



Triangle REM	00
Mercado Logístico	01
Entorno Económico	02
E-commerce	03
Conclusiones	04
Zonas Madrid 05.1 Barcelona 05.2 Valencia 05.3 Zaragoza 05.4 Alicante 05.5 País Vasco 05.6 Málaga 05.7	05
Mercado de Inversión	06



TRIANGLE REAL ESTATE MANAGEMENT

TRIANGLE REM tiene una larga experiencia de gestión integral en el sector inmologístico, abarcando el ciclo completo de creación y gestión de Parques y Proyectos Logísticos.

Desde la gestación conceptual del Proyecto, con especial hincapié en la sostenibilidad, pasando por su desarrollo urbanístico y promotor, y sin perder nunca de vista al usuario final y al inversor.

e_CROSS Parques Logísticos Sostenibles

TRIANGLE REM impulsa bajo la marca "e_CROSS" parques logísticos sostenibles. Los criterios de diseños empleados desde la concepción del proyecto aseguran a los usuarios finales la excelencia logística.

Los principales factores sobre los que se desarrollan los parques logísticos "e_CROSS" son ubicaciones prime, la incorporación de la sostenibilidad en el desarrollo del suelo y la innovación tecnológica.





















SITUACIÓN

El sector inmobiliario logístico español está inmerso en un proceso de consolidación, cuyo desarrollo se ha concentrado tradicionalmente en el área metropolitana de Madrid y Barcelona. Sin embargo, en la actualidad, este mercado logístico se está desarrollando más allá de estos dos grandes "hubs" debido al empuje de los nodos logísticos en ciudades como Valencia y Zaragoza.

E-COMMERCE

El sector inmologístico está presentando un auge que está influenciado de manera directa por el comercio electrónico. Es necesario analizar cuales son las novedades y las exigencias de esta tendencia dentro del sector y como tanto propietarios como operadores han de adaptