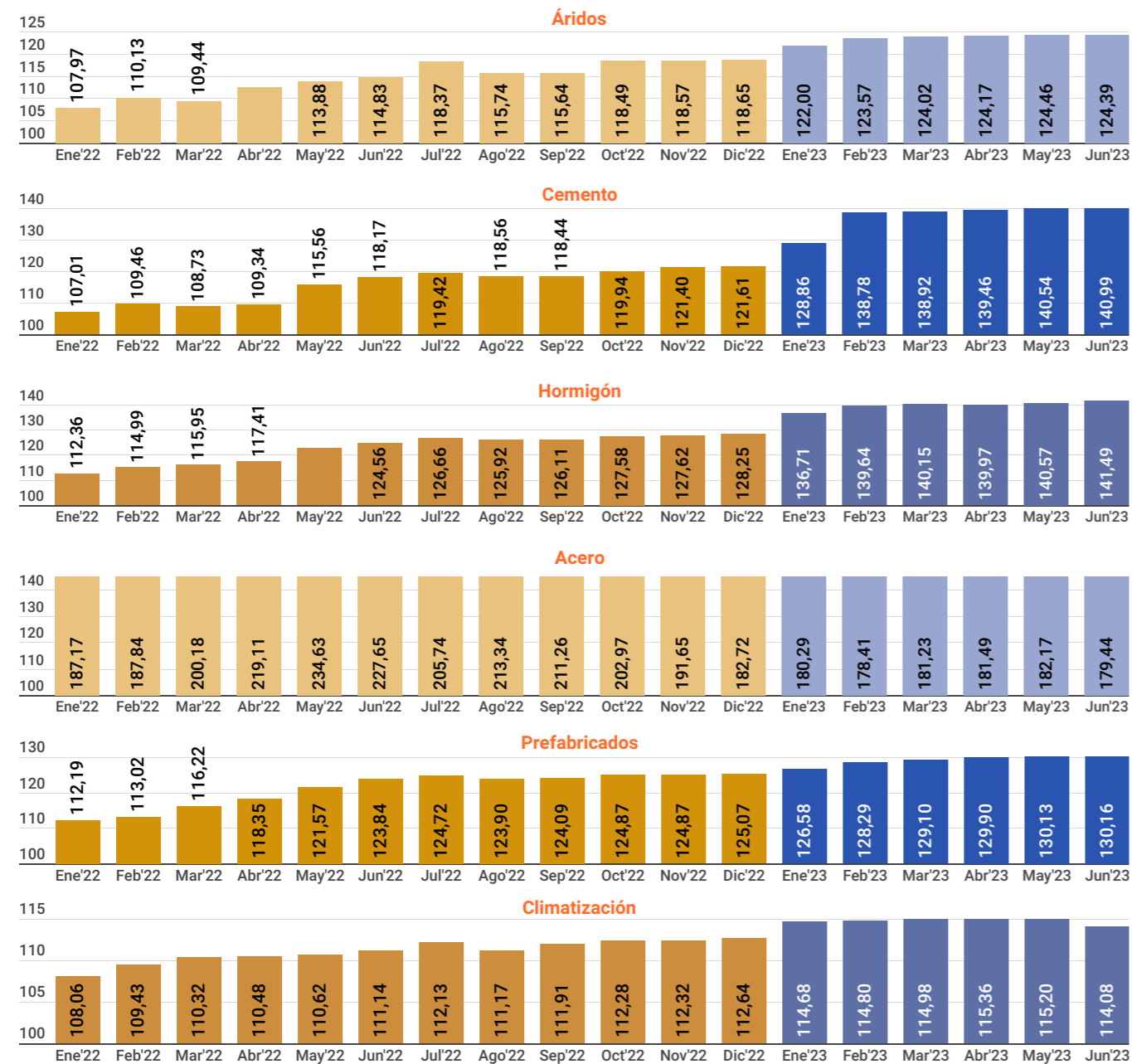
Los grandes inversores internacionales parecen ser conscientes de esta necesidad. Así lo demuestran unas yields que **se mueven por encima de los valores del bono soberano español**, ofreciendo, por tanto, rentabilidades ele-

Los costes condicionan la ejecución de muchos proyectos previstos, así como los efectos de la incertidumbre económica en la demanda

vadas frente a otros productos del sector de la construcción.

Sin embargo, también se observa una cierta tendencia de convergencia, pese a la presión existente sobre las rentas, en un mercado con una demanda sana, aunque también tensionado por algunos proyectos dibujados sobre el papel, pero que, a juicio de algunos en el sector, podrían no llevarse a cabo en los **plazos fijados inicialmente**.

ÍNDICE DE COSTES DE MATERIALES EN LA CONSTRUCCIÓN INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA



Índice 100: Enero de 2015

Fuente: MITMA

Vídeo Obra: Demolición fábrica Clesa (Madrid)

DEMOLICIÓN CIRCULAR de edificios, naves y grandes instalaciones industriales

Tel. 937 879 571 / hercal.es / info@hercal.es / @hercal_diggers

Según el estudio 'Global Warehousing Costs'

AUMENTA EL COSTE TOTAL DEL ESPACIO LOGÍSTICO 'PRIME' A NIVEL MUNDIAL

El coste total de propiedad de los almacenes 'prime', lo que incluye los alquileres, costes de servicios e impuestos, creció un 10,1% en los 12 meses anteriores a junio de 2023 en los 52 mercados globales monitorizados por Savills.

El crecimiento del comercio electrónico durante la pandemia del Covid-19, seguido por los cuellos de botella que empezaron a generarse en la cadena de suministro en el periodo posterior, provocó un aumento en la demanda de almacenamiento en todo el mundo.

En este contexto, Savills calcula que el coste total de propiedad de los almacenes 'prime', lo que incluye los alquileres, costes de servicios e impuestos, creció un 10,1% en los 12 meses anteriores a junio de 2023 en los 52 mercados globales que ha monitorizado. Se supera así el crecimiento del 8% anual registrado entre 2021 y 2022.

El crecimiento de las rentas sigue por delante del de la inflación.

De hecho, el crecimiento de las rentas sigue superando a la inflación. Solamente las rentas 'prime' han subido un 11,8% durante el mismo periodo, lo cual se explica por la combinación de factores como la deslocalización, el crecimiento del e-commerce y las necesidades de los inquilinos del sector industrial, que demandan espacios mejor ubicados y más eficientes.

La consultora indica en su análisis sobre 'Global Warehousing Costs' que el crecimiento de los alquileres se está desacelerando, pero todavía se ha mantenido fuerte en los primeros seis meses de 2023, con un aumento de los costes totales del 4,4% frente al 5,4% de la segunda mitad de 2022.

Ranking a nivel mundial

Según el ranking que ha establecido, Londres ocupa el primer lugar en cuanto a costes totales de propiedad en los almacenes 'prime', con 448,66 dólares por metro cuadrado.

En este mercado, las tasas de disponibilidad han aumentado, pero se mantienen por debajo de los niveles pre-Covid, ya que los ocupantes buscan instalaciones más modernas una mayor eficiencia operativa y cumplir con los criterios ESG.

Londres ocupa en la actualidad el primer lugar en cuanto a costes totales de propiedad en los almacenes 'prime', con 448,66 dólares por metro cuadrado".

En Sydney, que ocupa el segundo lugar, las tasas de desocupación son excepcionalmente bajas, con menos del 1%, y como resultado, los costes aumentaron un 25,4% en los 12 meses hasta junio de 2023, con casi 300 dólares por metro cuadrado.

Le siguen muy de cerca Los Ángeles, en tercera posición, y Hong Kong, que ocupa la cuarta.

En Estados Unidos, el crecimiento de los alquileres se está moderando a medida que las

tasas de disponibilidad aumentan desde sus mínimos históricos, impulsadas por la nueva construcción.

En cualquier caso, siguen por debajo de los niveles anteriores a la crisis en la mayoría de mercados.

En el mercado español, destaca el caso de Barcelona, en el puesto 16, que según este ranking es la segunda región más cara de la Unión Europea, con precios de 124,7 dólares por metro cuadrado.

Se sitúa así por detrás de París y ligeramente por encima de Berlín. Mientras, Madrid se encuentra en el 35º lugar y ofrece precios que rondan los 89 dólares.

Otras ciudades europeas señaladas son Rotterdam, que ha subido ocho puestos hasta llegar hasta el 22, tras un aumento de los costes del 21,1%, o Hamburgo, que ha subido nueve hasta el 19, con un aumento de los costes del 22,3%.

10,1% | crecimiento del coste total de propiedad de los almacenes 'prime' a nivel mundial.

En su caso, Dusseldorf ha subido siete puestos hasta colocarse en el 25, tras un incremento de los costes del 17,6%.

Cabe apuntar que las ubicaciones donde más ha subido el coste inmobiliario del espacio para almacenamiento se caracterizan por sus limitaciones de suelo y las bajas tasas de disponibilidad.

No obstante, en algunas zonas geográficas en las que la disponibilidad ya no está en sus mínimos históricos, se está manteniendo el crecimiento de los alquileres. Savills señala sin embargo que el ritmo en el incremento de los costes se ha ralentizado durante el primer semestre.

En este sentido, si bien el ritmo de crecimiento del coste inmobiliario puede estar desacelerándose, la consultora estima que el crecimiento de los costes de almacenamiento ha llegado para quedarse.

Barcelona ocupa el puesto 16 del ranking y se sitúa como la segunda región más cara de Europa en costes de propiedad de los almacenes 'prime', con 124,7 dólares por metro cuadrado".



Incluso en las ubicaciones más económicas, el crecimiento demográfico y las tendencias estructurales **impulsarán a largo plazo la demanda de bienes y servicios** y, con ello, también las necesidades de más espacio logístico.

El mercado de Asia- Pacífico

En la región de Asia-Pacífico se ha observado **un crecimiento más moderado** de los costes inmobiliarios de los almacenes, concretamente del 5,3%.

Por tanto, salvo en el caso de Australia, **el desequilibrio entre la oferta y la demanda** es menos agudo en esta zona.

Por ejemplo, en China los alquileres se mantienen estables, ya que el mercado de almacenamiento acusa los efectos de una expansión económica más lenta y **una menor confianza de los consumidores** frente a un aumento de la oferta.

En cualquier caso, los costes varían significativamente dentro del mismo país, pues mientras **en Pekín se sitúan al nivel de las ciudades alemanas**, en Chengdú se encuentran entre los más bajos analizados por Savills para la elaboración de este informe.

5,3%

crecimiento de los costes inmobiliarios de los almacenes en Asia-Pacífico.

Cabe mencionar aquí también a la India, cuyos costes son **los más bajos de los 52 mercados** que se han tenido en cuenta.

Desde la consultora, consideran que **las perspectivas regionales para Asia-Pacífico siguen siendo positivas**, sobre todo teniendo en cuenta el aumento de la penetración del comercio electrónico y las tendencias actuales de 'nearshoring' y 'onshoring'.

RANKING MUNDIAL DE LOS COSTES DE ALMACENAMIENTO

Posición 2023	País	Localidad
1		Londres
2		Sydney
3		Los Ángeles
4		Hong Kong
5		Northern New Jersey
6		Tokio
7		Dubái
8		Midlands
9		North West
10		Melbourne
11		Yorkshire
12		Singapur

Fuente: Savills Research



Los costes varían significativamente dentro del mismo país.

Costes de los inquilinos

Para el ocupante de un almacén, **los alquileres son sólo una parte de los costes**, siendo los costes laborales el componente más importante de los costes operativos.

Este tipo de costes **aumentó un 7,4% en los 12 meses hasta junio de 2023** en los 52 mercados examinados, aunque la tasa se desaceleró en el primer semestre del año.

Los **costes de electricidad y combustible** para los generadores también son un factor a considerar en las operaciones de almacenamiento, pero mientras los del combustible están cayendo en términos globales, los de la electricidad siguen aumentando.

De cara al futuro, Kevin Mofid, el **director de Investigación Industrial y Logística de Savills** para la región EMEA, recuerda que *"el impulsor clave, que es el crecimiento del e-commerce, sigue existiendo, y la demanda de los ocupantes relacionados con la fabricación seguirá aumentando a medida que las empresas busquen reducir el riesgo de sus cadenas de suministro"*.

Los costes laborales de los almacenes aumentaron un 7,4% en los 12 meses anteriores a junio de 2023, aunque el ritmo de crecimiento se redujo en el primer semestre.

En este sentido, por ejemplo, **la proporción de Europa** en la producción de semiconductores deberá duplicarse para alcanzar los objetivos de la nueva norma comunitaria.

Esto equivaldría a hasta **10,8 millones de metros cuadrados de demanda** de almacenamiento logístico adicional para 2030.

A largo plazo, el **crecimiento demográfico impulsará la demanda de bienes y servicios**, y a su vez las necesidades de almacenamiento, pero no solamente en las economías en desarrollo, donde la población aumenta con mayor rapidez, sino también en las zonas de mayor crecimiento de los países desarrollados. ●

EL ESPACIO QUE NECESITA TU LOGÍSTICA

Mejora la eficiencia operativa y estructura tu compromiso ESG con los proyectos sostenibles desarrollados por el líder en diseño de naves. **Desata todo tu potencial logístico con GLP.**



Magna Park Tauro

ILLESCAS, TOLEDO

- ✓ 35.126 m² de superficie
- ✓ 36 muelles de carga
- ✓ 12,20 m de altura de libre almacenamiento
- ✓ El proyecto logístico más reciente del eje de la A-42



MÁS INFORMACIÓN
MAGNA PARK
TAURO



G-Park Santa Perpetua

BARCELONA

- ✓ 14.431 m² para la última milla
- ✓ Certificado medioambiental BREEAM Excellent
- ✓ Acceso directo a las principales autopistas y autovías de Cataluña



MÁS INFORMACIÓN
G-PARK SANTA
PERPETUA



G-Park Masquefa

BARCELONA

- ✓ 28.829 m² para logística
- ✓ Ubicación en la comarca de Anoia, en las afueras de Barcelona
- ✓ A 30 min. del aeropuerto de El Prat, acceso directo a la autopista BV-2249 y conexiones con la AP-7 y la A-2



MÁS INFORMACIÓN
G-PARK MASQUEFA

Nuevas metas en rendimiento minimizando los riesgos

Cambios y tendencias en el sector inmologístico español

Panattoni ha buscado responder a las necesidades de clientes diversos a través del desarrollo de proyectos 'llave en mano' en localizaciones fuera de los mercados tradicionales, sentando las bases para la diversificación geográfica en el mercado inmologístico español.

Estamos en un momento clave para el sector inmologístico en España, gracias a la consolidación del comercio electrónico y la creciente demanda de modernos espacios logísticos en los últimos años. A pesar de estos avances, es importante no perder de vista los cambios que se avecinan en el futuro cercano y reconocer las tendencias para seguir ofreciendo infraestructuras logísticas de excelente calidad en un mercado altamente competitivo.

Uno de los cambios fundamentales que hemos experimentado implica reconocer que el dinero ya no se obtiene de forma gratuita. Tanto los inversores como Panattoni hemos tenido que adaptar nuestras expectativas de rentabilidad y beneficios de pro-

moción. Por esta razón, estamos evaluando estrategias para alcanzar estas nuevas metas de rendimiento al tiempo que minimizamos los riesgos. Esto incluye la estructuración de pagos en hitos claves, la reducción de los costes de desarrollo mediante *value engineering*, manteniendo las calidades esperadas y la búsqueda de proyectos personalizados o acuerdos de pre-alquiler para mitigar el alto coste del dinero.

Vamos a continuar haciendo lo que mejor sabemos hacer: desarrollar almacenes modernos de alta calidad para uso logístico e industrial.

A pesar de ello, continuamos con la incertidumbre de la inflación, al no saber cuándo dejará de fluctuar afectando al precio de los alimentos y en especial a la energía que repercute de forma directa a nuestro sector. Aunque Europa sigue dependiendo de la energía y Ucrania está muy cerca, España es uno de los países europeos con menores precios energéticos en Europa y ocupa el primer lugar del mundo en porcentaje de energía solar en el suministro eléctrico (19%). Esta energía renovable en crecimiento es una de nuestras mayores ventajas competitivas con respecto a otros países, y deberá ser uno de los factores más importantes para impulsar el crecimiento de la actividad industrial y logística en España y Portugal.



Panattoni Park Getafe, con 9.200m² de superficie, ha sido recientemente alquilado.

Infraestructuras sostenibles

La tendencia que ya se está convirtiendo en norma en el sector inmologístico es la de las infraestructuras sostenibles y la aplicación de medidas ESG en la construcción y en la operación de los edificios. Cada vez son más las empresas que buscan operar en entornos que les permita alcanzar sus metas en materia de sostenibilidad, y esto se refleja en la demanda de espacios logísticos más eficientes.

Es común encontrar instalaciones logísticas con paneles solares, sistemas de ilumina-

ción LED, oficinas con grandes ventanales y correctamente aisladas para reducir la huella de carbono y aumentar la eficiencia energética. La inversión en esta materia no solo beneficia al medio ambiente, sino que también reduce los costes operativos y aumenta la eficiencia de las instalaciones, lo que se traduce en un mayor atractivo para los potenciales inquilinos (sus empleados) e inversores.

Esta es una realidad con la que Panattoni ha estado siempre a la vanguardia, garantizando el cumplimiento de los más altos estándares de calidad sin descuidar el entorno. Así, todos nuestros edificios cuentan con la certificación de construcción sostenible Breeam 'Very Good' aunque también se busca un nivel más alto si la tipología del proyecto lo permite. Como, por ejemplo, en 'Panattoni Park Getafe I' donde apostamos por alcanzar el nivel Excellent, convirtiéndose en el primer proyecto de logística certificado en la Comunidad de Madrid del año 2022, y el segundo de la historia en la región.

Como consecuencia de esta realidad y buscando responder a las necesidades de clientes diversos hemos desarrollado proyectos 'llave en mano' en localizaciones fuera de los mercados tradicionales, sentando las bases para la diversificación geográfica, por citar algunos: Burgos, Cádiz, Murcia, Sevilla, y Zaragoza.

Esto sin dejar de desarrollar parques logísticos a riesgo porque creemos que podemos contribuir a la buena salud del sector. Un ejemplo, es Panattoni Park Tarragona-La Bisbal que se encuentra en la tercera corona de Barcelona con un almacén existente de 40.000m² (alquilado a Naeko), y donde hemos aprovechado la superficie para construir dos almacenes de 66.400m² y

39.000m², que estarán disponibles para alquilar en breve, aumentando la superficie total a 146.000m², convirtiéndolo en el mayor parque logístico privado de Cataluña.

Desde que empezamos a operar en España, teníamos claro que, si un cliente potencial buscaba expandirse y optimizar sus operaciones, lo lógico era que se trasladara a un almacén más moderno, con menores costes operativos, y no al revés. Esta mentalidad nos ha permitido a tener éxito en la comercialización y posterior alquiler en proyectos lanzados a riesgo en ubicaciones como Bilbao o Picassent (Valencia), que se arrendaron a las empresas Herko y JYSK respectivamente, antes de su finalización

Panattoni es el promotor logístico más activo a nivel mundial, con presencia en Estados Unidos, Europa y Asia. Tenemos la capacidad de estar donde nuestros clientes nos necesitan, y la experiencia para navegar ante las adversidades y el cambio. Somos afortunados de haber entrado en la península ibérica en un momento crucial para nuestro sector, hace tan solo tres años, con una actividad que ni en las proyecciones más optimistas pensábamos tener.



Gustavo Cardozo director general de Panattoni para España y Portugal.

Continuaremos apoyándonos en nuestra experiencia y conocimiento del sector, y en el soporte de nuestro grupo, inversores y clientes, para continuar haciendo lo que mejor sabemos hacer: desarrollar almacenes modernos de alta calidad para uso logístico e industrial. Nuestro foco se centra en desempeñar nuestra actividad en favor de nuestros stakeholders (clientes, inversores, accionistas y empleados), de la actividad económica, del bienestar de las comunidades donde desarrollamos los proyectos y del entorno.



El área logística de la socimi mantiene un buen volumen de actividad

MERLIN PROPERTIES, SOLIDEZ FRENTE A LA INCERTIDUMBRE

La socimi mantiene una potente actividad en el ámbito imológico y tiene la intención de sumar proyectos con una superficie total de 160.000 m² hasta final de año. Al mismo tiempo, su actividad en centros de datos también mantiene buen nivel de cruce.

El área logística de Merlin Properties está logrando hacer frente a la **incertidumbre económica y social** que se vive actualmente.

Pese al impacto de la caída de las valoraciones de activos derivada del nuevo escenario de tipos, Merlin Properties ha finalizado el primer semestre de 2023 con un **crecimiento sano en todas sus métricas financieras y operativas clave**, como ocupación total, subida de rentas y beneficio operativo.

En el ámbito logístico, la compañía ha tenido durante la primera mitad de 2023 un **crecimiento orgánico de un 4,3%**, con un release spread del 9,3% y una ocupación del 96,4% a cierre del primer semestre.

En sus activos logísticos de la zona centro, la **tasa de ocupación** alcanza un 94,7%, mientras que en los de Barcelona llega hasta el 98,6% y en los de otras zonas del país consigue el 100%.

Con respecto a sus **planes Best II y III**, Merlin detecta una buena demanda para la cartera en desarrollo, con previsión de poner en marcha hasta final de año proyectos con una superficie total de 160.000 m² y apalabrados con inquilinos.

Así mismo, durante el semestre **se han renovado seis contratos de alquiler** con una superficie total de 83.205 m² y un release spread global de un 9,3%. En concreto, en el centro peninsular se han sumado cuatro de ellos, con 49.554 m² de superficie y un release spread de un 4,4%, mientras que en Barcelona se suma un contrato más con 16.398 de superficie y un release spread de un 15,9% y en otras zonas se ha cerrado un contrato con 17.253 m² de superficie.

En los últimos meses, Merlin Properties ha cerrado el alquiler de una plataforma logística de 38.054 m² de superficie ubicada en **Cabanillas del Campo** a Taisa Logistics, el operador logístico de Grupo Mahou San Miguel. Además, en esta misma localidad también comercializa la segunda fase del proyecto de Merlin Properties, Cabanillas Park II, sobre

Merlin detecta buena demanda para la cartera en desarrollo de sus planes Best II y III.



una parcela de 320.000 m² en la que se pueden desarrollar hasta 210.500 m² de superficie construida.

Por lo que respecta a su **área de centros de datos**, la socimi sigue adelante con las obras de sus tres instalaciones actualmente en construcción, en Arasur, Getafe y Zona Franca de Barcelona, han entrado en la recta final, de tal manera que estaban listos para entregar los tres activos en el último cuarto del ejercicio. ●



SCANNELL PROPERTIES

SAN AGUSTÍN DE GUADALIX

LICENCIA DE OBRA Concedida

DISPONIBLE 2T de 2024



logisticpark
SAN AGUSTÍN

www.scannellproperties.eu

BUILDING SOLUTIONS THAT MATTER

Rehabilitación de espacios logísticos obsoletos

BROWNFIELDS, UNA SEGUNDA VIDA PARA ACTIVOS OBSOLETOS

Además de los activos logísticos de nueva construcción, la rehabilitación de naves antiguas también se abre paso para renovar el parque inmologístico español, motivado fundamentalmente por la ubicación o las características de los inmuebles.

La economía circular es un concepto con aplicaciones en muy diversos campos de actividad. Cubre desde el reciclaje doméstico hasta la reutilización de cohetes espaciales como los desarrollados por SpaceX, la empresa de Elon Musk.

De igual manera, el concepto de reutilización de materiales también se usa cada vez con más regularidad en el inmologístico español.

De hecho, el reciclaje de activos obsoletos tiene gran vigencia en España, donde el parque de naves necesita una renovación y, muy especialmente, en aquellas zonas con una densa actividad logística, con una orografía que impide una mayor extensión y donde las tasas de disponibilidad son históricamente bajas, como es el caso del mercado barcelonés y, más recientemente, el valenciano.

“El entorno puede suponer una cortapisa insalvable para la rehabilitación de activos logísticos, especialmente para servicios de última milla”.

Cifras de Naciones Unidas reflejan que los desarrollos sobre suelo que se llevan a cabo en el mundo actualmente equivalen a levantar un espacio equivalente al que ocupa la ciudad de París cada semana.

Este ritmo de suelo nuevo es difícil de mantener, sobre todo por los plazos para tener solo finalista. De ahí surge la necesidad de reutilizar activos que han quedado anticuados para darles un nuevo uso.

Así se les da una nueva vida a espacios que en la mayor parte de los casos han quedado vacíos dado que se ha abandonado el uso para el que se pensaron inicialmente sin que se haya encontrado alternativas viables.

La rehabilitación permite adaptar a las necesidades logísticas actuales activos en ubicaciones 'prime'.

Tradicionalmente se ha dicho que en España existe una profunda necesidad de renovar un parque inmologístico obsoleto y que, además, hay una ratio muy baja de metros cuadrados dedicados a superficie logística por habitante comparándolo con los que alcanzan otros países europeos.

Lo cierto es que, pese a que en las dos últimas décadas se ha invertido mucho y bien en activos logísticos, aún sigue existiendo una fuerte necesidad de inmuebles adaptados a una operativa más ágil, con mayor nivel de automatización y que, por si fuera poco, sigue evolucionando para dar servicios a consante transformación, como es el caso del comercio electrónico, en el que hasta hace bien poco solo se contemplaban entregas domiciliarias y en el que ahora se abren camino tanto prácticas omnicanal, como envíos a puntos de conveniencia o redes de consignas.

En este segundo ámbito, el país ha avanzado mucho y bien, con múltiples proyectos en

diversos ámbitos, especialmente en zonas como el Corredor del Henares e Illescas, Zaragoza o Valencia, entre otros mercados. Por otra parte, la rehabilitación de activos obsoletos viene abriéndose camino de unos años a esta parte con innumerables proyectos tanto en el centro peninsular, como en Barcelona, además de otros mercados secundarios del País Vasco y Andalucía, donde antiguas instalaciones industriales han sido reconvertidas para albergar usos logísticos actuales.

También se han producido proyectos de un corte similar en Zaragoza.

Ejemplos de buenas prácticas

En este sentido, uno de los proyectos paradigmáticos es el que desarrolla Green Logistics by Aquila Group para la construcción de Málaga Green Logistics Park sobre los antiguos terrenos de la histórica fábrica de Bacardí, con la intención de tener finalizado un parque

con una superficie construida de 42.165 m² para el segundo trimestre del próximo 2024.

Así mismo, por otro lado, Montepino también lleva a cabo otro proyecto de rehabilitación emblemático sobre las 38 hectáreas que conformaban los terrenos de la Universidad Laboral de Zaragoza, en el polígono industrial Malpica, y donde prevé levantar uno de los complejos logísticos más grandes de España.

“El suelo es finito, especialmente en ubicaciones prime, por lo que la rehabilitación de activos surge en respuesta a una necesidad de mercado.”

Por otro lado, VGP ya tiene muy avanzados los trabajos de acondicionamiento en el antiguo astillero La Naval de Sestao y ya aguarda a que se defina totalmente el proyecto de construcción del futuro parque. En este caso concreto, el proyecto tiene una clara vocación industrial y relacionada con el ámbito marítimo

Incluso los proyectos de rehabilitación alcanzan a instalaciones tan tecnológicas como los **centros de datos**. En este ámbito, Thor Equities se ha hecho con la antigua planta embotelladora de Casbega en la localidad madrileña de Fuenlabrada, que cuenta con una planta de 211.000 m² de superficie.

La compañía tiene previsto invertir en esta operación un total de **600 millones de euros**, con la intención de convertir el emplazamiento en un centro de datos de última generación.

De igual manera, por otra parte, GLS ya opera desde este pasado verano en la plataforma logística levantada por Goodman sobre los terrenos que ocupó en su momento parte de la fábrica de **Iveco-Pegaso en Madrid**.

Otra empresa que también tiene la rehabilitación de espacios logísticos en su ADN es **Pulsar Properties**, que analiza proyectos para aprovechar activos obsoletos que pueden tener una segunda vida por sus buenas localizaciones.

Más recientemente, Panattoni también ha acometido con éxito otro proyecto de rehabilitación en el municipio madrileño de **Getafe**.

Los retos de la rehabilitación

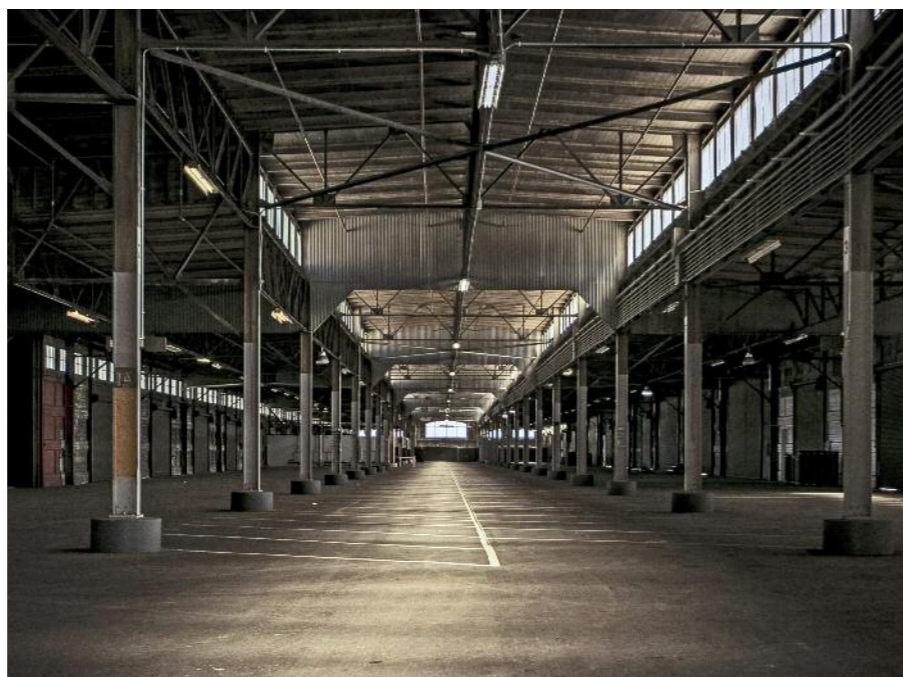
Sin embargo, la rehabilitación de espacios logísticos obsoletos presenta toda una serie de retos, que van desde la descontaminación del suelo en el caso de instalaciones industriales antiguas, a la necesidad de incorporar a los desarrollos que se realizan sobre estos activos todas las innovaciones en **materia de aislamiento o soleras**.

Incluso hay que adaptar estos edificios renovados a las nuevas normativas contra incendios o **modificar los usos de la instalación** llegado el caso.

“Costes, regulación y posibilidades de adaptación a las necesidades actuales son los principales obstáculos para la rehabilitación”.

Es más, en algunos casos específicos, también hay que preservar **elementos arquitectónicos o constructivos relevantes**, con lo que los trabajos de rehabilitación también comprenden una importante puesta en valor del patrimonio industrial, denostado hasta fechas bien recientes, pero que ahora cobra vigencia a medida que más grandes ciudades europeas apuestan por recuperar estos espacios y por revitalizarlos con nuevos usos adaptados a las necesidades actuales de la planificación urbanística.

En definitiva, la rehabilitación se abre camino como un instrumento más para el desarrollo de proyectos logísticos aprovechando en la medida de lo posible antiguas instalaciones que son puestas al día, aprovechando su **alto**



La rehabilitación da una nueva vida a activos que han quedado en desuso por obsoletos o por cambios en el entorno.

nivel de conectividad y buenas ubicaciones., circunstancias que cobran especial valor en algunos segmentos de actividad logística, principalmente los vinculados con los entornos urbanos y la última milla.

De igual manera, **otras cortapisas** impiden un aprovechamiento adecuado de parcelas e instalaciones anticuadas.

Uno de los principales es el abandono excesivo de la parcela. En este sentido, en algunos casos, la situación implica una reconstrucción total de un activo cuya construcción ha sufrido **daños irreversibles** que hacen imposible su reutilización. En este mismo ámbito, también algunas construcciones antiguas han implicado el uso de materiales que ahora no se emplean bien por sus características o porque son contaminantes.

De igual manera, los **altos costes** son otro problema para la rehabilitación de activos, especialmente en momentos como el actual en que se han disparado por la difícil coyuntura internacional.

Pese a ello, estos costes siguen siendo mucho menores que los que conlleva una nueva construcción, que hoy es hasta **un 25% más cara** por la inflación, según los cálculos de Inmoking .

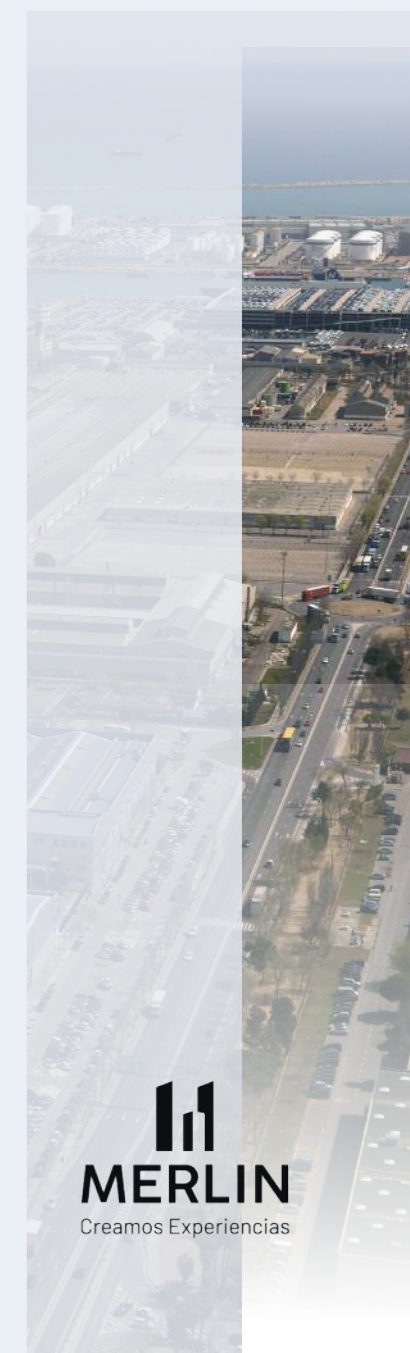
Así mismo, en algunas ocasiones, aunque la reconversión del inmueble sea viable, los proyectos **no pueden materializarse por su entorno**, que también ha ido cambiando por el paso del tiempo y que puede suponer una barrera insuperable, especialmente en inmuebles para logística urbana.

En definitiva, cada caso abre infinitas posibilidades, pero las necesidades del mercado están ahí y buscan actores que les puedan dar cumplimiento en un **contexto regulatorio complejo**. ●

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

(RE)CONSTRUYENDO FUTURO

En el actual contexto de circularidad y de criterios ESG cada vez más presentes en todos los ámbitos, la 'demolición circular' se fundamenta en la necesidad de aprovechar los materiales de derribo, para transformarlos en áridos, dándoles así una segunda vida y contribuyendo a reducir el impacto ambiental y los costes asociados.

La demolición circular tiene como objetivo reducir los residuos y maximizar la **reutilización de materiales** en proyectos de demolición, allanando el camino hacia una construcción más respetuosa con el medio ambiente.

La demolición circular se sustenta en los **principios de la economía circular**, que promueve la idea de que los productos y materiales deben ser reutilizados, reciclados o recuperados en lugar de ser desechados.

En este contexto de la demolición, esto significa que en lugar de derribar una nave o edificio y enviar sus escombros a vertederos, es necesario realizar una **deconstrucción selectiva previa** a la entrada de maquinaria pesada, con objeto de desmontar y recuperar el máximo número de elementos para su valorización, reutilización o reciclaje. De este modo la madera, el vidrio, los plásticos y otros materiales, en lugar de convertirse en basura, pueden tener una segunda vida en los nuevos proyectos de construcción.

Por su parte, el hormigón y el material cerámico serán valorizados y **transformados en áridos reciclados**, una vez que la maquinaria pesada finalice su trabajo.

“ En la Planta H-Zero de Hercal, instalación única en España, se transforman los escombros en árido reciclado lavado de excelente calidad”.

Cada vez más, los promotores y las constructoras de instalaciones logísticas son conscientes de la **problemática ambiental**, lo que les lleva a introducir criterios sostenibles a la hora de elegir a sus proveedores. En este sentido, certificaciones como Breeam y Leed, que valoran la **eficiencia de recursos y reducción de residuos**, la reducción de energía, la gestión de recursos, el impacto por transporte y la sostenibilidad local, son cada vez más habituales en los proyectos de demolición.

Certificaciones como Breeam y Leed, valoran la eficiencia de recursos y la reducción de residuos.



Planta de valorización de residuos

Para Hercal la demolición es el inicio de un **nuevo ciclo de vida de los materiales**. El compromiso "0 toneladas de residuos de la construcción en vertedero" define la forma de trabajar en esta empresa especializada en la demolición de edificios de todo tipo. En su hoja de trabajo no se gestionan desechos sino que *"gestionamos cada derribo como un banco de recursos"*.

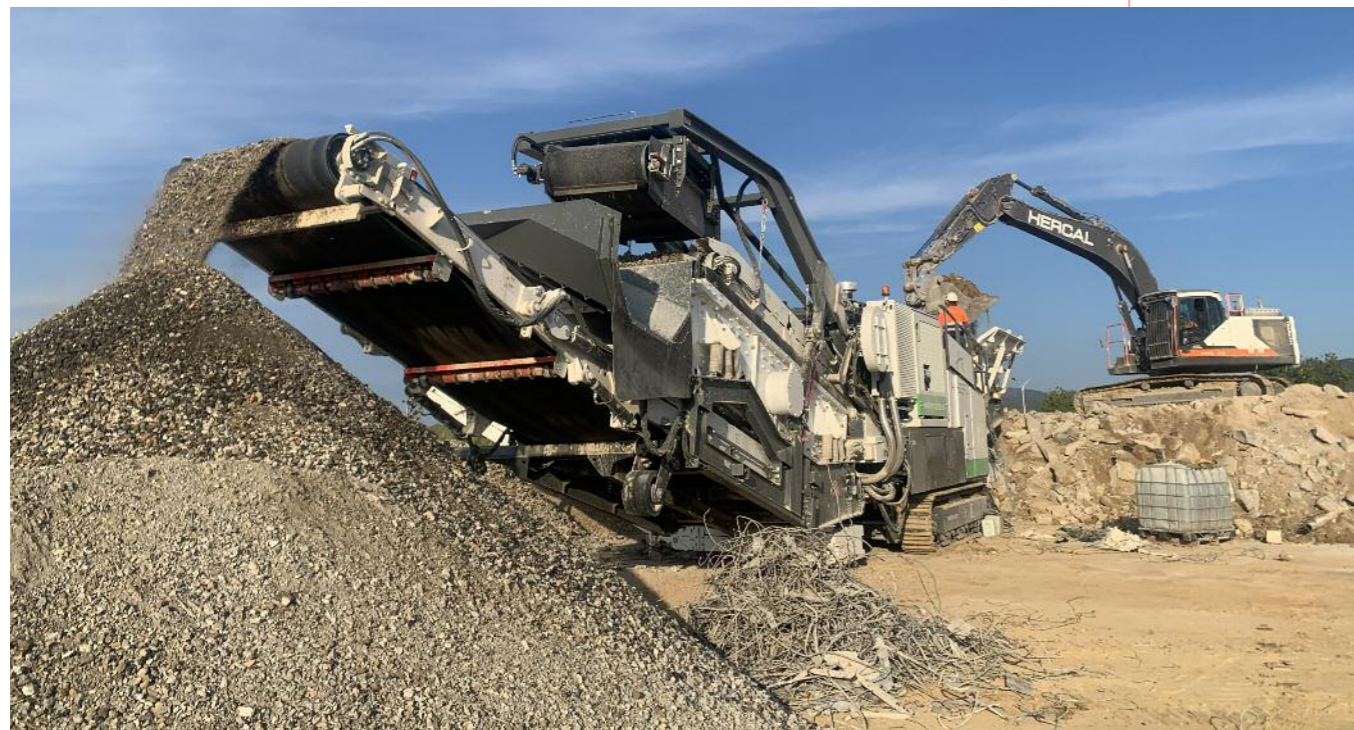
La demolición es el inicio de un nuevo ciclo de vida de los materiales.

Por ello, además de realizar demoliciones respetando al máximo el entorno y priorizando el reciclado de los materiales en la misma obra, también se procede al **reciclaje de escombros y residuos** procedentes de la construcción, excavación y demolición en la **Planta H-Zero**, de Hercal.

Se trata de una instalación pionera y única en España capaz de **transformar los escombros en árido reciclado lavado de excelente calidad**. De esta forma, la Planta H-ZERO no sólo contribuye a reducir la cantidad de escombros que van a vertedero, sino que **racionaliza el uso de recursos naturales** al utilizar para fabricar hormigón sostenible los áridos reciclados lavados obtenidos durante el proceso, en lugar de utilizar áridos naturales de cantera.

En este contexto de circularidad y de criterios ESG cada vez más presentes en todos los ámbitos, para avanzar hacia un futuro más verde, es esencial que propiedad y empresas constructoras adopten estas buenas prácticas y busquen constantemente formas de reducir su impacto ambiental.

La demolición circular es un paso importante en esta dirección, para que la construcción y la sostenibilidad vayan de la mano para construir un mundo mejor. ●



ESPACIO TOTAL DISPONIBLE
19.868 o 40.678 m²
DISPONIBILIDAD INMEDIATA

PROLOGIS GUADALAJARA DC1

Prologis Park Guadalajara DC1 está situado en el Polígono Industrial el Ruiseñor, en el término municipal de Guadalajara. Con rápido acceso desde la A-2 y la R-2, está situado en un punto estratégico para la distribución local y nacional. El edificio cuenta con una altura libre de 14 metros, superior a los estándares habituales, muelles a las dos caras y certificado BREEAM Excellent, además de ofrecer la máxima operatividad y sostenibilidad.

PRINCIPALES OPERACIONES LOGÍSTICAS (noviembre'22 - octubre'23)

NOVIEMBRE 2022			
VGP alquila a Transaher su parque logístico de Granollers Properties	Granollers	Barcelona	8.919 m ²
Scannell Properties desarrolla una plataforma logística en Valencia	Manises	Valencia	19.171 m ²
Nuveen compra dos activos en Madrid a Engel & Volkers	Madrid y Pinto	Madrid	21.700 m ²
TXT ocupará un módulo del parque logístico de Newdock en Málaga	Cártama	Málaga	5.330 m ²
ThinkTextil alquila una nave en el VGP Park Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	21.500 m ²
Urbas vende un paquete de suelo logístico finalista en el Corredor del Henares	Meco	Madrid	300.000 m ²
Trammell Crow Company elige Granollers para su cuarto desarrollo en España	Granollers	Barcelona	14.114 m ²
Innavia completa el alquiler de su plataforma de Daganzo de Arriba	Daganzo de Arriba	Madrid	17.584 m ²
Nuveen Real Estate y Scannell Properties desarrollan una plataforma en Tarragona	Constantí	Tarragona	40.000 m ²
Montepino adquiere una bolsa de suelo logístico en Illescas	Illescas	Toledo	2.000.000 m ²
DICIEMBRE 2022			
Prologis construye una nave para Alcampo	San Fernando de Henares	Madrid	30.000 m ²
Green Logistics by Aquila Capital inicia su nuevo proyecto en Sevilla	Alcalá de Guadaíra	Sevilla	150.200 m ²
Panattoni entrega a TXT su nuevo centro logístico en Sevilla	Alcalá de Guadaíra	Sevilla	6.640 m ²
Panattoni desarrollará un nuevo proyecto a riesgo en Illescas	Illescas	Toledo	32.000 m ²
VGP alquila la primera nave de su parque logístico de Dos Hermanas en Sevilla	Dos Hermanas	Sevilla	30.180 m ²
Pulsar construirá 80.000 m ² de instalaciones logísticas en Vitoria	Vitoria	Vitoria	80.000 m ²
Panattoni inicia la construcción de su parque logístico de Burgos	Burgos	Burgos	43.000 m ²
Continental establece su nuevo centro de distribución en la Plataforma Central Iberum	Illescas	Toledo	28.000 m ²
Nederval desarrollará una nave de crossdocking para Paack en Ribarroja	Ribarroja	Valencia	4.115 m ²
Iberdrola Inmobiliaria desarrollará un proyecto logístico en Torrejón de Ardoz	Torrejón de Ardoz	Madrid	23.000 m ²
ENERO 2023			
Lidl adquiere suelo para su próxima plataforma logística de León	Villadangos del Páramo	León	158.000 m ²
Jomipsa contará con un nuevo centro logístico en Alicante	Jijona	Alicante	5.000 m ²
Volkswagen compra una parcela en Parc Sagunto para su planta de baterías	Sagunto	Valencia	1.300.000 m ²
ATDL refuerza su presencia en Valencia con una nueva nave en Ribarroja	Ribarroja de Turia	Valencia	6.045 m ²
VGP pone en el mercado su parque logístico de Chestre	Chestre	Valencia	24.400 m ²
TXT vende su plataforma cross-dock de Cabanillas del Campo	Cabanillas del Campo	Guadalajara	4.016 m ²
Roebuck desarrollará una plataforma de última milla en Madrid para el Grupo Sesé	Torrejón de Ardoz	Madrid	15.352 m ²
Panattoni alquila a Herko Trucks su nuevo proyecto logístico en Bilbao	Abanto y Ciérvana	Vizcaya	7.600 m ²
El nuevo centro logístico de Aldi en Sagunto estará operativo en 2024	Sagunto	Valencia	30.000 m ²
Nueva plataforma de LogiPrime Chestre disponible para el último trimestre de 2023	Chestre	Valencia	10.000 m ²
Logicor desarrolla un activo logístico para Fluidra en Gerona	Sant Feliu de Buixalleu	Gerona	16.000 m ²
Primeros pasos para el desarrollo del hub de Airbus Helicopters en Albacete	Albacete	Albacete	50.000 m ²
Suardiaz alquila una nave de Starwood Capital en Seseña	Seseña	Toledo	39.000 m ²
WHS se traslada a una nave logística en Coslada	Coslada	Madrid	4.860 m ²
Montepino inicia las obras de su primer gran proyecto logístico en Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	9.316,8 m ²
FEBRERO 2023			
La danesa JYSK se instala en Panattoni Park Valencia I	Picassent	Valencia	20.000 m ²
Frigicolli alquila una nave logística en Tarragona	Valls	Tarragona	22.998 m ²
Panattoni vende un almacén en Guipúzcoa a Transportes Echemar	Oyarzun	Guipúzcoa	11.000 m ²
Decoexsa traslada sus instalaciones en Valencia a una nueva plataforma en Ribarroja	Ribarroja de Turia	Valencia	5.459 m ²
Transgourmet invertirá diez millones de euros en una plataforma en Mercabarna	Barcelona	Barcelona	10.113 m ²
Heylen Warehouses desarrollará su primera plataforma en España	Illescas	Toledo	15.000 m ²
Dachser alquila una nave logística en Valencia	Ribarroja de Turia	Valencia	12.000 m ²
Nuevo proyecto para una plataforma de última milla en Valencia	Catarroja	Valencia	12.799 m ²
Hefame abre su tercera plataforma logística en Cataluña	Campllong	Gerona	1.500 m ²
Recalvi y Pick & Pack Systems alquilan superficie logística en Villaverde	Madrid	Madrid	10.000 m ²
Comienzan las obras del nuevo parque logístico de Pavasal en Illescas	Illescas	Toledo	92.000 m ²
Eigo entrega a Panattoni su segunda nave en Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	15.348 m ²
MARZO 2023			
Lupa Supermercados reserva suelo para una nueva plataforma logística en Cantabria	Val de San Vicente	Cantabria	15.000 m ²
Manzanares creará una bolsa de 264.000 m ² de suelo industrial	Manzanares	Ciudad Real	264.000 m ²
GLP celebra la puesta de largo de la plataforma de Romar Global Care en G-Park Sagunto	Sagunto	Valencia	50.401 m ²
Avanzan las obras del proyecto logístico de mayor superficie disponible en Valencia	Albuixech	Valencia	44.589 m ²
El nuevo centro logístico de Alfil Logistics en Murcia ya está plenamente operativo	Alcantarilla	Murcia	46.200 m ²
Alcampo se queda con dos centros logísticos de Día	Villanubla	Valladolid	
Capsa Food inaugura su nuevo almacén de frío en Asturias	Grandia	Asturias	4.000 m ²
Lidl tendrá operativo un almacén provisional en Constantí para 2024	Constantí	Tarragona	40.000 m ²
Orimar Logistic alquila un parque logístico en la tercera corona de Barcelona	Fogars de la Selva	Barcelona	27.200 m ²
ICC desarrolla en Pinto dos plataformas logísticas de más de 90.000 m ²	Pinto	Madrid	90.045 m ²
Scannell Properties vende a LaSalle Investment su primer desarrollo en España	Santa Perpetua de Mogoda	Barcelona	21.000 m ²
Montepino desarrollará un gran complejo logístico en Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	213.000 m ²
ICC inicia la construcción del nuevo centro de Toyota Material Handling en Sabadell	Sabadell	Barcelona	22.400 m ²
GLP inicia la construcción de una nueva plataforma logística para Alcampo en Illescas	Illescas	Toledo	98.500 m ²
Velilla Group duplicará la capacidad de su centro logístico en Albacete	Albacete	Albacete	17.000 m ²
Stor se instala en una plataforma de Mountpark en Illescas	Illescas	Toledo	9.200 m ²
Elhis inaugura su nuevo centro logístico de Illescas	Illescas	Toledo	40.000 m ²
Merlin entrega a DSV dos activos en su parque logístico de Cabanillas	Cabanillas del Campo	Guadalajara	70.000 m ²
Scannell Properties inicia la construcción de un nuevo centro logístico en Barcelona	Montornés del Vallés	Barcelona	13.500 m ²
Montepino inicia la construcción de un nuevo proyecto logístico en Guadalajara	Guadalajara	Guadalajara	130.000 m ²
Grupo Sorli ampliará su plataforma logística de Barcelona hasta los 25.000 m ²	Granollers	Barcelona	11.000 m ²
APRC construirá una plataforma en PlaZa	Zaragoza	Zaragoza	138.000 m ²
Epsa impulsa un parque logístico de 1,5 millones de metros cuadrados	Seseña	Toledo	1.500.000 m ²
Grupo Covirán contará con una nueva plataforma en Barcelona	Barberá del Vallés	Barcelona	10.057 m ²
GLP inicia la construcción de una nueva plataforma logística en Masquefa	Masquefa	Barcelona	29.941 m ²
Meridia Capital compra una parcela logística en Martorell	Martorell	Barcelona	36.791 m ²
ABRIL 2023			
Castellón acogerá una instalación logística para cerámica	Nules, la Vall d'Uixó, Chilches y Moncofa	Castellón	1.600.000 m ²
In Side Logistics amplía su capacidad de almacenamiento en Valencia	Valencia	Valencia	15.000 m ²
Newdock desarrollará el mayor proyecto inmologístico de la Comunidad Valenciana	Loriguilla	Valencia	160.000 m ²

PRINCIPALES OPERACIONES LOGÍSTICAS (noviembre'22 - octubre'23)

In Side Logistics amplía su capacidad de almacenamiento en Valencia	Valencia	Valencia	15.000 m ²
Newdock desarrollará el mayor proyecto inmologístico de la Comunidad Valenciana	Loriguilla	Valencia	160.000 m ²
La Ciudad del Transporte de Guadalajara ampliará su extensión	Guadalajara y Marchamalo	Guadalajara	2.000.000 m ²
Murcia promueve la Ciudad Agroalimentaria y del Transporte	Murcia	Murcia	5.300.000 m ²
Fort Sumter alquila una plataforma logística en Parc Sagunt	Sagunto	Valencia	21.000 m ²
Mirastar inicia la construcción de un 'llave en mano' en Tarragona	Valls	Tarragona	20.509 m ²
Uvesco vende a Angelo Gordon sus plataformas logísticas	Irún, Los Corrales de Buelna y Sámano	Guipúzcoa y Cantabria	68.300 m ²
Stef ya opera en sus nuevas instalaciones de Málaga	Cártama	Málaga	7.300 m ²
Finalizan las obras del nuevo centro logístico de P3 Logistics en Illescas	Illescas	Toledo	25.553 m ²
VGP tendrá listo su nuevo parque logístico en Fuenlabrada en 2024	Fuenlabrada	Madrid	7.785 m ²
Newdock alcanza la plena ocupación en su primer proyecto logístico en Illescas	Illescas	Toledo	57.000 m ²
Esbo se instala en la nave multinivel de Goodman en Castellbisbal	Tordera	Barcelona	13.200 m ²
Aristeas Lógica desarrollará una plataforma logística en Martorell	Martorell	Barcelona	40.000 m ²
Carreras Grupo Logístico ya tiene operativa su nueva nave de Azuqueca de Henares	Azuqueca de Henares	Guadalajara	11.898 m ²
MAYO 2023			
Pulsar Properties da inicio a un nuevo parque logístico en Tórtola	Tórtola de Henares	Guadalajara	436.138 m ²
Nueva plataforma logística de Clarion Partners Europe en la segunda corona de Barcelona	Esparriguera	Barcelona	22.152 m ²
Málaga Green Logistics Park estará finalizado en el segundo trimestre de 2024	Málaga	Málaga	42.000 m ²
Avanza el desarrollo del Campus Logístico Citydox	Madrid	Madrid	192.936 m ²
Panattoni levantará una plataforma logística XXL en Miranda de Ebro	Miranda de Ebro	Burgos	131.000 m ²
Scannell Properties ultima las obras de una nave en Tarragona	Constantí	Tarragona	40.110 m ²
Aretrans se instala en el parque logístico de VGP en San Fernando de Henares	San Fernando de Henares	Madrid	4.608 m ²
Mercabarna destinará el solar del antiguo matadero a logística de última milla	Barcelona	Barcelona	4.000 m ²
Visto bueno municipal a la ampliación de la nave logística de Heineken de Sevilla	Sevilla	Sevilla	
JUNIO 2023			
Kave Home pone en marcha la primera nave de su centro logístico en Barcelona	Tordera	Barcelona	50.000 m ²
Logifashion abrirá su tercer centro logístico en Ontígola	Ontígola	Toledo	24.500 m ²
Green Logistics afianza su proyecto logístico en Illescas	Illescas	Toledo	25.610 m ²
Nueva nave de DeA Capital para la última milla en Vallecas	Madrid	Madrid	19.700 m ²
Lidl pone en marcha una nueva plataforma logística en Granada	Escúzar	Granada	65.000 m ²
Scannell Properties desarrollará una nueva plataforma logística en Madrid	San Agustín del Guadalix	Madrid	38.099 m ²
Pavasal vende un parque logístico en Alcalá de Henares a Boreal IM y Cadillac Fairview	Alcalá de Henares	Madrid	54.500 m ²
Bain Capital y Conren Tramway invierten en la Comunidad Valenciana	Loriguilla	Valencia	92.000 m ²
Aragón Plataforma Logística vende una parcela de suelo logístico en Plaza a Montepino	Zaragoza	Zaragoza	17.135 m ²
Meridia cierra la compra de una nave logística en Barcelona	Granollers	Barcelona	11.000 m ²
GLP inicia las obras de su proyecto en Getafe	Getafe	Madrid	22.153 m ²
Hydro compra un suelo en Torija a una filial de Pulsar Properties	Torija	Guadalajara	
JULIO 2023			
Logifashion alquila un nuevo centro de distribución en Ontígola	Ontígola	Toledo	24.461 m ²
KKR-Mirastar completa la adquisición de su proyecto en Tarragona	Constantí	Tarragona	11.800 m ²
Montepino pone en el mercado más de un millón de metros cuadrados	Illescas, Marchamalo y Guadalajara	Toledo y Guadalajara	537.492 m ²
Primer activo inmologístico de Zanda Reim en el mercado español	Azuqueca de Henares	Guadalajara	36.000 m ²
Prologis tendrá disponible en el último trimestre su nuevo activo de última milla	Sant Boi de Llobregat	Barcelona	7.000 m ²
Grupo Ibricks ya opera en su nuevo centro logístico de Castellón	Onda	Castellón	4.000 m ²
Alaska Energías alquila una nave a Panattoni en Getafe	Getafe	Madrid	9.200 m ²
Goodman desarrollará un proyecto 'llave en mano' en una parcela de Vicálvaro	Madrid	Madrid	22.188 m ²
P3 Logistic Parks construirá una nueva nave en la provincia de Barcelona	Sant Fruitós de Bages	Barcelona	33.000 m ²
Nuevo almacén de Moldtrans en la ZAL del puerto de Sevilla	Sevilla	Sevilla	5.000 m ²
AGOSTO 2023			
Banco Santander compra una nave logística a Merlin	Zaragoza	Zaragoza	
DeA Capital alcanza el 100% de ocupación en su plataforma logística de Villaverde	Madrid	Madrid	10.000 m ²
Aplitelc Berquedá adquiere una parcela para ampliar su plataforma de Barcelona	Puigreig	Barcelona	2.133 m ²
SEPTIEMBRE 2023			
WFS construye un nuevo almacén en Barajas	Madrid	Madrid	6.500 m ²
Silbon se traslada a un nuevo centro logístico en Córdoba	Córdoba	Córdoba	12.000 m ²
Delin Property ampliará sus instalaciones en el Centro de Transportes de Coslada	Coslada	Madrid	4.300 m ²
Dunas Capital y Cheyne Capital desarrollarán un parque logístico en Toledo	Noblejas	Toledo	2.250.000 m ²
Mountpark inaugura su quinto desarrollo logístico en Illescas	Illescas	Toledo	36.566 m ²
Panattoni entrega su primer desarrollo en Madrid a Alaska Energías	Getafe	Madrid	9.200 m ²
Primera piedra de la plataforma logística de Penguin Random House en Barcelona	Cerdanyola del Vallés	Barcelona	42.000 m ²
Cemevisa inicia el traslado de su plataforma aragonesa a Plaza	Zaragoza	Zaragoza	3.000 m ²
P3 Logistic Parks desarrollará un proyecto inmologístico en Reus	Reus	Tarragona	111.250 m ²
Inmo-Arnedo pone en funcionamiento un nuevo centro logístico en Dos Hermanas	Dos Hermanas	Sevilla	32.117 m ²
Nadlan Spain impulsa un proyecto 'llave en mano' en Logis Empordà	El Far d'Empordà	Gerona	13.764 m ²
Merlin Properties alquila una plataforma logística a Taisa Logistics	Cabanillas del Campo	Guadalajara	38.054 m ²
Aristeas Lógica desarrollará en Ontígola su mayor proyecto en España	Ontígola	Toledo	85.000 m ²
Arvato inaugura las dos primeras unidades del que será su nuevo centro logístico	Illescas	Toledo	142.000 m ²
Talgroup Import alquila una nave logística en Gerona	Sant Feliu de Buixalleu	Gerona	14.399 m ²
Dunas Capital desarrollará una plataforma llave en mano para Ontime en Toledo	Noblejas	Toledo	51.000 m ²
Moldtrans ampliará sus instalaciones en Valencia con una nueva nave	Massamagrell	Valencia	3.300 m ²
P3 Logistic Parks compra dos naves en Picassent	Picassent	Valencia	24.000 m ²
Avanza el proyecto de la futura Base Logística del Ejército en Córdoba	Córdoba	Córdoba	850.000 m ²
OCTUBRE 2023			
Panattoni vende un parque logístico en Murcia a Hansainvest Real Assets	Alcantarilla	Murcia	46.200 m ²
Scannell Properties inicia en Alovera las obras de su quinta plataforma logística	Alovera	Guadalajara	12.000 m ²
Tiresur inicia las obras de su futuro almacén de Burgos	Burgos	Burgos	20.000 m ²
Alloga alquila 42.000 m ² de espacio logístico a Delin Property en Illescas	Illescas	Toledo	42.000 m ²
Panattoni inicia las obras de su plataforma logística XXL de Miranda de Ebro	Miranda de Ebro	Burgos	133.000 m ²
Primafrío abre un centro logístico en el G-Park Pinto de GLP	Pinto	Madrid	42.157 m ²
Clarion Partners Europe pone en el mercado dos naves en Tarragona	Constantí	Tarragona	42.253 m ²
Comienzan las obras de la futura plataforma logística de Musgrave en Alicante	Monforte del Cid	Alicante	27.000 m ²
Paack ha puesto en marcha tres nuevos centros logísticos	Murcia, Alcalá de Guadaíra y Ribarroja	Murcia, Sevilla y Valencia	11.127 m ²

UN ENFOQUE CIEN POR CIEN SOSTENIBLE

Scannell Properties ha desarrollado seis proyectos en el mercado español. Todos bajo un mismo denominador común: excelente ubicación, máxima calidad constructiva, diseño sostenible y respetando los tiempos de ejecución.



Transformar activos obsoletos en plataformas logísticas de vanguardia es una de las líneas maestras de la estrategia de Scannell Properties en España. Desde que iniciara su actividad hace ahora dos años, la promotora norteamericana ha puesto en marcha seis proyectos en la Península Ibérica, dos en la zona centro (San Agustín de Guadalix y Alovera), tres en Cataluña (Montornés, Constantí y Santa Perpetua de Mogoda) y uno en Valencia (Manises). En total, más de 150.000 m² de superficie alquilable.

Los nuevos desarrollos tienen en común que se ubican en localizaciones prime, son activos con la máxima calidad constructiva y con certificaciones Breeam Very Good o Excellent que avalan la apuesta por la sostenibilidad de la compañía. Gran parte de los proyectos finalizados o en desarrollo son los denominados brown-field, es decir aquellos en los que se aprovechan o recuperan instalaciones existentes, ya sea derribando y reutilizando los materiales, o realizando mejoras y modificaciones para adaptarlas a las nuevas necesidades del usuario.

Para Scannell Properties, esta política es uno de los enfoques más sostenibles para una empresa promotora y una posible respuesta a la escasez de suelo en ubicaciones relevantes. Es el caso del mercado catalán, donde a pesar de la demanda de centros logísticos de calidad la escasez de suelo hace muy difícil poner en marcha nuevos proyectos.

En ese sentido, la respuesta en Santa Perpetua de Mogoda, ha sido apostar por recuperar una parcela que acogía unas antiguas fábricas textiles para construir una nave de vanguardia de 22.000 m². El activo propiedad de La Salle Investment, alquilado al fabricante francés de aeronáutica Daher, es un ejemplo de regeneración de suelo y de uso de materiales reciclados en el proceso de construcción. En este caso, la cons-

Los nuevos desarrollos se ubican en localizaciones prime.

trucción de la nueva plataforma no requirió de aportación externa de suelos al conseguir la mejora de los existentes con los materiales procedentes de las demoliciones de las antiguas soleras y cimentaciones.

También en Cataluña, *Logistic Park Montornés* es una plataforma logística, cuyas obras finalizarán en breve, que se ha levantado en una parcela donde existía una discoteca. **Regenerar este suelo y darle un nuevo uso** ha supuesto una mejora para los vecinos del municipio y ha servido para generar riqueza en la comunidad.

“Desde que iniciara su actividad hace ahora dos años, la promotora norteamericana ha puesto en marcha seis proyectos en la Península Ibérica”.

En la zona centro, en San Agustín de Guadalix, también se acaba de conceder la licencia de obra de una nueva nave de 43.000 m², en una ubicación donde la multinacional francesa Lóreal disponía de almacenes en desuso durante los últimos años. Se han reciclado el 100% de los materiales procedentes de la demolición de los antiguos edificios consiguiendo más de 30.000 m³ de suelos seleccionados y ahorros que permitirán construir una excelente plataforma de base para el nuevo proyecto.

Para Javier Inchauste, director general de Scannell Properties en España, “este tipo de operaciones son beneficiosas para todas las partes implicadas. Por un lado, los futuros inquilinos o usuarios de las plataformas se benefician de buenas ubicaciones y de espacios logísticos promovidos dentro de unos criterios de sostenibilidad; los lugares donde se desarrollan estos proyectos se regeneran y contribuyen a crear riqueza en la zona”. ●

El nuevo RSCIEI y las naves modulares

El pasado 6 de junio recibimos en APPUNLE el correo desde el Ministerio de Industria en el que se nos informaba que se mandaba a la Comisión Europea el borrador del nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales (RSCIEI). Revisando una vez más el documento, constatamos sin sorpresa, pero con pena y preocupación que las últimas conversaciones con el Ministerio no habían servido de mucho.

Tenemos que reconocer que APPUNLE se convirtió en muy poco tiempo en un interlocutor privilegiado con el Ministerio en la redacción del nuevo Reglamento. También debemos reconocer que, gracias a esa interlocución, se han conseguido muchos avances en el borrador respecto a lo que había en el Reglamento vigente y a lo que se publicó como borrador y se sometió a exposición pública en septiembre de 2022. Muchas de las alegaciones que se presentaron por APPUNLE han sido atendidas.

Pero han quedado dos temas sin modificar en el borrador enviado a la Comisión Europea y que se enviará al Consejo de Estado. Uno es el cálculo de la carga de fuego para actividad logística y otro es la consideración de edificios tipo B y A, lo que en lenguaje común son las naves modulares.

En las alegaciones fijamos nuestro objetivo en el primero, porque el segundo lo vimos muy complicado de modificar. Al no haberse atendido la petición de reconsideración de la carga de fuego, estamos en que, con el nuevo RSCIEI, la práctica totalidad de las naves logísticas pasarán a ser consideradas de Riesgo Alto 8, el máximo contemplado en el Reglamento.

Una pregunta que planteamos en el Ministerio fue que cómo una Reglamentación que contempla ocho niveles de riesgo, dos niveles de Riesgo Bajo (1 y 2), tres de Riesgo Medio (3,4 y 5) y tres de Riesgo Alto (6, 7 y 8), consigue que en sector logístico casi todo sea del Riesgo Alto 8. La estadística no pa-

rece que sea algo que hayan tenido en cuenta.

Pero el problema del Riesgo Intrínseco no sería muy grave porque en el nuevo texto se mejoran casi todas las exigencias (tamaño de sectores y distancias de evacuación) con respecto al antiguo para Riesgo Medio.

El problema se plantea con las naves modulares porque no pueden albergar actividades de Riesgo Alto 8, salvo que se construyera una cédula independiente de la estructura del edificio.

En reuniones mantenidas con el Ministerio se planteó el problema con total crudeza, porque el problema es muy grave, quedan proscritas todas las naves modulares, presentes y futuras, pero no hemos conseguido que sean conscientes de la gravedad del problema o bien no han sido sensibles al mismo.

Nos queda la baza del Consejo de Estado donde hemos presentado una petición de audiencia y esperar que el nuevo ministro sea consciente del problema generado.

Las naves modulares son imprescindibles para la actividad logística, tanto en la de proximidad de las grandes ciudades, como en las pequeñas y medianas. No se puede resolver la actividad logística sólo con naves independientes.

“Con el nuevo RSCIEI, la práctica totalidad de las naves logísticas pasarán a ser consideradas de Riesgo Alto 8”.

Y hay soluciones técnicas para poder asegurar la seguridad frente al fuego de este tipo de edificios con el mismo grado de eficacia y seguridad que las naves independientes.

Sólo hay que ser conscientes del problema para buscar las soluciones. Esperemos que entre todos lo podamos conseguir.



JESÚS MARÍA LACASIA

Secretario general de Appunle y Consejero del Grupo Gran Europa

Dirk Mittermüller, director Comercial de VGP en España

“ESPERAMOS CERRAR EL AÑO CON UNA OCUPACIÓN DEL 100%”

Fundada en 1998 como un grupo inmobiliario de accionariado familiar belga en la República Checa, el propietario, gestor y promotor de inmuebles logísticos y semiindustriales VGP cuenta en la actualidad con una plantilla de unos 380 empleados y opera en 17 países.

VGP llegó a España en el año 2015, donde se ha consolidado con un modelo basado en la construcción y arrendamiento de parques empresariales sostenibles y eficientes energéticamente.

Cuenta con más de 1,56 millones de metros cuadrados de suelo logístico e industrial en Madrid, Barcelona, Alicante, Burgos, Córdoba, Bilbao, Sevilla, Valencia y Zaragoza con un total de 15 parques.

El grado actual de ocupación de los activos de VGP en el mercado español es del 98%, aunque esperamos cerrar el año en el 100%, comenta Dirk Mittermüller, director Comercial de VGP en España.

En línea con el presente ejercicio, se espera un 2024 contenido en nuevos desarrollos. A pesar de ello, en las ubicaciones prime y con poca disponibilidad de edificios con altos estándares de calidad, estamos convencidos de que VGP seguirá absorbiendo la demanda. Por ello seguimos con la firme intención de **construir naves a riesgo** en los parques en fase de desarrollo.

Para atender las demandas de los inquilinos, continúa Mittermüller, se requieren espacios modernos, que cumplan con los **máximos estándares de calidad** y sostenibilidad, en localizaciones cercanas a las ciudades y estratégicamente ubicadas con acceso al transporte público, con el fin de disponer de mano de obra en un entorno próximo. Y todo esto, a un precio justo y en línea con el mercado.

Los máximos estándares de sostenibilidad ya no son un plus hoy en día. El mercado exige que los activos logísticos sean más sostenibles e incorporen las últimas innovaciones en eficiencia energética, tecnología y automatización.

Por eso, en VGP, se busca **optimizar los edificios** con las últimas innovaciones y todos los activos desde 2022 aspiran a obtener el sello Breeam Excellent, como muestra clara de nuestro serio compro-

Dirk Mittermüller,
director
Comercial de
VGP en España



miso con el medio ambiente y la alta calidad. A este respecto, VGP cuenta con un departamento propio de I+D, principalmente enfocado a mejorar los servicios a los clientes y la sostenibilidad de nuestros desarrollos.

Como compañía familiar con una **vocación claramente patrimonialista**, VGP desarrolla parques de alta calidad con una visión a largo plazo, pensando en los inquilinos, la sociedad y la compañía. Por ello, apunta Dirk Mittermüller, operamos con un modelo de negocio integrado en toda la cadena de valor, desde la adquisición de suelo hasta el desarrollo y la gestión de activos y propiedades.

Además de una gran capacidad técnica *in house*, tenemos también la voluntad de entender y ayudar a nuestros inquilinos, buscando las mejores soluciones para sus necesidades inmobiliarias.

Y todo ello sin renunciar a la calidad de construcción de los activos, que desarrollamos al más alto nivel. Elevamos el estándar de las instalaciones y parques en todas las áreas, desde el impacto ambiental, la sostenibilidad y las soluciones tecnológicas hasta la cultura general de los entornos de nuestros parques.

VGP desarrolla 15 parques en España y nos interesaría seguir creciendo en las principales ciudades del país, como Barcelona y Madrid, aunque **estamos explorando otras plazas de interés** donde todavía no estamos presentes, como Málaga y otras ubicaciones del resto de España.

Los retos del inmológico español

Entre los desafíos a los que se enfrenta el mercado inmológico español, cabe citar la falta de suelo industrial, sobre todo en ciudades como Barcelona, donde es un “problema estructural”. Esto nos lleva a **desarrollar “Brownfields” como la Naval de Sestao**, dónde se está transformando un astillero en de-

logísticos. Lo que parece obvio es que la subida de los costes de construcción y del precio de suelo han terminado y que esperamos un ajuste en los costes.

“VGP espera alcanzar un 100% de ocupación a finales de este ejercicio 2023”.

VGP desarrolla parques de alta calidad con una visión a largo plazo.

Todos estos factores han contribuido a que el sector haya experimentado una gran transformación en los últimos 20 años, tanto en conocimiento como en la calidad de los activos. La necesidad de almacenaje para asegurar la capacidad de abastecimiento en circunstancias extremas por razones sanitarias o políticas es una realidad. A su vez, **el crecimiento del comercio electrónico** y la recolocación vs deslocalización son tendencias que todavía tienen mucho recorrido en el mercado inmológico español, apunta el director de VGP.

Actualmente, por motivos macroeconómicos vemos un ligero descenso en las demandas y en los crecimientos de los operadores logísticos, pero a su vez estamos viendo un aumento del interés en proyectos industriales, lo que para VGP representa una gran oportunidad. ●



Tu nave logística de última milla en Madrid

Disponibles módulos en alquiler desde 5.000 m2 en Villaverde, fachada Avda. de Andalucía. Adyacente al metro de San Cristóbal.



Balance del primer semestre de 2023

SE RALENTIZA EL CRECIMIENTO DE LOS CENTROS DE DATOS EN LA PENÍNSULA

La falta de garantías en el suministro eléctrico y el retraso en los permisos ha llevado a la cancelación o paralización de algunos proyectos en la Península Ibérica, generando ciertas dudas sobre si puede llegar a convertirse en una alternativa real a los mercados FLAP-D.

El crecimiento del mercado de los centros de datos parece haberse ralentizado en la Península Ibérica en el primer semestre de 2023, tras la clara tendencia de crecimiento que venía mostrando durante el año anterior.

Los anuncios de nuevos centros de datos han sido más bien escasos en los primeros meses del curso y, salvo un proyecto en San Agustín de Guadalix, Madrid, las dificultades de acceso a la energía están retrasando o incluso cancelando proyectos en este área.

Esta es una de las principales conclusiones de un informe elaborado por Colliers, según el cual la situación ha empezado a suscitar ciertas dudas sobre si la región puede llegar convertirse a corto o medio plazo en una alternativa real a los mercados FLAP-D (Fráncfort, Londres, Ámsterdam y París, junto con Dublín), o si seguirá siendo considerado un mercado Tier II.

En cualquier caso, la consultora apunta que la posición estratégica de la Península Ibérica para conectar la red de infraestructuras tecnológicas con el resto del mundo, la disponibilidad de suelo, las fuentes de energía renovables y la saturación en los mercados ya establecidos siguen favoreciendo tanto el crecimiento de los operadores tradicionales como la entrada de nuevos actores.

“Madrid sigue siendo la ubicación predilecta para el desarrollo de centros de datos en España, con casi el 90% de la oferta nacional actual”.

Por zonas, Madrid sigue siendo la ubicación predilecta para el desarrollo de centros de datos en España, con casi el 90% de la oferta nacional actual, equivalente a 174 MW IT. Bar-

celona, por su parte, ha seguido desarrollándose gracias al anuncio de nuevos proyectos y al interés de los operadores.

En términos de potencia, se espera que Madrid alcance los 705 MW TI instalados, mientras que Barcelona aumentará su capacidad hasta los 165 MW en los próximos años.

Por otro lado, aunque Lisboa es un mercado cuyo ritmo de crecimiento no sigue los pasos de Madrid y Barcelona, sigue estando en el radar. La oferta actual, de 16 MW IT, no ha sufrido variaciones respecto a 2022, si bien los principales proyectos anunciados en la capital portuguesa y en el resto del país siguen en marcha y se espera alcanzar los 116 MW IT en próximos años.

La Península Ibérica goza una posición estratégica para conectar la red de infraestructuras tecnológicas con el resto del mundo.

47% crecimiento de la potencia instalada en los centros de datos de Madrid.

El mercado madrileño

La potencia instalada en Madrid ha pasado de 105 MW IT a 154 MW IT, lo que supone un crecimiento del 47%, muy por encima de los mercados de la FLAP-D.

La capital, con 37 centros de datos en la actualidad, concentra más del 80% del suministro futuro previsto del país, que multiplicará casi por cinco la potencia instalada hasta alcanzar los 705 MW IT en los próximos años, habiendo aumentado su capacidad acumulada en 55 MW IT respecto a 2022.

Este escaso incremento se debe a la falta

de garantías en el suministro eléctrico y al retraso en los permisos, que ha llevado a la cancelación o paralización de algunos proyectos. Hasta 50 MW IT han quedado en suspenso o se cancelarán debido a problemas relacionados con la conexión eléctrica, los costes y los plazos.

“En el segundo trimestre, Data4 anunció desarrollo de un campus de centros de datos en San Agustín de Guadalix, con una potencia total de 80 MW IT”.

Durante el segundo trimestre de 2023, Data4 anunció el desarrollo de un nuevo campus de centros de datos en San Agustín de Guadalix, siendo el único nuevo proyecto anunciado oficialmente por un operador internacional en el primer semestre del año.

Las zonas que acumulan la mayor parte de la oferta actual y futura siguen siendo los ejes A-1 y A-2, reflejo de la fuerte demanda de los hiperescaladores por estas ubicaciones. Sin embargo, la escasez de acceso a la energía hasta 2026 en el eje A-2 está provocando que operadores e inversores busquen otras ubicaciones con energía asegurada a corto y medio plazo.

En este sentido, los grandes proveedores de la nube o hiperescaladores (Google, Microsoft, IBM, AWS u Oracle) actualmente concentran la demanda por sus necesidades a corto plazo y la falta de suelo adecuado para su expansión.

En 2022, Google anunció su presencia en algunos de los centros de datos operativos más importantes de la capital, situados en Alcobendas, Julián Camarillo y Alcalá de Henares. Mientras, Microsoft anunció hace meses el desarrollo de tres centros de datos en San Sebastián de los Reyes, Algete y Meco. Se estima que el primero estará operativo en 2025.

Por su parte, en julio de 2023, IBM inició el despliegue de una Región Cloud Multi-Zona en Alcobendas (Data4), Las Rozas (NTT), y Julián Camarillo (Interxion), que albergará a más de 600 clientes. Además, aunque Amazon Web Services está completando el desarrollo de su región cloud con tres centros en Aragón, se aloja como inquilino en al menos dos centros en Alcobendas, y Julián Camarillo.

En cuanto a Oracle, anunció en 2022 que lanzará Oracle Cloud Madrid en colaboración con Telefónica para dar servicio en la nube a los 27 países de la UE. Esta región es la primera a nivel europeo, y la siguiente región 'cloud' estará situada en Alemania.

Entre los principales proyectos de centros de datos en desarrollo en la zona centro, destaca el de CyrusOne, cuyo edificio de dos plantas tendrá una capacidad de 18 MW IT y será el primer centro de datos de España que contará con una certificación Breeam.

A ello se añade el ya mencionado campus de Data4 en San Agustín de Guadalix, con una potencia total de 80 MW IT, compuesto por cuatro edificios con una capacidad de 12 MW IT cada uno. También prevé finalizar la construcción del tercer edificio del campus de Alcobendas a finales de 2024.

70% de la oferta actual de centros de datos de Barcelona se sitúa entre el centro y el aeropuerto.

Iron Mountain pretende alcanzar los 79 MW en su centro de datos situado en San Fernando de Henares. La primera ampliación de 20 MW se encuentra en las fases finales de diseño, y su finalización está prevista para 2024.

A su vez, Nabiax inició en mayo las obras de ampliación de su centro de Alcalá, que alcanzará los 22,2 MW IT a finales de año, y contempla tres ampliaciones más de 15, 15 y 7 MW IT. Su objetivo es superar los 100 MW IT en los próximos años.

Pasando a Form8tion, participada por Thor Equities, ha iniciado la construcción de la primera fase del Campus 'Madrid One', que ofrecerá hasta 24 MW IT de capacidad y estará operativo a finales de 2024. El campus contará con más de 100 MW.

Merlin Properties iniciará el desarrollo de su proyecto insignia a principios de 2024 en Portugal.

En su caso, Merlin Properties prevé inaugurar a finales de año su centro de datos en Getafe, que alcanzará los 20 MW IT de capacidad, y Microsoft tiene planes para el desarrollo de sus propios centros de datos en tres ubicaciones distintas de la capital.

Centros de datos en Barcelona

Aunque Barcelona sigue por detrás de Madrid, el interés de operadores e inversores es cada vez mayor. Con la Estación de Aterrizaje de Cables de Barcelona, la ciudad se ha convertido en uno de los puntos mejor conectados del sur de Europa.

En total, existen 13 centros de datos, que suman una capacidad de 20 MW IT, si bien en el futuro ascenderá hasta los 165.

La puesta en servicio del centro de datos EdgeConnex ha aumentado significativamente el suministro desde 2022, que se encontraba en 12 MW IT.

Por otro lado, destaca el anuncio de la adquisición de una parcela de 15.000 m² por parte de Global Technical Realty a finales de julio en el Parc de l'Alba, Cerdanyola del Vallés, con potencial para albergar un nuevo centro de datos con capacidad de hasta 16 MW IT.

El campus del centro de datos de AQ Compute, situado también en Parc de l'Alba, alcanzará una potencia de 50 MW IT.

Cabe apuntar, en este sentido, que aunque más del 70% de la oferta actual se sitúa entre el centro de la ciudad y el aeropuerto, pero la nueva oferta se concentra en la zona noreste, pudiendo convertirse Cerdanyola en la próxima ubicación clave por disponibilidad

de suelo, suministro eléctrico, conectividad y actividad empresarial.

Entre los proyectos destacados, también se encuentra el de Merlin, con acceso directo a la Estación de Aterrizaje de Cables de Barcelona y una capacidad de 16 MW IT. La socimi tiene previsto inaugurarlos a finales de año.

En su caso, Equinix está invirtiendo 54 millones en su segundo centro de datos en la ciudad, con 16 MW IT, y cuya entrada en funcionamiento está prevista para el primer trimestre de 2024. Panattoni, por su parte, anunció en abril que invertirá 300 millones en la construcción del que será el segundo mayor campus de centros de datos de Cataluña, con 30 MW IT en la primera fase.

Además, el primer centro de datos de Interxion en Barcelona, situado en Sant Adrià, estará terminado en 2024 y alcanzará una capacidad de 15 MW.

Otros proyectos clave que pueden mencionarse en España son los tres centros de datos de Amazon Web Services en Aragón, interconectados entre sí, o el campus de Meta en Talavera de la Reina, considerado proyecto de Interés Singular por el gobierno regional, así como el centro de datos de Merlin Properties en Arasur.

Destacan también el centro de datos de Aire Networks en Málaga, la iniciativa de Ingeostrum en Galicia o el proyecto del Ayuntamiento de Valencia para la puesta en marcha del primer gran centro de datos de la región.

El caso de Lisboa

El mercado de los centros de datos en Portugal está formado principalmente por espacios pequeños y microespacios de entre 200 y 1.000 m².

Sin embargo, la llegada de numerosos cables submarinos en los últimos años desde Norteamérica, Latinoamérica, África y Europa, han posicionado al país, y en concreto a Lisboa, como un punto estratégico.

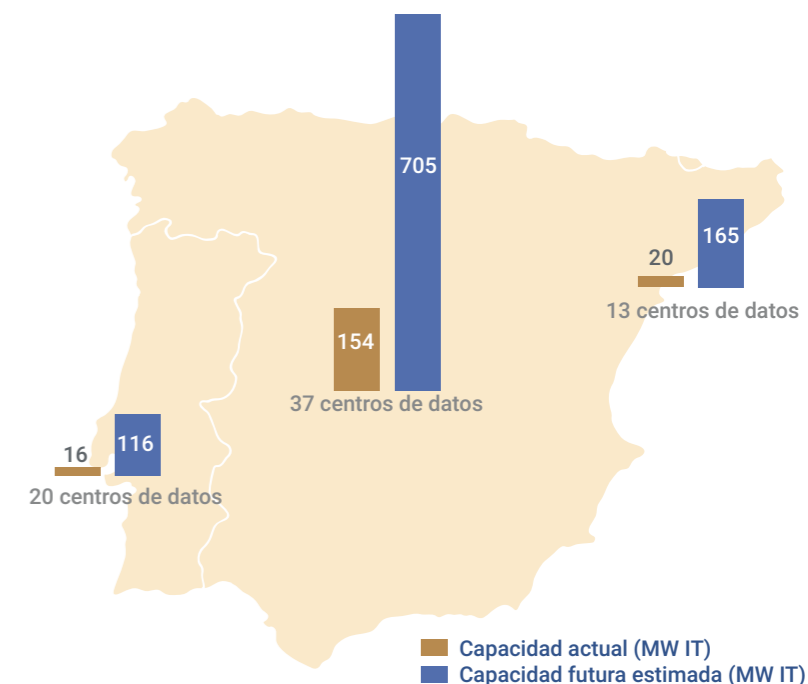
Esto, sumado a su cobertura de telecomunicaciones, y sus fuentes de energía renovables, ha captado la atención de los operadores por desarrollar centros de datos de mayor tamaño, explican en Colliers. El interés se ha extendido por todo el país, como demuestra la adquisición por Horizon Equity del centro de datos de Covilha a Altice por 100 millones.

Sin embargo, la ciudad no está atrayendo el interés esperado por parte de los hiperescaladores y los principales operadores.

La capacidad instalada en Lisboa, de 16 MW IT, no ha variado en los últimos meses y sigue siendo la misma desde 2022. Se prevé que alcance los 116 MW IT con los próximos proyectos.

La región concentra más del 50% de los centros de datos de Portugal. Los principales

ZONAS CLAVE PARA LOS CENTROS DE DATOS EN LA PENÍNSULA (Madrid, Barcelona y Lisboa)



operadores son Equinix, Altice y Colt, mientras que el resto de centros de datos son pequeños y de propietarios que operan su infraestructura.

La mayor parte de la oferta se encuentra en Braco de Prata y Prior Velho, pero Carnaxide será uno de los próximos clústeres de la ciudad.

Respecto a próximas iniciativas en Lisboa, Merlin Properties iniciará en 2024 el desarrollo de su proyecto insignia, y lo tendrá listo para entrar en servicio en 2025. Con 100 MW IT, contará con cinco edificios de centros de datos, dos de oficinas y edificios administrativos.

“Cerdanyola puede convertirse en la próxima ubicación clave en el mercado de Barcelona, por la disponibilidad de suelo, el suministro eléctrico, la conectividad y la actividad empresarial”.

En febrero de 2022, Amazon Web Services también anunció que desarrollaría un centro de datos en Lisboa, si bien la ubicación exacta y el tamaño del proyecto aún se desconocen. En cuanto a Ar Telecom, adquirió un terreno en Alfragide para un centro de datos y prevé invertir unos 10 millones en la primera fase, que estará operativa a finales de año.

Destaca igualmente el proyecto de Start Campus en Sines, cuya primera fase ofrecerá 15 MW TI. Una vez terminado, tendrá una capacidad de hasta 495 MW, con una inversión prevista de 3.500 millones. ●



2023, año de **consolidación**

La consolidación de un modelo de gestión empresarial de éxito va a suponer para Eigo un año de récords. Después de un 2022, con 143 millones de cifra de negocio, máxima cifra registrada desde su fundación en 2016, para este año las previsiones son optimistas, como consecuencia de la singularidad de la cartera, con tres proyectos de cerca de 100.000 m² en desarrollo y previsión de superar los 200 millones de euros.

Este crecimiento sostenido con previsiones consolidadas no se debe sólo a la forma de hacer las cosas. La coyuntura del sector y el crecimiento de nuestros principales clientes son factores que contribuyen positivamente, a pesar de la inflación de estos dos últimos años.

Aunque todos los proyectos son importantes, siempre hay algunos que representan mayores desafíos porque requieren una alta especialización para resolver las especificaciones más exigentes. Como son los desarrollos 'llave en mano' que deben atender características muy concretas.

Es el caso del desarrollo en Illescas de una nave de 98.500 m² para GLP destinado a Alcampo, el de Sagunto también para GLP de unos 86.100 m² que ocupará Quimi Romar o el de Panattoni, para Bridgestone en Burgos, en el sexto proyecto construido para la promotora norteamericana, con una nave en marcha de 44.400 m².

En cuanto a proyectos a riesgo de gran calado, estamos desarrollando para ICC en Pinto (Madrid) una plataforma logística en torno a los 90.000 m², otra de 88.000 m² para el mismo cliente en Torrejón de Ardoz (Madrid), además de una tercera de 65.000 m² para Panattoni que está arrancando en Miranda de Ebro.

A medio plazo, por un lado, continuamos con buenos datos en cuanto a demanda de espacios logísticos, sobre todo en actividades que generan valor, como el sector de alimentación. Por otro lado, seguimos con

unos índices de desocupación muy bajos. En Barcelona en torno al 2%, Zona Centro en un 7% y Valencia próximo al 3%. Todo esto bajo un entorno que todavía sigue en crecimiento, lo que impulsa que los operadores sigan demandando posicionarse estratégicamente.

Las rentas también se hacen eco de la inflación, no al mismo ritmo, pero con tendencia leve y sostenida al alza. La bajada de precios en la construcción, que no va a ser lo que se espera ni mucho menos, el impuesto a los derechos de emisión de CO₂ en la producción de cemento y la falta de relevo en la mano de obra, que ya empieza a ser preocupante en algunas zonas de España, seguirán sujetando la caída del precio.

En contra, hay que contar con el daño que se está viendo en la renta disponible de las familias, por el alza de las hipotecas y de la energía, y su repercusión en una retracción del consumo. Tendencia que al menos va a continuar durante el primer semestre de 2024, lo que hace que los posibles efectos de la vuelta a la normalidad no se empezaran a sentir hasta mediados del 2025.



GREGORIO DE LEÓN

Director de
Contratación en
Eigo Construcciones

“Serán las rentas y la bajada de intereses, los dos parámetros que marcarán el apetito de los inversores para reactivar el especulativo”.

Por todo ello, seguiremos viendo desaceleración en los desarrollos inmologísticos, marcado por la desaparición de la construcción en especulativo, salvo contadas excepciones, donde el 'build to suit' será la norma en la ejecución de los nuevos desarrollos.

Serán las rentas y la bajada de intereses, los dos parámetros que marcarán el apetito de los inversores para reactivar el especulativo. Y todo ello, sin perder de vista que sigue vigente todavía, la necesidad de nuevos espacios logísticos.

Actividad de GLP en el mercado español

GLP APUESTA POR ACTIVOS LOGÍSTICOS DE ALTA CALIDAD Y RIGUROSOS REQUISITOS DE SOSTENIBILIDAD

GLP multiplica su actividad en el inmologístico español, en el que suma 492.000 m² de superficie en activos bajo gestión y 181.000 m² de superficie en ejecución, al tiempo que incide en inmuebles con estándares avanzados en términos de sostenibilidad y cuidado de los trabajadores.

GLP mantiene su apuesta de largo recorrido en el inmologístico español y ya suma **492.000 m² en activos bajo su gestión** en España, repartidos estratégicamente por todo el país y con instalaciones ubicadas en diferentes localidades de Cataluña, Valencia, Castilla-La Mancha y Madrid.

Además, en el mes de septiembre de 2023, contaba con **181.000 m² de superficie en proyectos inmologísticos en ejecución**.

La intención de la compañía es enfocarse en su **proyecto Oaxis**, ubicado en el barrio madrileño de Villaverde, así como en los que tiene en Getafe, Illescas y Masquefa, que estarán disponibles a principios de 2024.

Al mismo tiempo, GLP también tiene planes de expansión en Barcelona y busca nuevas oportunidades en Valencia.

Ya desde sus inicios, la promotora ha puesto el énfasis en la **excelencia del diseño y la construcción**.

En este ámbito, sus activos inciden en aspectos como el aislamiento de alta calidad, soleras sin juntas y alta planimetría, diseño de trama estructural optimizado, o sistemas de evacuación de pluviales.

En cuanto a sus espacios exteriores, sus proyectos prestan especial atención a las características de los aparcamientos para semi-remolques dentro de la parcela, garantizando un estacionamiento seguro para vehículos privados, así como **amplias playas de maniobra**.

Las **políticas ESG**, como demuestra G-Park Masquefa, son clave en su portfolio, que destaca también por su buena conectividad, como en el caso de los proyectos de Villaverde y Getafe, y su disponibilidad inmediata, con los de Tauro 3 y Santa Perpetua a la cabeza

GLP tiene planes de expansión en Barcelona y busca oportunidades en Valencia



En el caso del municipio madrileño, GLP calcula que su séptima promoción en el centro peninsular, el **G-Park Getafe**, **estará listo a principios de 2024**, tras iniciarse sus obras de construcción el pasado mes de junio.

Este activo ubicado al sur de Madrid tendrá una superficie construida de 22.153 m² sobre una parcela de más de 35.000 m² con fachada a la A-4 y cerca de la M-50. Orienta su actividad hacia la logística de proximidad, la distribución capilar y posibles operativas de comercio electrónico, aprovechando su **ubicación en plena corona metropolitana de Madrid**.

La instalación se ha diseñado con una altura máxima de almacenamiento de 12,2 metros y contará con 26 muelles de carga y descarga, así como de un parking para vehículos de 179 plazas.

Con todos estos proyectos GLP busca **generar nuevos estándares** en aspectos clave para los desarrollos inmologísticos como la sostenibilidad o el bienestar de las trabajadoras en un contexto de escasez de mano de obra, teniendo en cuenta las nuevas exigencias en automatización, eficiencia energética y nuevas tecnologías que cada vez son más indispensables en la actividad logística. ●

EL PODER TRANSFORMADOR DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL

La inteligencia artificial se dibuja como una tecnología con un gran potencial para transformar radicalmente múltiples campos de actividad. Entre ellos se encuentra el inmobiliario y de la construcción, con el fin de mejorar la gestión de los activos logísticos.

La inteligencia artificial **no es una tecnología nueva**, pero la irrupción de Chat GPT en 2022, su adopción masiva a gran velocidad y la respuesta inmediata de otros grandes gigantes tecnológicos con herramientas similares o incluso mejores ha hecho que se ponga de plena actualidad.

Esta aplicación alcanzó los **cientos millones de usuarios en un plazo de dos meses**, lo que la coloca como la herramienta informática de más rápida implantación de la historia, por encima de las redes sociales o de la propia internet.

A nivel empresarial, parece ser, según diferentes estudios, que muchas empresas de diferentes sectores **se han lanzado a experimentar** con la inteligencia artificial, pero, sin embargo, solo unas pocas, menos de un 20% de acuerdo

con algunos análisis, van más allá y la utilizan de manera recurrente en su actividad diaria.

Grandes posibilidades

Más allá del inmenso potencial que ofrece, mientras algunos se han lanzado de lleno a explorar sus posibilidades, otros abogan por poner límites a un campo desconocido que, al tiempo que es capaz de proponer mejoras inimaginables, también puede usarse para lo más terrible.

“ La inteligencia artificial tiene un gran potencial para analizar datos generados en activos individuales o en carteras completas para mejorar su construcción y gestión.

El potencial de la inteligencia artificial, la facilidad con que se usa, la falta de información sobre los desarrollos tecnológicos que están detrás, el gran volumen de información que recopila y la rapidez de su adopción han levantado ciertas dudas éticas sobre posibles usos perniciosos y han abierto **un profundo debate a escala global**.

En el fondo, la inteligencia artificial no es más que el uso de complejos cálculos matemáticos tomados de muy diversas fuentes para generar una respuesta. De igual manera, la inteligencia artificial también está **pensada para evolucionar y para aprender** asimilando más datos y aprendiendo de sus propios errores.

Como la inteligencia humana, la artificial tiene aplicación **en prácticamente todos los campos del conocimiento**, incluyendo el diseño, desarrollo y construcción de edificios.

Inteligencia artificial y cadena de suministro

De igual manera, la inteligencia artificial es una de las tecnologías emergentes llamadas a transformar radicalmente **la gestión de las cadenas de suministro** a corto y medio plazo.

Según un reciente estudio de Prologis, el uso de esta tecnología permitirá **incrementar la resiliencia** en las cadenas de suministro, actuando sobre diversos factores de la gestión logística.

De igual manera, la automatización en almacenes y plataformas logísticas puede reducir

las necesidades de suelo logístico. La compañía calcula que esta disminución puede ser de **entre un 10% y un 20%**, aunque, al mismo tiempo, también detecta una adopción lenta de la automatización que podría alcanzar un porcentaje de entre un 10% y un 15% en los próximos diez o quince años.

Inteligencia artificial y construcción

Dentro del ámbito inmobiliario la inteligencia artificial se utiliza para la **gestión de la información** que generan los datos recogidos en activos individuales o carteras completas.

10-20% | **reducción de necesidades de suelo logístico que puede provocar la automatización.**

Así mismo, la inteligencia artificial **también permite** analizar consumos energéticos, monitorizar sistemas de protección contra incendios y seguridad, así como en procesos más complejos de facility management, incluyendo monitorización del mantenimiento de activos.

De manera particular, JLL estima que la inteligencia artificial puede jugar un papel destacado en fases de seguimiento previas y posteriores a la construcción para **abordar los retrasos y la presión en los precios**.

En este sentido, el lenguaje natural y la tecnología de procesamiento de lenguaje pueden acelerar las tareas que involucran **permisos, contratos e incluso el diseño de activos**.

Así mismo, más a futuro es posible que este desarrollo también tenga **uso en la construcción**, sobre todo ante el creciente problema de escasez de mano de obra en la construcción.

Aunque, para la consultora, a medida que el coste de los materiales y la mano de obra vayan aumentando, habrá suficiente presión para explorar **alternativas de robotización y automatización**.

Concretamente, la división de tecnología de esta compañía ha diseñado un **modelo de inteligencia artificial generativa** a medida para las necesidades del sector inmobiliario será utilizado por sus más de 103.000 empleados para proporcionar información sobre el sector a los clientes de una forma completamente novedosa.

Así pues, los extensos datos internos de JLL se complementarán con **fuentes externas** de inmuebles.

Con ello se pretende conectar a compradores, vendedores e inversores en el momento adecuado, con los datos correctos para mejorar significativamente el **proceso de toma de decisiones**. ●

El ritmo de adopción de la inteligencia artificial es el más alto de la historia.



La perspectiva de los inquilinos

HACIA UN ESCENARIO DE ALTOS COSTES DE ALMACENAMIENTO

La inflación genera un escenario de altos costes de almacenamiento que se prolongará hasta bien entrado 2024, en un contexto dominado a nivel global por bajas tasas de disponibilidad de producto logístico, retraso en la finalización de nuevos desarrollos, especialmente especulativos, y dudas en la demanda ante la incertidumbre del consumo.



Desde el primer trimestre de 2022 se detecta una **tendencia al alza en los costes de almacenamiento** que afecta tanto a Europa, como a los Estados Unidos y a China.

Un reciente análisis dado a conocer por Transport Intelligence refleja cómo la **espiral inflacionista** que se vive desde los primeros meses del año pasado impulsa el crecimiento de las rentas en plataformas logísticas y, al mismo tiempo, hace descender la tasa de disponibilidad de almacenes en los mercados europeos y estadounidenses, pese a los nuevos proyectos de construcción que se multiplican.

Fundamentalmente, desde el punto de vista de los inquilinos de naves logísticas, los costes de almacenamiento están **vinculados a ciertos factores específicos** como son el precio de la energía, las rentas de las instalaciones y el coste laboral y del equipamiento, entre otros.

En los últimos años, el **precio de la energía** está disparado, de ahí que esté al alza la tendencia para buscar sistemas que permitan ahorrar consumo energético.

Así mismo, la **baja tasa de disponibilidad** que suele existir en las zonas más tensionadas y de mayor actividad logística también ha hecho que las rentas hayan tendido a crecer, presionadas además por la necesidad de generar mayores rentabilidades, pero con el límite que implica no poner en riesgo el negocio de los inquilinos.

De igual manera, los **costes laborales** también están creciendo en un contexto de escasez de profesionales.

Además, por otro lado, el **creciente proceso de automatización** que se vive en ciertos segmentos de la actividad logística también hace que se encarezca el almacenamiento, en un

contexto marcado también por la acumulación de stock que muchas empresas han impulsado desde el inicio de la pandemia en 2020 y que solo ahora, años después, empieza a ver cómo se ajustan de nuevo los niveles de inventario a las previsiones reales de la demanda.

“La incertidumbre económica está haciendo que, en términos generales, se reduzca la absorción de nuevo producto, generalmente con rentas más altas”.

Costes en Europa

En el caso europeo, la **disponibilidad de espacios de almacenamiento** es tan baja que la llegada de nuevas instalaciones y la evolución de la inflación apenas se dejará notar en un descenso de los alquileres.

En particular, el informe de Transport Intelligence apunta que las rentas en el Viejo Continente se mantendrán altas, dado que persistirá la presión sobre los precios y la tasa de disponibilidad se mantendrá en niveles históricamente bajos, **pese a la absorción de nuevo producto** pendiente de llegar al mercado.

A su vez, desde el punto de vista de la oferta, el análisis apunta a una cierta contención del número de proyectos en desarrollo ante las incertidumbres que presenta el actual panorama económico, **especialmente en lo que tiene que ver con desarrollos especulativos**.

En paralelo, también es factible que las dudas económicas **afecten también a la absorción de nuevo producto**, por lo general con rentas más altas, especialmente en algunos de los mercados europeos más consolidados.

Los proyectos intentan adaptarse a la evolución de la demanda.

“La baja tasa de disponibilidad en el inmolegístico europeo y el retraso de algunos proyectos mantendrá los costes de almacenamiento altos hasta bien entrado 2024”.

En este contexto, los efectos de la inflación sobre los **costes de los materiales de construcción** para las plataformas logísticas están haciendo que muchos desarrollos se retrasen para garantizar que se obtiene un adecuado retorno de la inversión.

Todo este conjunto de circunstancias hará que los costes de almacenamiento no experimentarán cierta contención **hasta mediados de 2024** como pronto.

El retraso en los desarrollos se deja notar sobre todo en proyectos especulativos.

E incluso llegado ese momento, una cierta recuperación de la economía global, especialmente en los Estados Unidos y Europa, **podría hacer que se incrementara la demanda** de espacios de almacenamiento, con lo que los costes tampoco bajarían para entonces.

De igual manera, la cada vez más habitual **automatización de las instalaciones** también mantiene altos los costes de almacenamiento. En esta misma línea, los costes laborales también crecen impulsados por la inflación y por la creciente escasez de profesionales.

Estados Unidos y China

Según el informe, los costes del almacenamiento en los Estados Unidos seguirán una **trayectoria similar** a la que se dibuja para Europa, dada la alta inflación que sigue registrando el país.

En Asia, la situación es bien diferente, con **costes de almacenamiento contenidos**.

De cara al futuro, la incorporación de nuevos proyectos inmolegísticos al stock en las diversas zonas geográficas del planeta **podría hacer que la tasa de disponibilidad sea más alta**, facilitando una cierta contención de los costes de almacenamiento, al existir una mayor oferta que permita a los inquilinos tener varias opciones.

Sin embargo, al mismo tiempo, también es posible que a lo largo de 2024 se empiece a notar **cierta recuperación económica**, un factor que podría impulsar, a su vez, las necesidades de almacenamiento, presionando estos costes al alza.

En todo caso, **el nivel de incertidumbre sigue siendo muy alto**, mientras las economías navega a dos aguas entre la inflación desbocada y el riesgo de recesión si la política monetaria se pasa de estricta. ●





Nueva normativa en la Unión Europea

HACIA UNA MAYOR EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LA CONSTRUCCIÓN

La Directiva de eficiencia energética, que deberá volcarse al ordenamiento jurídico español antes de octubre de 2025, marca objetivos para la construcción de activos logísticos y extiende el proceso de transformación que vive el sector.

La logística es una actividad **gran consumidora de energía**. Al mismo tiempo, en el sector también existe un amplio margen para generar mayores eficiencias en el consumo energético y ahorrar en la medida de lo posible.

De hecho, la logística y el transporte están inmersos en un **profundo proceso de transformación energética** que engloba desde la electrificación de las flotas de reparto urbano de mercancías, hasta iniciativas con diferentes combustibles el transporte marítimo y en el aéreo, así como en el transporte de mercancías por carretera y por un fomento del ferrocarril como modo sostenible.

De igual manera, estas iniciativas se extienden también a los **ámbitos de la intralogística** y de los consumos energéticos en almacenes.

Desde hace tiempo, los diferentes actores del sector inlogístico vienen desarrollando **diversas iniciativas de eficiencia energética** que van desde el diseño y la construcción de los activos, hasta las condiciones de su explotación y ahora se ha dado un nuevo paso con una iniciativa legislativa a nivel europeo.

Nueva Directiva desde septiembre

El pasado mes de **septiembre** se publicó oficialmente la Directiva de Eficiencia Energética.

Esta norma aspira a **reducir el consumo de energía final a escala de la UE** en un 11,7 % en 2030 y, a la vez, da a los Estados miembro flexibilidad para alcanzar el objetivo.

“ *El sector logístico es una actividad con un alto consumo de energía y está en un complejo proceso de transformación que también afecta a almacenes y plataformas.* ”

En concreto, los Estados miembro de la UE deberán **garantizar colectivamente**, para 2030, una reducción en el consumo de energía final de al menos un 11,7 % con respecto a las previsiones de consumo de energía para 2030 realizadas en 2020.

Esto se traduce en un **límite máximo de 763 millones de toneladas equivalentes de petróleo** para el consumo de energía final y de

993 millones de toneladas equivalentes de petróleo para el consumo de energía primaria.

El límite de consumo para el consumo final será **vinculante para los Estados miembros de forma colectiva**, mientras que el objetivo de consumo de energía primaria será indicativo.

En este sentido, se define el consumo de energía final como la **energía consumida por los usuarios finales**, mientras que el consumo de energía primaria incluye asimismo lo que se utiliza para la producción y el suministro de energía.

Todos los Estados miembro contribuirán a la consecución del objetivo general de la UE. Establecerán **contribuciones y trayectorias nacionales indicativas** destinadas a alcanzar el objetivo en sus planes nacionales integrados de energía y clima. Los proyectos de planes nacionales de energía y clima actualizados debían presentarse en junio de 2023, y los planes definitivos deberán presentarse en 2024.

“ *La Directiva propone una reducción paulatina del consumo de energía hasta 2030 que tenga en cuenta un reparto equitativo por países.* ”

La fórmula para calcular las contribuciones nacionales a la consecución del objetivo será **indicativa**, y se admitirá una desviación del 2,5 % con respecto a la fórmula.

La Comisión calculará si la suma de todas las contribuciones permite alcanzar el objetivo del 11,7 % y, de no ser así, **pedirá correcciones** de aquellas contribuciones nacionales que sean inferiores a las que se habrían derivado de la aplicación de la fórmula (el conocido como mecanismo de subsanación de desfases).

Las iniciativas para reducir los consumos energéticos en los activos logísticos se han multiplicado.

A estos efectos, la fórmula se basa, entre otras cosas, en la intensidad energética, el PIB per cápita, el desarrollo de las energías renovables y el potencial de ahorro energético.

El **objetivo anual** de ahorro energético para el consumo de energía final *aumentará gradualmente de 2024 a 2030*. Los Estados miembros garantizarán un nuevo ahorro anual medio para este periodo del 1,49 % del consumo de energía final, hasta alcanzar gradualmente el 1,9 % el 31 de diciembre de 2030.

11,7% es el objetivo de reducción en el consumo de energía para 2030

Los Estados miembro pueden incluir en el cálculo para determinar si se ha alcanzado el objetivo el ahorro de energía obtenido a través de las **medidas de actuación adoptadas** en virtud de la Directiva sobre la Eficiencia Energética de los Edificios, tanto en su versión vigente como en la revisada, las medidas derivadas del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (con respecto a las instalaciones, los edificios y el transporte) y las medidas energéticas de emergencia.

Las nuevas normas imponen una **obligación específica para el sector público** que consiste en conseguir una reducción anual del consumo de energía del 1,9 %, de la que podrán excluirse el transporte público y las Fuerzas Armadas. Además, los Estados miembros tendrán que renovar cada año al menos el 3 % de la superficie total de los edificios propiedad de organismos públicos.

El sector español, a favor

A su vez, las empresas del sector en España quieren que se apueste a nivel de la Unión Europea por un **entorno construido descarbonizado, resiliente e inclusivo**, a la vista de que los edificios suponen el 40% del consumo energético y el 36% de las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa.

En este contexto, se considera que la Directiva puede ser la **herramienta clave** para lograr con éxito los objetivos europeos de descarbonización e independencia energética, lo que implica reducir las emisiones en su territorio en al menos un 55% en 2030 y la neutralidad climática en 2050.

“ Cuatro de cada cinco edificios en España son ineficientes desde un punto de vista de consumo de energía.

Según los cálculos de Green Building Council España, **cuatro de cada cinco** edificios son ineficientes energéticamente.

La Directiva a grandes rasgos

En la Directiva se establecen normas destinadas a aplicar la eficiencia energética con carácter prioritario en todos los sectores, a eliminar barreras en el mercado de la energía y a **superar deficiencias** del mercado que obstaculizan la eficiencia en el abastecimiento, el transporte, el almacenamiento y el consumo de energía.

Además, también se prevé el establecimiento de **contribuciones indicativas nacionales** de eficiencia energética para 2030.

En este sentido, la Directiva establece **requisitos mínimos**, sin perjuicio de que cual-

La Directiva deberá estar traspuesta al ordenamiento jurídico español antes de octubre de 2025.

quier Estado miembro mantenga o introduzca medidas más estrictas, que deberán ser notificadas a la Comisión.

De manera particular, el texto legal establece **obligaciones de ahorro energético** del 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2025, del 1,3 % del consumo de energía final anual, del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2027, del 1,5 % del consumo de energía final anual, y del 1 de enero de 2028 al 31 de diciembre de 2030, del 1,9 % del consumo de energía final anual, como promedio de los últimos tres años anteriores al 1 de enero de 2019.

Así mismo, se articulan **sistemas de obligaciones de eficiencia energética**, medidas de actuación alternativas y sistemas de gestión de la energía y auditorías energéticas.

De manera particular, en relación con los **centros de datos**, a más tardar el 15 de mayo de 2024 y posteriormente cada año, los Estados miembros exigirán a los propietarios y operadores de centros de datos de su territorio, con una potencia eléctrica demandada por los sistemas de tecnologías de la información de 500 kW como mínimo, que pongan a disposición del público información sobre consumo de energía.

Por otro lado, la Directiva también regula el **suministro eficiente de energía** a los edificios, entre otros extremos.

España tendrá que adoptar la Directiva al ordenamiento jurídico del país antes de **11 de octubre de 2025**, como el resto de países de la Unión.

Todas estas iniciativas se engloban **dentro del proyecto global de la Unión** para mejorar la sostenibilidad de la zona económica, intentando no afectar al crecimiento económico y sin perjudicar su competitividad frente a otros bloques. ●

Nuevos proyectos

P3 Logistic Parks, ambición de liderazgo

Con un portfolio que se sitúa por encima los 800.000 metros cuadrados en España, P3 tiene el objetivo de superar el millón de metros cuadrados el próximo año.

Tras años de crecimiento ininterrumpido de la actividad logística en el mercado inmobiliario en toda Europa, durante los últimos meses, los altos costes de construcción, el aumento de los tipos de interés y la creciente incertidumbre sobre el crecimiento económico han supuesto un freno tanto en la promoción de nuevos espacios, como en el volumen de inversión

Aun así, **los fundamentales del sector se mantienen fuertes**, haciendo del segmento logístico uno de los que mejor se ha comportado tanto en términos de valoración como en evolución de rentas.

Durante los últimos años, P3 Logistic Parks se ha consolidado como uno de los principales proveedores de espacio logístico en Europa. Con presencia en 11 países y con una **cartera de más de 8.5 millones de metros cuadrados**, este año se han iniciado operaciones en Reino Unido y se han continuado con inversiones en países como España, Francia, Italia, Alemania o Polonia, reafirmando nuestra apuesta por el sector.



Javier Mérida, director general de P3 Logistic Parks en España

La ambición de liderazgo de P3 en el sector, no solo busca la expansión geográfica y el crecimiento de nuestra cartera, sino que perseguimos hacerlo de forma “excelente”. Buscamos atender las necesidades de los clientes con inmuebles de altas prestaciones en materia de eficiencia y sostenibilidad, junto con una gestión personalizada.

En la actualidad, el portfolio de P3 se sitúa **por encima los 800.000 m²** en España, con el objetivo de superar el millón de metros cuadrados el próximo año. Para lograrlo, nos apoyamos en la compra de suelo, la promoción de nuevos proyectos, tanto llave en mano como a riesgo, y en la compra de inmuebles ya construidos.

En cuanto a los **nuevos proyectos**, P3 Reus y P3 Sant Fruitós, ambos en Cataluña, son ejemplos de operaciones de promoción actualmente en marcha. En Reus se ha comprado un suelo de 175.000 m², equivalente a 15 campos de fútbol, para construir una nave de más de 100.000 m² el **mayor proyecto logístico actual de Cataluña**.

El proyecto en Sant Fruitós, cerca de Manresa, se construirá una nave de 33.000 m² en una parcela de 66.000 m². La construcción de estas dos naves, cuyos trabajos están previstos que finalicen en 2025, mejorará los bajos niveles de disponibilidad de superficies logísticas en Cataluña, con activos de calidad en ubicaciones clave.

En cuanto a la **inversión**, seguimos interesados en crecer en mercados estratégicos a través de la compra de activos. Recientemente se ha completado la adquisición de dos naves logísticas en Valencia, arrendadas a uno de los principales operadores de la región.

Durante los próximos meses seguiremos buscando oportunidades, siendo muy selectivos en cuanto a la calidad y ubicación de los inmuebles.

P3 Logistic Parks construirá en Reus el mayor proyecto logístico actual de Cataluña.



Prologis Park Guadalajara DC1

A DISPOSICIÓN DE LAS PERSONAS Y DE LA LOGÍSTICA

El nuevo centro logístico de Prologis en Guadalajara, a diferencia de los almacenes convencionales, tiene una altura libre interior de 14 metros, tres más de lo habitual, lo que se traduce en estanterías de ocho alturas y un 26% más de capacidad de almacenaje.

Nuestro país cuenta con una cadena de suministro cuyo engranaje y flujo de movimiento garantizan los miles de agentes que la conforman, cada área de la logística y cada profesional logístico. En definitiva, nuestro sector es una industria que se vertebra como uno de los principales motores económicos de la sociedad, ya sea por el boom del comercio electrónico, por abastecer las estanterías de los supermercados, garantizar la disponibilidad de material sanitario en el periodo más difícil de la pandemia o por hacer que la mercancía llegue de la otra parte del planeta a nuestro hogar o a nuestras tiendas de confianza.

A pesar de ser una parte esencial del tejido socioeconómico, a la logística todavía le queda mucho camino para conseguir el reconocimiento que se merece y, desde Prologis, abogamos por difundir, divulgar y poner en valor esta profesión. Y, como no puede ser de otra manera, por dar a conocer los retos a los que nos enfrentamos. En el caso de la inmologística, bien es sabido que la falta de suelo logístico bien situado es nuestro mayor desafío.

Prologis, con una clara hoja de ruta, va más allá del desarrollo de edificios logísticos.

Cada área geográfica presenta una realidad particular, pero con una tendencia generalizada de complejidad e incertidumbre a corto plazo. Como referentes en el sector, mantenemos un trabajo incansable para satisfacer las necesidades del mercado y muestra de ello es nuestro centro logístico en Guadalajara, un activo de primer nivel de 40.000 m² en el Polígono de El Ruiseñor.

El edificio Prologis Park Guadalajara DC1, a diferencia de los almacenes convencionales, tiene una altura libre de 14 metros, tres metros más de lo habitual, permite ocho alturas de estanterías y 75.000 posiciones de palets, ofreciendo un 26% más de capacidad de almacenaje. Los diferentes operadores logísticos interesados se beneficiarán del gran eje estratégico para la logística en el que se está convirtiendo Guadalajara.

Como actividad esencial, debemos liderar la transición hacia la sostenibilidad con la eficiencia energética, la generación de energía renovable distribuida 'on site' y la movilidad sostenible como ejes esenciales para lograr las cero emisiones netas en 2040. De hecho, el certificado Breeam Excellent y el sello Well Gold corroboran el altísimo nivel de Guadalajara DC1.

Con una clara hoja de ruta, nosotros vamos más allá del desarrollo de edificios logísticos. Prologis Essentials es nuestra plataforma de valor añadido que ofrece soluciones en torno a las operaciones de intralogística, energía y sostenibilidad, movilidad y capital humano de la industria logística. A través de esta herramienta, ponemos a disposición del cliente un amplio abanico de soluciones de almacén vanguardistas y de última generación. En definitiva, la mejor respuesta para todo tipo de necesidades. ●

VGP

BUILDING
TOMORROW
TODAY

¿BUSCAS UNA SOLUCIÓN? ¡ACEPTAMOS EL RETO!

Nuevas ubicaciones para sus actividades logísticas e industriales

VGP PARK MARTORELL



VGP PARK VALENCIA CHESTE



VGP PARK CÓRDOBA



VGP PARK FUENLABRADA 2



VGP Naves Industriales Península, S.L.
Carrer de Còrsega, 301-6^o-1^a / 08008 Barcelona
contacto@vgpparks.eu / +34 900 109 088
www.vgpparks.eu



EL MOTOR DEL COMERCIO ELECTRÓNICO SE GRIPA

La demanda de activos logísticos asociados al e-commerce alcanzó su máximo entre 2020 y 2021. Desde entonces ha ido perdiendo fuerza, mientras tomaban el relevo operadores logísticos, transportistas y empresas de distribución.

El comercio electrónico sigue **avanzando con paso firme** en el mercado español. En este sentido, las ventas del comercio electrónico en España han recuperado cierto brío al comienzo de este 2023, a tenor de los últimos registros publicados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

“ El canal de comercio electrónico sigue creciendo en España, con un aumento de las ventas de un 22,7% anual en el primer trimestre de 2023.

Concretamente, la facturación del comercio electrónico en España ha crecido en el primer

trimestre de 2023 un **22,7% interanual** hasta alcanzar los 19.175 millones de euros.

Así mismo, por número de transacciones, en los tres primeros meses de este mismo año se han registrado más de **363 millones de transacciones de comercio electrónico**, un 16,1% más que un año antes.

Pese a este impulso que sigue registrando el canal on-line español, parece que la demanda de instalaciones logísticas para el e-commerce se ha estancado, cuando hasta fechas recientes venía actuando como un **potente motor** que, a rebufo de las necesidades de Amazon, uno de los principales actores del canal on-line en España, marcaba el paso en cuanto a de-

manda de metros cuadrados, de ampliación de la demanda a mercados secundarios y de instalaciones adaptadas a los requerimientos de unos sistemas logísticos muy avanzados.

Los últimos registros estadísticos publicados recientemente por CBRE reflejan esta situación, mientras que las informaciones que llegan de **proyectos parados o retrasados** confirman la situación.

“ El parón en la demanda de espacios logísticos para e-commerce ha llevado a paralizar, al menos de momento, proyectos ya finalizados.

Si en el centro peninsular, la contratación de activos logísticos vinculados al comercio electrónico llegó a significar un 41% del total en 202, un año después ya se notó el bajón, en una **tendencia que se mantuvo en 2022** y que este año implica que no hay demanda de naves logísticas asociada al canal on-line.

Algo similar, aunque de manera menos llamativa y con algo más de retraso se ha registrado en el otro gran mercado inmovilístico español, **el catalán**.

De hecho, el otrora pujante e-commerce **ha cedido el trono** en los niveles de absorción de superficie logística a otros segmentos,

principalmente operadores logísticos, empresas de transporte y distribución, así como grandes superficies.

Cambios en las prioridades

El caso de Amazon es paradigmático en este sentido. La pandemia impulsó en su momento las compras a través de internet y con este ascenso llegó la necesidad de contar con una **red logística densa**, que permitiera cubrir el territorio peninsular con la mayor eficiencia, agilidad y al menor coste, eliminando pasos operativos en la medida de lo posible.

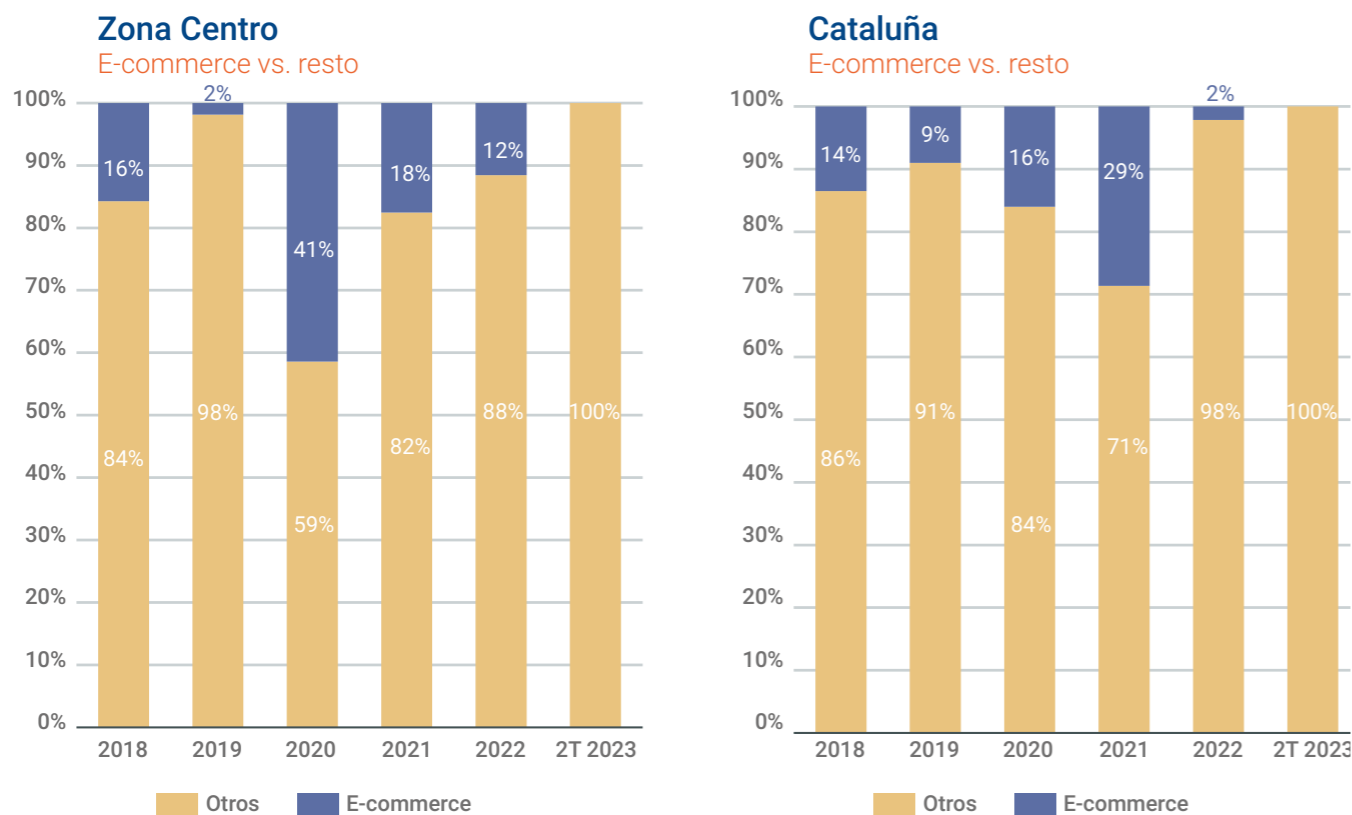
En los últimos años, el gigante estadounidense del comercio electrónico fue haciéndose a **velocidad de vértigo** con una importante red de infraestructuras con las que cubrir España.

41% | porcentaje del e-commerce sobre la contratación logística en la zona centro en 2020.

A principios de 2022, la compañía sumaba nueve centros logísticos, dos centros de distribución, dos centros de reparto urbano más para su servicio Amazon Fresh y un total de 24 estaciones logísticas repartidas por España.

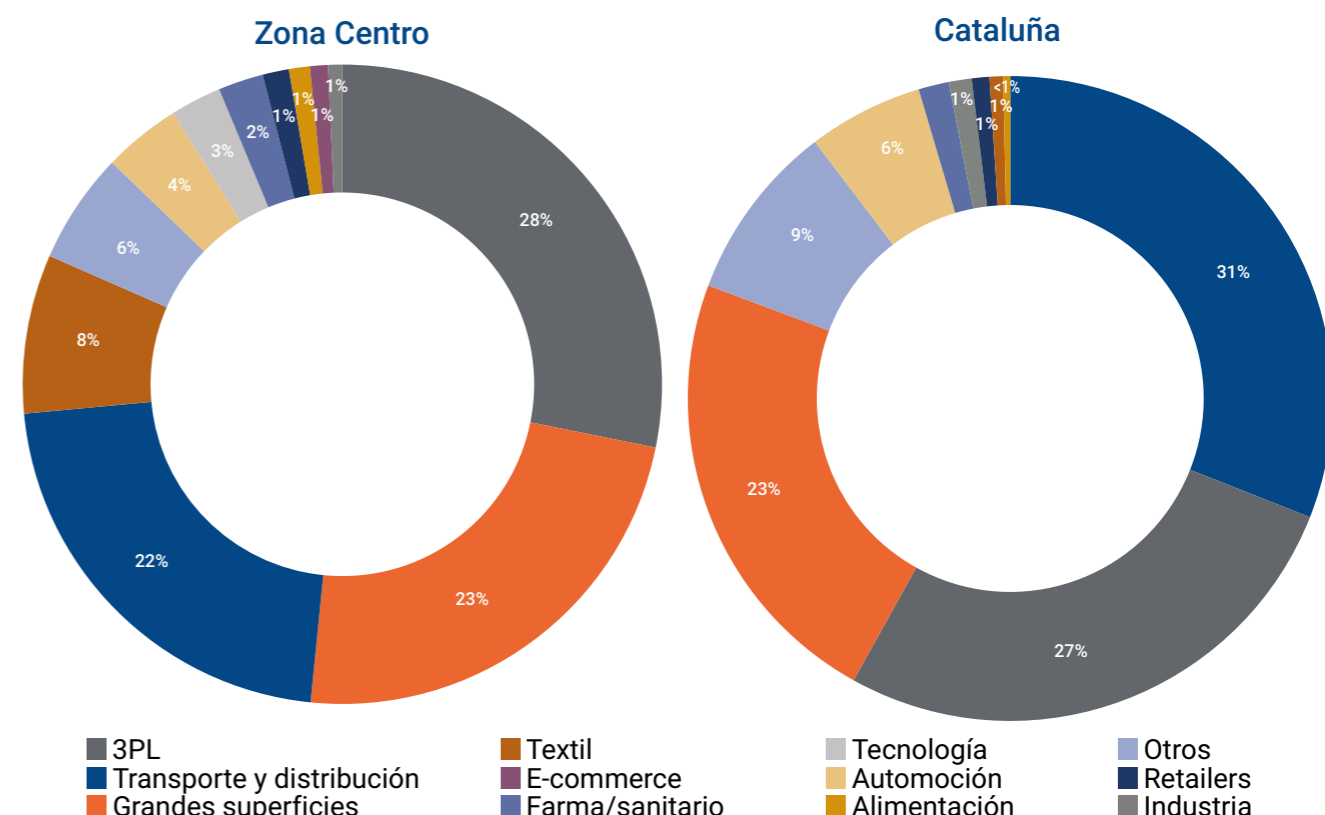
Ya entonces se planeaban abrir **dos nuevas instalaciones logísticas en Asturias y en Extre-**

DESCENSO DE CONTRATACIÓN EN EMPRESAS DE E-COMMERCE



Fuente: Cbre Research

ABSORCIÓN DE SUPERFICIE LOGÍSTICA



Fuente: Cbre Research

madura. Sin embargo, ninguna de las dos tiene visos de prosperar, al menos en el corto plazo. Como la **plataforma asturiana de Bobes**, terminada desde hace más de un año, aunque sin fecha para su entrada en servicio.

En la misma situación está el **centro de Badajoz**, también finalizado y cuya entrada en funcionamiento se había previsto para este 2023.

Parece que Amazon ya habría dimensionado una red **adaptada a una demanda** bien establecida y con una competencia creciente.

Además, los sucesivos procesos de ampliación acometidos en algunas de sus principales instalaciones logísticas españolas, les ha permitido **adaptarse a la realidad** del mercado del e-commerce en España.

Por otro lado, **Alibaba también se ha ido abriendo camino** en el canal on-line español, pero sin desplegar una red logística tan compleja y densa como la diseñada por la estadounidense, ya que el crecimiento de Alibaba ha venido **de la mano de partners logísticos** y con una clara vocación continental, en detrimento de una gestión más centrada en cada país.

A su vez, otras empresas españolas también han desarrollado **instalaciones logísticas para sus canales on-line**, pero sin los volúmenes planteados en su día por Amazon.

Quizás el ejemplo más paradigmático de estos proyectos es el de **las colmenas que está desarrollando Mercadona** para su canal on-line.

De momento, la cadena valenciana suma ya **seis plataformas** para su área de comercio electrónico, tras la reciente apertura de una nueva en la localidad madrileña de Boadilla del Monte.

La logística del comercio electrónico evoluciona a gran velocidad hacia un servicio más omnicanal, con menos entregas a domicilio.

A ellas se suman otras ya operativas en Valencia, Barcelona, el municipio madrileño de Getafe, Alicante y Sevilla, con una estructura apoyada en la gestión de los pedidos on-line que puede acometerse desde la potente red de establecimientos físicos que tiene la compañía.

Una logística que evoluciona con rapidez

En definitiva, tras el impulso de finales de la década pasada e inicios de esta, parece que el segmento del comercio electrónico se acerca a una **cierta estabilidad**, en lo que respecta a demanda de espacio logístico.



El comercio electrónico venía necesitando hasta hace poco grandes instalaciones.

En su lugar, los actores tradicionales del sector, operadores logísticos y transportistas, parecen tomar el relevo, ante la necesidad de contar con instalaciones adaptadas a los nuevos requerimientos, de la mano de una gestión de las cadenas de suministro más flexible, resiliente y focalizada en un **consumo omnicanal**, en el que los consumidores tienen a mezclar el canal on-line con el presencial.

De igual manera, la logística es un sector extraordinariamente dinámico y, como no podía ser de otra manera, la cadena de suministro del comercio electrónico también está evolucionando a gran velocidad.

Las necesidades de rentabilizar los envíos, las crecientes limitaciones de movilidad en las ciudades y la pujante tendencia de sostenibilidad están reorientando las todavía mayoritarias entregas domiciliarias hacia **envíos a consignas, a tiendas o a puntos de conveniencia**, en consonancia con los volúmenes que mueven en otros mercados europeos.

Así mismo, parece que la velocidad en los envíos pierde peso en las prioridades de los usuarios del canal on-line, en detrimento de una mayor previsibilidad y visibilidad en los envíos, así como de **una mejor gestión de las devoluciones**, con la logística inversa ganando enteros como uno de los pilares del éxito para cualquier operador del canal on-line.

Así pues, tras el impulso que hasta hace escasos meses han vivido las **grandes instalaciones logísticas para el e-commerce** con

Con redes dimensionadas para el canal on-line, parece que ahora las prioridades en cuanto a instalaciones logísticas son otras.

amplios espacios, grandes patios de maniobras, importantes números de muelles, entre-suelos y multiplantas, ahora el comercio electrónico parece estar viviendo una fase de fuerte maduración, en la que los volúmenes están cediendo paso a una mayor rentabilidad.

Del mismo modo, los proyectos en mercados secundarios, que habían ido ganando terreno en los últimos años, ahora parecen más contenidos, como demostrarían los casos de Amazon en Asturias y Badajoz.

A todo este cambio de paradigma ha contribuido también y de manera decisiva el **potente desarrollo tecnológico realizado en los últimos años** y que ha permitido gestionar grandes volúmenes estacionales, como los que se producen cada 'Black Friday' o cada Navidad, cada vez con más soltura. ●

TU LOGÍSTICA A OTRO NIVEL



CONSULTORÍA INMOBILIARIA
ASESORÍA DE INVERSIONES



SERVICIO INTEGRAL DE INGENIERÍA
MANTENIMIENTO DE ACTIVOS



www.tpfconsultora.es | www.aspor.es

661 73 73 73 | 902 107 500

AUTOMATIZACIÓN, LA TAREA PENDIENTE DE MUCHOS ALMACENES

A pesar de los numerosos avances en robotización y sistemas de automatización que optimizan las tareas en el almacén y reducen la carga de trabajo de los operarios, muchas empresas desconfían de la inversión inicial y temen tener que realizar modificaciones estructurales.

En la actualidad, existen ya algunos almacenes ultramodernos en los que la tecnología impregna cada operativa, y pueden verse incluso drones autónomos para realizar el inventario o exoesqueletos para ayudar a los trabajadores a levantar cargas pesadas. Se trata de tecnologías de automatización que pueden reportar enormes beneficios, desde la mejora de la seguridad hasta el aumento de la eficiencia operativa.

Sin embargo, el uso de exoesqueletos, e incluso de los robots más típicos, dista mucho de ser habitual, lo que demuestra la falta de adopción de tecnología por parte de las empresas. La mayoría de operaciones de almacén si-

guen siendo, en su mayor parte o en su totalidad, manuales.

No obstante, según un informe de AutoStore, el 88% de las organizaciones planeaba contar con un sistema automatizado de almacenamiento antes de 2024.

Sus datos indican que el 32% ya contaba con alguna tecnología de automatización y el 56% tenía la intención de implementarla, por sus numerosas ventajas.

Entre ellas, la reducción de las tareas manuales y repetitivas para centrarse en actividades de mayor valor añadido, la disminución de desplazamientos de los operarios para recoger los artículos, la reducción de los accidentes la-

Un sistema robotizado puede mejorar el índice de preparación de pedidos y el tiempo de entrega.

borales, el aumento de la agilidad y la reducción de los tiempos de entrega.

Por otro lado, el especialista en sistemas de almacenamiento y picking recuerda que la automatización de almacenes puede reducir su huella de carbono, reduciendo la superficie física necesaria para la misma función. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los equipos robóticos modernos suelen requerir muy poco consumo de energía.

Uno de los principales problemas para el desarrollo de la automatización es que muchas empresas no están dispuestas a realizar una elevada inversión inicial en la automatización de sus almacenes porque no están seguras de cuándo podrán recuperarla.

“Un gran número de empresas tiene previsto automatizar completamente sus almacenes para aumentar su eficiencia en la gestión de grandes volúmenes de pedidos”.

En cualquier caso, según refieren desde JLL, incluso con las condiciones adecuadas, no todos los ocupantes son igual de aptos para la automatización. Deben tenerse en cuenta la naturaleza y la escala de las operaciones.

56%

de las organizaciones planea implementar alguna tecnología de automatización.

Bien es cierto que la puesta en marcha de, por ejemplo, un sistema flexible de preparación de pedidos robotizado, puede mejorar drásticamente el índice de preparación de pedidos y el tiempo de entrega, pero algunos ocupantes siguen dudando de la idoneidad de sus instalaciones actuales para la automatización.

Este problema puede ser más pronunciado en las instalaciones construidas a riesgo, puesto que tienden a adoptar un diseño más genérico para atender a un mayor número de ocupantes.

Al estar menos orientadas a un ocupante concreto, la introducción de soluciones muy sofisticadas puede exigir modificaciones estructurales que requieran capital adicional.

Sin embargo, a medida que los proyectos empresariales crecen, la alternativa es trasla-





darse a instalaciones más grandes de mayor capacidad.

En este sentido, un buen proyecto de automatización puede **optimizar las operaciones actuales** y evitar nuevas inversiones en propiedades, manteniendo los flujos de trabajo pero con un aumento de referencias o servicios.

Asimismo, dado que es probable que los **costes de automatización** disminuyan en los próximos años, la automatización podría avanzar sustancialmente en algunos mercados, siendo los que tienen **costes operativos y de mano de obra más elevados** los que tienen más posibilidades de recuperar su inversión respecto a aquellos donde los costes de mano de obra son más bajos.

Nuevos modelos

Por otro lado, las soluciones de automatización **pueden escalar fácilmente**, por lo que no siempre se necesitan grandes ampliaciones en los almacenes si aumentan las necesidades. De hecho, las soluciones de automatización más ágiles son modulares.

Cabe apuntar también que los proveedores están empezando a ofrecer nuevos modelos de licencia comercial además de la propiedad, como el 'Robots as a Service',

Es importante integrar el factor humano en el diseño de proyectos de automatización.

RaaS, que funciona según un **modelo de pago por uso**. Esto ofrece a las empresas un mayor grado de elección a la hora de gestionar la inversión.

Desde Locus Robotics, por ejemplo, sostienen que este modelo facilita la incorporación de robots móviles autónomos y permite trasladar los gastos de capital para automatización a **gastos operativos** o de mano de obra.

“Muchas empresas no están dispuestas a realizar una elevada inversión inicial en la automatización de sus almacenes porque no están seguras de cuándo podrán recuperarla”.

De este modo, los clientes pueden **aumentar o disminuir el número de robots** en función de sus necesidades sin recurrir a la adquisición de nuevos productos. Esto suele ocurrir especialmente en temporadas altas, cuando las instalaciones contratan más robots por el incremento de pedidos.

El futuro de la automatización

De cara al futuro, un informe de FM Logistic realizado a partir de más de 100 encues-

tas en los sectores FMCG, retail, y cosmética y belleza en empresas de Francia, Polonia e India muestra una perspectiva positiva hacia **la automatización completa** tanto en almacenes de e-commerce como B2B en los próximos cinco o diez años.

Actualmente, **la automatización parcial es la opción más extendida entre los encuestados**, pues el 80% de sus empresas se encuentra ahora en este punto en sus almacenes de comercio electrónico y el 84% en sus almacenes B2B.

Sin embargo, muchas empresas tienen previsto automatizar completamente sus almacenes para aumentar su eficiencia en la gestión de **grandes volúmenes de pedidos**, personalización de productos y logística inversa.

43% de las grandes empresas dispone de almacenes de e-commerce totalmente automatizados.

También existe una necesidad real de automatización en lo que respecta a la propia salud y las condiciones laborales del personal, si bien es igualmente importante inte-

grar **los factores humanos** en el diseño de los proyectos de automatización.

En cualquier caso, las grandes organizaciones están recorriendo el camino de la automatización **más rápido que las pequeñas**.

“Las soluciones de automatización pueden escalar fácilmente, por lo que no siempre se necesitan grandes ampliaciones en el almacén”.

De hecho, el 43% de las que tienen almacenes de e-commerce, los tienen **totalmente automatizados**, frente al 9% de las medianas y el 4% de las pequeñas.

En lo que se refiere a los almacenes B2B, el 30% de las grandes empresas **han automatizado ya completamente sus almacenes**, frente al 24% de las medianas y el 6% de las pequeñas.

Cabe apuntar que alrededor de dos tercios de las empresas cuentan con un **presupuesto para automatización o innovación** de almacenes, y la mayoría de las que no cuentan con uno **prevé disponer de él** en los próximos dos o tres años. ●



APPUNLE

ASOCIACION DE PROMOTORES PROPIETARIOS Y USUARIOS DE NAVES LOGISTICAS DE ESPAÑA

IMPULSANDO EL DESARROLLO INMOBILIARIO EN ESPAÑA

Engel & Völkers Development Spain tiene varias operaciones avanzadas para ser incorporadas a su cartera de proyectos en promoción tanto en España como en Portugal.



Desde su desembarco en España en 2019, Engel & Völkers Development Spain (EVDS) ha vivido un crecimiento exponencial. Fundada por Christian Völkers, el fondo de pensiones de dentistas de Berlín VZB y un equipo de gestión altamente competente, se ha posicionado con un enfoque en la innovación y la sostenibilidad.

Desde sus inicios, EVDS se ha enfocado en proyectos de logística, con el desarrollo de 130.000 m² de superficie bruta alquilable con un valor bruto de activos total de 100 millones de euros y una ubicación estratégica, en particular en el sur de Madrid capital.

Lo que distingue a Engel & Völkers Development Spain es su firme compromiso con la sostenibilidad y la eficiencia. Cada proyecto incorpora las últimas innovaciones en tecnología y diseño, según los más altos estándares de las certificaciones Breeam y Leed. Este año entregarán tres naves con certificación Breeam Excellent.

En lo que respecta a los proyectos en construcción y entregados, cabe destacar la nave de última milla para El Corte Inglés que será la base para la distribución de productos de alimentación en la capital. Con una superficie de 25.000 m², ha sido adquirida por LaSalle Investment Management.

Nave de última milla para El Corte Inglés en Pinto.

Otros dos desarrollos en Villaverde, a punto de entregar para finales de este 2023 han sido adquiridas por LaSalle Investment Management y Nuveen Real Estate y suman un total de 45.000 m² de SBA. Estos proyectos ponen de manifiesto la capacidad para atraer inversores de primer nivel.

Mirando al futuro, EVDS tiene varias operaciones avanzadas para su cartera de proyectos en promoción, tanto en España como en Portugal, que seguirán los mismos estándares que caracterizan a la empresa.

Engel & Völkers Development Spain se consolida como actor clave en la promoción inmobiliaria en España gracias a su enfoque en la sostenibilidad, la eficiencia y su amplia cartera de proyectos. Con planes emocionantes para el futuro y proyectos innovadores en marcha, esta empresa está marcando un estándar en el desarrollo inmobiliario, contribuyendo al crecimiento sostenible de la industria en el mercado ibérico.

Su impacto en la promoción inmobiliaria en España no pasa desapercibido y su compromiso con la excelencia continúa inspirando al sector y fortaleciendo su estrategia de marca global integrada, que ofrece soluciones en todos los eslabones de la cadena del valor inmobiliario. ●




QUIÉN es QUIÉN '23 en el INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL



Fernando Abán Benito
PROEQUITY SERVICIOS INMOBILIARIOS
Director del Departamento de Logística
[+ INFO](#)



Alejandro Adán Snachis
COTTÉS
Responsable Departamento Fire Engineering
[+ INFO](#)



Roberto Agreda
INMOKING REAL ESTATE
Director Socio Madrid
[+ INFO](#)



Joan Carles Aguado
GSE INMUEBLE LLAVES EN MANO
Director General España y Portugal y Director Técnico
[+ INFO](#)

Ingeniero Técnico Industrial por la Politécnica de Barcelona, en GSE desde 2018, es el director general de la constructora desde 2023. Cuenta con una experiencia de 20 años en el sector de la construcción, habiendo trabajado antes en Coperfil y Onilsa, antes de llegar a GSE.



Alejandro Aguirre Moro
NORTON EDIFICIOS INDUSTRIALES
Director General Grupo Norton
[+ INFO](#)



José María Alaña Arrinda
PULSAR PROPERTIES
Consejero Delegado
[+ INFO](#)

Licenciado en Marketing, por la Escuela Superior de Marketing ESMA, lleva más de 30 años desarrollando zonas e infraestructuras industriales, logísticas e intermodales, principalmente en el Corredor del Henares, Norte y Cataluña. Cuenta con gran experiencia en la rehabilitación de inmuebles, gestión urbanística y desarrollo residencial. Ha sido empresario del año 2015 por CECAM y reconocido como "Hijo Adoptivo" por la Comunidad de Castilla la Mancha, por su aportación al desarrollo empresarial de la Región.



Ainara Alaña
PULSAR PROPERTIES
Directora de Organización
[+ INFO](#)

Ingeniera Superior por la Universidad de Deusto, especialidad en Organización, y Master Engiplant (Lean Management) por la Universidad Politécnica de Cataluña. Se incorporó al Grupo Pulsar en 2011, en donde ocupa actualmente el cargo de Directora de Organización del Grupo. Ha pertenecido también a la gerencia o equipo directivo de varias compañías, de sectores como el asegurador, el hotelero o el consultor.




Jon Alaña Ramos
PULSAR PROPERTIES
Director de Inversiones
[+ INFO](#)

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad del País Vasco y EHU y con estudios de postgrado en Dirección hotelera Internacional por "Les Roches Marbella International School of Hotel Management". Ha trabajado para la cadena Ritz-Carlton en hoteles en Tailandia y Barcelona. Se incorporó al Grupo Pulsar en 2016.



Isaac Albert i Agut
CIMALSA
Presidente
[+ INFO](#)



David Alcázar
SEGR0
Director General
[+ INFO](#)



Manuel Alonso Lorenzo
PRECON
Director de Proyectos
[+ INFO](#)



Baldemar Asensio
TPF CONSULTING, ASPOR ENGINEERING Y TRIANGLE REM
Director General
[+ INFO](#)

Con más de 30 años de experiencia en el sector inmologístico, Baldemar es socio-fundador y CEO de TPF Consultora, ASPOR Engineering y TRIANGLE Real Estate Management. Empresas que han ido evolucionando y creciendo con el claro objetivo de proporcionar un servicio end-to-end a sus clientes.



Asier Axpe
LIDERLED
Socio
[+ INFO](#)



Benito Barbadillo
INBISA
Director Territorial Centro
[+ INFO](#)




Lucía Barrero Menéndez
NEWDOCK
Directora de Legal
[+ INFO](#)



Javier Bauluz
Consultor Senior Inmobiliario
[+ INFO](#)



Pablo Bernabé García
DUNAS CAPITAL REAL ESTATE
Director de Desarrollos Inmobiliarios
[+ INFO](#)



Thierry Bougeard
TRAMMELL CROW COMPANY
Director General
[+ INFO](#)



Pablo Calle Fidalgo
HERCAL DIGGERS
Director Comercial
[+ INFO](#)

Ingeniero de Minas comenzó su andadura como director Técnico de Voladuras. Después ejerció 16 años como responsable de exportación y director Comercial Internacional en los sectores del acero y la robótica industrial, trabajando en más de 40 países.



Gustavo Cardozo Lupi
PANATTONI IBERIA
Director General España y Portugal
[+ INFO](#)

Natural de Caracas, es ingeniero civil por la Universidad Metropolitana de Caracas. En sus primeros 10 años estuvo ligado al sector turístico. En 1998, se traslada a España, y entra a en Gerens - Hill International como director de Gestión de Proyectos. En 2002, se unió a Prologis como director de Gestión de Proyectos en España, y desde 2007 como director general y como vicepresidente Senior en enero de 2012. En febrero de 2020, Cardozo se une a Panattoni como director general para España y Portugal.




Diego Carretero
DHL SUPPLY CHAIN
Gerente de Desarrollo de Soluciones Inmobiliarias
[+ INFO](#)



Manuel Carrillo
AQUILA CAPITAL
Director de Inversiones en Logística
[+ INFO](#)



Ismael Clemente
MERLIN PROPERTIES
Presidente
[+ INFO](#)



Alejandro Coba
ZANDA REIM
Socio Director
[+ INFO](#)



Gabriel Córdoba
BNP PARIBAS REAL ESTATE
Responsable de Grandes Cuentas Industrial y Logística
[+ INFO](#)



Antonio Corrales
PARQUES INTERMODALES GRAN EUROPA
Director General
[+ INFO](#)

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, casi toda su trayectoria está ligada al ámbito de la construcción. Ingresó en el departamento de Contabilidad de Gran Europa en 2007, y desde julio de 2023 ocupa la dirección general del Grupo Gran Europa.



Carlos Cuevas Serrano
PANATTONI IBERIA
Director Desarrollo Negocio España y Portugal
[+ INFO](#)

Licenciado en Económicas por la Universidad de Alcalá de Henares y Executive MBA por el EAE, llevado ligado al sector inmologístico desde 2005, habiendo trabajado en BNP Paribas Real Estate y CBRE, donde ha desempeñado funciones de dirección de Leasing, Corporate, y Capital Markets. En 2020, se une a Panattoni para liderar la expansión de la promotora en España.



Gregorio de León González
EIGO CONSTRUCCIONES
Director de Contratación
[+ INFO](#)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, especializado en cimentaciones y estructuras, cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector, dentro y fuera de España, ocupando cargos directivos en grandes proyectos Industriales y Logísticos, tanto en fase de proyecto como de construcción.



Nicolás Denia Carmona
CUBIC BEG
Director Técnico
[+ INFO](#)



John Derweduwe
HEYLEN WAREHOUSES
Director General España y Portugal
[+ INFO](#)



Lauris Deslex
TOP MANAGEMENT
Director General
[+ INFO](#)



Luis Domínguez Macías
DHL SUPPLY CHAIN
Director de Inmuebles
[+ INFO](#)



José Luis Duro Lázaro
EIGO CONSTRUCCIONES
Director Adjunto
[+ INFO](#)

Ingeniero Técnico por la universidad de Zaragoza, cuenta con 35 años de experiencia en el sector de construcción y desde 2006 centrado en el área industrial y logística desempeñando cargos directivos en empresas de prefabricado de Hormigón. Actualmente es director adjunto en Eigo Construcciones, contribuyendo a la mejora continua de la compañía de los distintos departamentos.



Víctor Estrada
ESTRADA&PARTNERS
Director General
[+ INFO](#)



Pablo Fernández
JONES LANG LASALLE JLL
Director Industrial y Logística
[+ INFO](#)



Jesús Fajardo
TPF CONSULTING, ASPOR ENGINEERING Y TRIANGLE REM
Gerente
[+ INFO](#)

Con un perfil gestor y amplia visión estratégica, Jesús Fajardo es actualmente asociado y gerente de TPF Consultora, ASPOR Engineering y TRIANGLE Real Estate Management, grupo de empresas especializadas en el sector inmoelogístico.



Guillermo García-Almuzara
MOUNTPARK PROPERTIES
Director de Desarrollo de Negocio
[+ INFO](#)



Raúl González
AREA ASESORES INMOBILIARIOS
Socio Director
[+ INFO](#)



Carlos Garrido
COTTÉS GROUP
Director de Desarrollo de Negocio
[+ INFO](#)



Miguel Angel González Naranjo
PLATAFORMA CENTRAL IBERUM
Director General
[+ INFO](#)



Fabián Fernández de Alarcón
INVERTICA REAL ESTATE SOLUTIONS
Socio
[+ INFO](#)




Jean Bernard Gaudin
BNP PARIBAS REAL ESTATE ADVISORY SPAIN
Director Nacional de Logística
[+ INFO](#)



Nuria González Naranjo
PLATAFORMA CENTRAL IBERUM
Directora del Departamento Comercial
[+ INFO](#)



Julio Fernández Martín
CUBIC BEG
Gestor de Desarrollo de Negocio
[+ INFO](#)



Anna Gener
SAVILLS ESPAÑA
CEO Barcelona
[+ INFO](#)



Vanessa Gracia de Oliveira
GRS
Directora Comercial
[+ INFO](#)



Daniel Galache
PROEQUITY SERVICIOS INMOBILIARIOS
Socio
[+ INFO](#)



José Gil de Pablo
NEWDOKK
Director del Equipo de Gestión de Activos
[+ INFO](#)



Emilie Gradassi
P3 LOGISTIC PARKS
Gerente de Márketing España, Francia e Italia
[+ INFO](#)

Emilie se incorporó a P3 en 2018 como Gerente de Marketing para Francia, Italia y España. Anteriormente fue responsable de Marketing, Comunicación e Investigación en BNPP Real Estate



Alejandro Galán de Silva
INVERTICA REAL ESTATE SOLUTIONS
Socio
[+ INFO](#)



Luis Giménez
P3 LOGISTIC PARKS
Director de Inversión y Desarrollo España
[+ INFO](#)

Luis se unió a P3 en octubre de 2021 como Director de Inversión y Desarrollo procedente de Amazon, donde trabajó con el equipo de AMZL. Tiene una amplia experiencia en consultoras inmobiliarias como CBRE y JLL y en Real Estate Advisory and Property Finance para BNP Paribas.



Marco Galbusera
ELCP MANAGEMENT (EUROFUND LOGISTICS CAPITAL PARTNERS)
Director Gerente
[+ INFO](#)




Ricardo Grañón Avilés
EV DEVELOPMENT SPAIN
Socio Director General
[+ INFO](#)

Con más de 1.000 millones de GAV en nuevos desarrollos y transacciones en los últimos 15 años en todos los segmentos inmobiliarios, Grañón ha sido también director de Inversiones en AC Realty and Management, director de Capital Markets y director a nivel nacional de la cartera de Goldman Sachs en Servihabitat Real Estate Services del Grupo Caixabank. También ha desempeñado diversas funciones en el departamento de Capital Markets de Savills y en el departamento Financiero del Grupo Domo.



Ignacio García Cuenca
GOODMAN REAL ESTATE (SPAIN) SL
Director General
[+ INFO](#)



Basilio González Aranguez
MRICS
Experto en Inmoelogística
[+ INFO](#)



Leandro Greblo
MOUNTPARK PROPERTIES
Director General
[+ INFO](#)



Agustín Hernández Pinillos
CBRE REAL ESTATE ESPAÑA
Consultor senior
[+ INFO](#)



Raúl Insúa
COTTÉS GROUP
CEO
[+ INFO](#)



Jordi Guerrero Berrueto
ZAL PORT (CILSA)
Director General
[+ INFO](#)



Nere Herrera
GLP SPAIN MANAGEMENT
Gerente ESG Europa
[+ INFO](#)



Laurent Jayr
PANATTONI IBERIA
Director de Negocio España y Portugal
[+ INFO](#)

Diplomado en Ciencias Políticas en Toulouse y Máster en Management y Comercio franco-ibérico por la Esc Pau-Icade, empezó su carrera en Barcelona en 1996 en la agencia de promoción económica del Gobierno de la región de Lyon. En 2003, entra en el inmoelogístico con GSE. Ha pasado por Abertis Parques Logísticos como director de Estrategia de Negocio, y en 2015 en la promotora VGP como director de desarrollo. En 2023 llega a Panattoni.



Oscar Heras
GLP SPAIN MANAGEMENT
Director General España
[+ INFO](#)

Óscar Heras, es Ingeniero de Obras Públicas por la Universidad Politécnica de Cataluña. Es el responsable del desarrollo de más de un millón de metros cuadrados de proyectos logísticos de clase A en Europa y China para GLP. Su incorporación a la compañía se produjo hace más de 14 años. Anteriormente fue Director General y Director Técnico en Construcción Llave en Mano en GSE.



Manuel Hurtado de Amézaga
PROLOGIS ESPAÑA
Director de Arrendamientos y Experiencia del Cliente
[+ INFO](#)



Javier Inchauspe
SCANNELL MANAGEMENT ESPAÑA
Director General
[+ INFO](#)

Javier Inchauspe ha trabajado anteriormente en ING Real Estate Development y en Gazeley, donde fue director de desarrollo de la compañía. En 2015 se incorporó a Merlin Properties y desde hace tres años lidera la promotora norteamericana Scannell Properties en el mercado español.



Aragón Plataforma Logística
Conectando el mundo
Connecting the world

Plataformas: **PLAZA**, **PLUS**, **PLATFA**, **PLZUERA**, **SODECASA**

Sociedades: **SODECASA** (Sociedad para el desarrollo de Calamocha S.A.)

Consejo asesor: **adif**, **aena** (Aeropuerto de Zaragoza), **Alia** (Línea logística de Aragón), **aragón exterior**, **ITAINNOVA**, **mz** (mercazaragoza)

PREMIO PILOT 2023, **PLFRAGA**, **PLATA**, **TERMINAL INTERIOR MONZÓN**, **tmZ**, **ZLC**

GOBIERNO DE ARAGON

www.aragonplataformalogistica.es



Jesús Lacasia Purroy
 PARQUES INTERMODALES GRAN EUROPA
 Miembro del Consejo de Administración y Secretario General de Appunle
 + INFO

Ingeniero de Caminos por la Politécnica de Madrid, comenzó su carrera en Mércasa, de donde pasó a Metrovacesa como director del Área de Centros Comerciales. En 2002 pasó a Gran Europa, donde ha ocupado la dirección general en los últimos 10 años. Impulsor de la asociación Appunle, donde es secretario general.



Luis Lázaro
 MERLIN PROPERTIES
 Director General de Retail y Logística
 + INFO

Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Complutense de Madrid cuenta con una experiencia en el sector inmobiliario de más de 23 años, habiendo trabajado en General Electric, ING Real Estate o RREEF (Deutsche Bank), gestionando inversiones de diferentes tipologías. Actualmente, forma parte del equipo fundador de Merlin Properties, además, es miembro del Comité Ejecutivo de la Asociación Española de Centros Comerciales desde 2018.



Diego Márquez de la Plata Valiente
 SCANNELL PROPERTIES
 Director de Expansión
 + INFO

Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Complutense de Madrid cuenta con una experiencia en el sector inmobiliario de más de 23 años, habiendo trabajado en General Electric, ING Real Estate o RREEF (Deutsche Bank), gestionando inversiones de diferentes tipologías. Actualmente, forma parte del equipo fundador de Merlin Properties, además, es miembro del Comité Ejecutivo de la Asociación Española de Centros Comerciales desde 2018.



David Martínez
 PROEQUITY SERVICIOS INMOBILIARIOS
 Director General
 + INFO



Ricardo Martínez Jordán
 EIGO CONSTRUCCIONES
 Director General
 + INFO

Con más de 25 años en el sector Industrial y Logístico, es Ingeniero Técnico Industrial por la Universidad de Zaragoza e Ingeniero Mecánico por la Universidad de León y ha desempeñado cargos de dirección Técnica y Gestión en distintas empresas. En 2016 funda EIGO Construcciones, una de las empresas de referencia del sector de la edificación logística española con más de un millón de metros cuadrados construidos y más de 170 empleados en plantilla.



Miguel Monreal
 GLP SPAIN MANAGEMENT
 Director Desarrollo de Negocio
 + INFO

Miguel Monreal, Director de Desarrollo en España, es responsable de la inversión, adquisición de suelo, negociación de arrendamientos y gestión de activos para GLP desde 2019. Anteriormente, Miguel fue, durante 11 años, responsable de inversión logística para el mercado español en CBRE y, previo a ello, responsable de suelo logístico en JLL y King Sturge, donde comenzó su carrera en 1997.



Álvaro Nieto
 P3 LOGISTIC PARKS
 Director de Construcción España
 + INFO

Álvaro Nieto se incorporó a P3 en 2018. Anteriormente, Álvaro estuvo trabajando en Decathlon durante 13 años como director de proyectos logísticos en España y Francia.



Joan Lacosta
 VGP NAVES INDUSTRIALES PENÍNSULA
 Director General
 + INFO

Experiencia de más de 30 años como directivo en entornos multinacionales, ha liderado amplios equipos de profesionales. Responsable de la puesta en marcha de VGP en España desde el inicio en el año 2015 hasta hoy, ha convertido la compañía en uno de los proyectos empresariales más significativos del panorama inmobiliario español.



Pau Llorca
 BELOG
 Socio, CIO
 + INFO



Claudio Losa
 ESTRADA&PARTNERS MADRID
 Director General Madrid
 + INFO



Ricardo Martí Fluxá
 ACI - ASOCIACIÓN DE CONSULTORAS INMOBILIARIAS
 Presidente
 + INFO



Juan José Martín Pagola
 PULSAR PROPERTIES
 Director de Administración
 + INFO

Licenciado en Ciencias Empresariales por la Universidad del País Vasco, EHU en la especialidad financiera y miembro del Colegio Vasco de Economistas. Se incorpora al Grupo Pulsar en 1998, cuenta ya con 25 años de experiencia en las áreas de administración, contabilidad, fiscal, económico-financiera de las diferentes empresas del Grupo, principalmente orientadas a la actividad de promoción inmobiliaria tanto industrial y logística, como residencial y a la actividad de alquiler.



Jordi Mayol Martínez
 CUBIC BEG
 Director de Construcción
 + INFO



Javier Mérida
 P3 LOGISTIC PARKS
 Director General España
 + INFO

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid y MBA con primera mención de honor por el IEB, forma parte del equipo de dirección del Grupo. Antes de ocupar la dirección general ha sido Responsable de Inversión y Desarrollo para el mercado español durante cerca de cuatro años. Con amplia experiencia en el sector, ha trabajado en Savills Reim, BNP Paribas Real Estate o TPG Almindus.



Antonio Montero
 SAVILLS ESPAÑA
 Director de Industrial y Logística
 + INFO



Claudio Moral Escudero
 PROPAMSA
 Director Desarrollo Negocio Canal Obra
 + INFO



Javier Morales Muñoz
 VGP NAVES INDUSTRIALES PENÍNSULA
 Director Técnico España y Francia
 + INFO

Ingeniero civil con títulos de ETS ICCP Granada y ESTP París, posee más de 20 años de experiencia trabajando para Bouygues Construction en el Reino Unido, España, Francia, Cuba y las Antillas Británicas. Actualmente, es responsable de todos los aspectos técnicos de la línea de negocio de promoción inmobiliaria logística en VGP España y Francia.



José Manuel Novas
 LIDERLED
 Socio
 + INFO



Xavier Novell
 BELOG
 Socio, Director de Operaciones
 + INFO



Isaac Núñez Aragoneses
 DELIN PROPERTY
 Director General
 + INFO



Cristian Oller
 PROLOGIS ESPAÑA
 Director General
 + INFO

Cristian Oller es vicepresidente y director general de Prologis España. Cristian se unió a Prologis en enero de 2007 y tiene más de 20 años de experiencia en el sector inmo-logístico. Chartered Surveyor (MRICS) desde 2009, es licenciado en Ingeniería Industrial por la Universidad Politécnica de Cataluña y máster en Estructuras Arquitectónicas por la UPC.



François Xavier Lancel
 INVERTICA REAL ESTATE SOLUTIONS
 Socio
 + INFO



Álvaro Marchesi
 PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA
 Director contratación
 + INFO



Encarna Márquez
 PULSAR PROPERTIES
 Directora de Operaciones
 + INFO

Cuenta con más de 25 años de experiencia en el sector del Real Estate, tiene un MBA en Dirección de Empresas por la Universidad A. Nebrija. Con formación superior en logística e intermodalidad, ha participado en diversos programas y proyectos europeos, para la mejora del transporte y la logística y a lo largo de su carrera, ha ocupado cargos de responsabilidad en los campos de marketing, comunicación, relaciones institucionales, internacionalización de empresas, comercial, patrimonio e inversiones.



Francisco Javier Martín Sánchez
 PROLOGIS ESPAÑA
 Director de Desarrollo de Capital
 + INFO




Alfonso Martínez
 MERLIN PROPERTIES
 División de Leasing y Suelo
 + INFO

Ingeniero Superior de Telecomunicaciones por la UPC, posee un PDD por IESE Universidad de Navarra y un programa de Alta Dirección por la London School of Economics. Ha trabajado 10 años en el sector de telecomunicaciones en Accenture, Amena, Retevisión y Cellnex y posteriormente, en el sector de las infraestructuras y Real Estate en compañías como Abertis, Saba Infraestructuras. Ha sido consejero delegado de CILSA-ZAL Port durante 11 años y de TSB.



Dirk Mittermuller
 VGP NAVES INDUSTRIALES PENÍNSULA
 Director Comercial
 + INFO


Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, cuenta con más de 15 años de experiencia desarrollados, principalmente, en el departamento Inmobiliario y Expansión de Mango. También ha trabajado para algunas de las principales firmas consultoras internacionales y es bilingüe en español y alemán.



Javier Muniesa de Caveda
 LOGISTIK SERVICE
 Director Comercial
 + INFO



Ramón Navarro
 NAVARRO CONDE ARQUITECTOS
 Socio
 + INFO



Omar Pastor
 PROEQUITY SERVICIOS INMOBILIARIOS
 Socio
 + INFO



Ramón Lázaro
 GSE INMUEBLE LLAVES EN MANO
 Director de Desarrollo de Negocio
 + INFO

Ingeniero de Caminos CyP por la Politécnica de Barcelona, en GSE desde 2018, cuenta con una amplia experiencia en el sector de la construcción y las infraestructuras. Actualmente es responsable del desarrollo y expansión de la empresa en España y Portugal.



José Antonio Ortega
SCANNELL MANAGEMENT ESPAÑA
Director Técnico

[+ INFO](#)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, cuenta con un máster de dirección de empresas inmobiliarias y constructoras por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Cuenta con una experiencia de más de veinte años en el sector inmobiliario y de la construcción. Ha sido director de construcción en Coperfil y director de la oficina de Cubic Beg en Madrid hasta su incorporación a Scannell.



Bosco Pineda
SVAMPINEDA ENGINEERING
Socio

[+ INFO](#)



Fernando Pipó Benito
DHL IBERIA
Director Corporate Real Estate Iberia

[+ INFO](#)



Ignacio Reviriego
TRILUX ILUMINACIÓN
Director de equipos comerciales


[+ INFO](#)



Cristina Rodríguez
P3 LOGISTIC PARKS
Directora de Gestión de Activos España

[+ INFO](#)

Cristina se incorporó a P3 en 2021 como Responsable de Gestión de Activos en España. Anteriormente trabajó en JLL con la misma responsabilidad y cuenta con más de 15 años de experiencia en este campo, en empresas como BNP Investment Management e ING Investment Management.



Helena Pérez
P3 LOGISTIC PARKS
Directora de Finanzas España

[+ INFO](#)

Helena se incorporó a P3 en 2022 como Directora de Finanzas. Cuenta con una consolidada experiencia en gestión financiera y transformación en empresas multinacionales y multiculturales de diversos sectores.



Gerard Plana
FORCADELL CONSULTORA INMOBILIARIA
Director Industrial y Logística

[+ INFO](#)



Luis Poch de Gaminde
AQUILA CAPITAL
Director Comercial

[+ INFO](#)



Carolina Rodríguez Herrero
JONES LANG LASALLE JLL
Responsable Tenants industrial y logística



José Antonio Pérez Brea
JAP LAWYER
Abogado

[+ INFO](#)



Jorge Pomar
INMOKING REAL ESTATE
Co-Director General

[+ INFO](#)



David Romera
VALFONDO
Responsable de Inversiones y Gestión de Activos

[+ INFO](#)



Miguel Angel Pérez Peñalba
HERCAL DIGGERS
Gerente

[+ INFO](#)

En 2022 se incorpora a Hercal atraído por su proyecto de expansión y su compromiso con la sostenibilidad.



Nicolás Quintín
SCANNELL PROPERTIES
Gerente de Desarrollo

[+ INFO](#)

Arquitecto por la Universidad Nacional del Mar de Plata (Argentina), cuenta con un MBA en la Universidad Ramon LLul o un máster en Gestión de Proyectos y de la Construcción de La Salle Barcelona. Tiene una dilatada experiencia en el sector inmobiliario logístico, habiendo trabajado en varias ingenierías, como Inel, Arditécnica o Drees & Sommer España. En Scannell Properties desde 2022, ha gestionado proyectos como Logistic Park Montornés y Logistic Park Constantí.



Jaqueline Rosado Golvano
VGP NAVES INDUSTRIALES PENINSULA
Directora de Gestión de Propiedades España y Portugal

[+ INFO](#)

Profesional dedicada a la gestión de activos inmobiliarios desde hace 20 años. Con experiencia, tanto en el sector de oficinas, como en el retail y sector industrial. Ha trabajado para grandes fondos europeos y españoles. Actualmente, es la Directora de Gestión de Propiedades de VGP en España y Portugal.



Celia Pérez Rodríguez
PROPAMSA
Directora de Soluciones Globales de Construcción

[+ INFO](#)



Guillermo Ravell
MILEWAY
Director General

[+ INFO](#)



Antonio Ruiz Andújar
NEWDOCK
Director de Diseño Técnico y ESG

[+ INFO](#)



Alejandro Rumayor
BELOG
Socio, Consejero Delegado

[+ INFO](#)



Fátima Sáez del Cano
NEWDOCK
Consejera Delegada

[+ INFO](#)



Onofre Sánchez Castaño
RED LOGÍSTICA ANDALUCÍA
Director Gerente Área Logística Andalucía

[+ INFO](#)



Luis Sancho Formoso
EIGO CONSTRUCCIONES
Director en Eigo Plus

[+ INFO](#)


Con más de 20 años de experiencia trabajando en el sector industrial y en las áreas de rehabilitación y trabajos de implantación de procesos industriales y también en el sector terciario. Actualmente es director en Eigo Plus, área de la constructora dedicada a la rehabilitación industrial, terciaria y hospitality orientada a cliente finalista. Es Titulado Ingeniero Eléctrico e Ingeniería de Organización Industrial.



Pilar Santiago Rodríguez
P3 LOGISTIC PARKS
Directora de Legal España

[+ INFO](#)

Pilar se incorporó a P3 en 2023 como Head of Legal. Es Responsable de todos los asuntos jurídicos en España. Pilar tiene cerca de 20 años de experiencia y trabajo anteriormente para SAREB y Aliseda.



Germán Sanza de Gracia
INVERTICA REAL ESTATE SOLUTIONS
Socio

[+ INFO](#)



Pedro Sas Llusá
ARAGÓN PLATAFORMA LOGÍSTICA
Director gerente

[+ INFO](#)



Fernando Sauras
BNP PARIBAS REAL ESTATE ADVISORY SPAIN
Director Inversión Industrial Logística

[+ INFO](#)



Rebecca Schulz
ZALANDO
Experta Senior en Real Estate

[+ INFO](#)



Mª Goretti Torrella
TORRELLA CONSULTING
Consejera Delegada

[+ INFO](#)



Rubén Urgel Ciria
TRILUX ILUMINACIÓN
KAM Aplicación InmoLogística

[+ INFO](#)



Pilar Valencia
LOGICOR ESPAÑA
Directora General

[+ INFO](#)



Ramón Vázquez Negro
ACTE
Presidente

[+ INFO](#)



Alejandro Vega Penichet
GREEN LOGISTICS BY AQUILA CAPITAL
Director Comercial Senior

[+ INFO](#)




Isabel Velasco Ortiz
ARAGÓN PLATAFORMA LOGÍSTICA
Directora comercial

[+ INFO](#)



Juan Vera
MONTEPINO LOGÍSTICA
Presidente



Juan José Vera Villamayor
VALFONDO
Director General

[+ INFO](#)



Susana Villalba
TPF CONSULTING
Responsable de Grandes Cuentas

[+ INFO](#)



Toni Villar
BNP PARIBAS REAL ESTATE ADVISORY SPAIN
Director Logística & Industrial Barcelona

[+ INFO](#)



Julián Villena
MERLIN PROPERTIES
Director de gestión de Activos

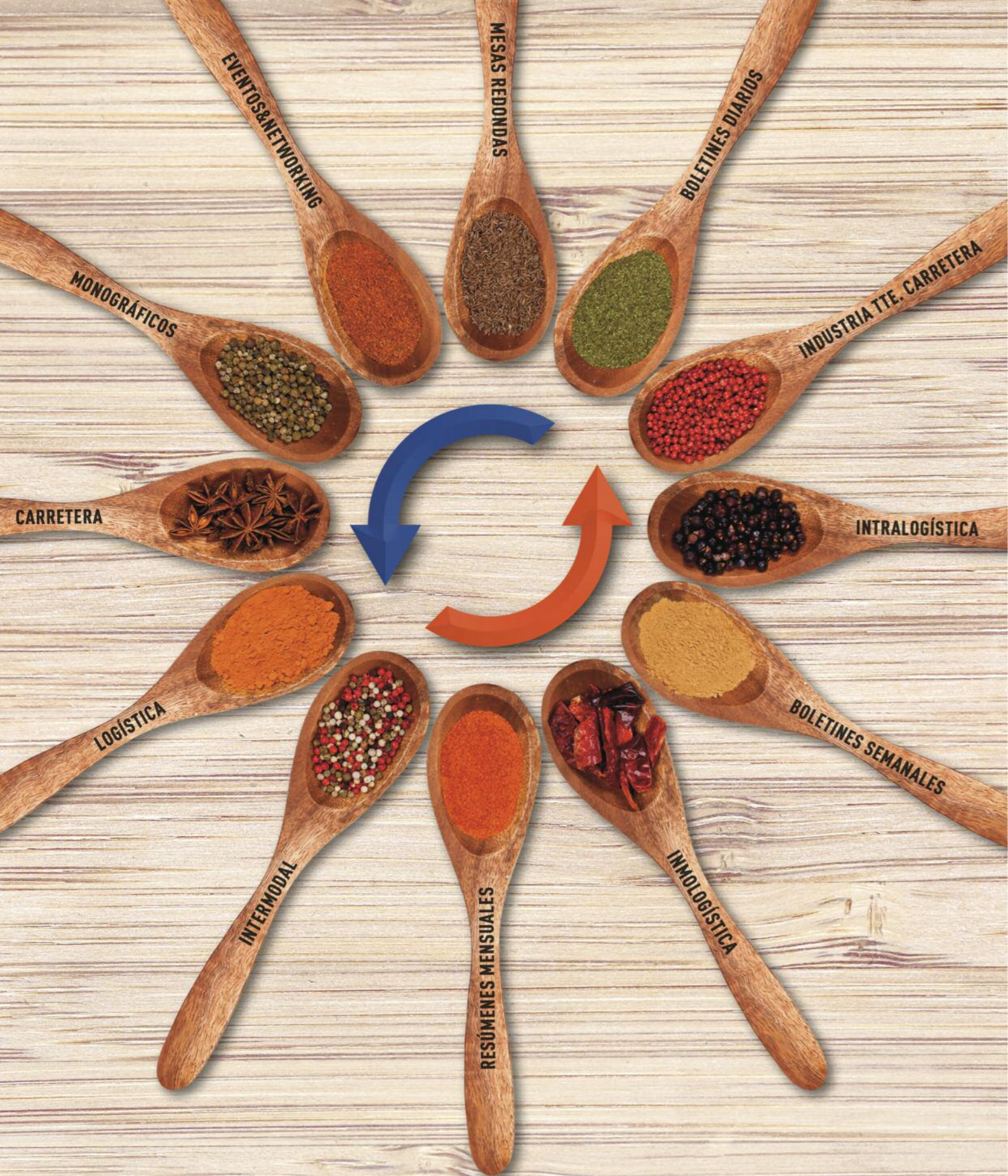
[+ INFO](#)

Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Complutense de Madrid, posee un MBA impartido por IE Business School. Ha trabajado más de 25 años en el sector retail con responsabilidades en las áreas de expansión, operaciones y principalmente logística como director de Supply Chain en Grupo de DIA durante 10 años y miembro del Comité de Logística de AECOC.



Borja Vindel
ESTRADA&PARTNERS
Director Nacional de Logística

[+ INFO](#)



PARA TODOS LOS GUSTOS

 cadena de suministro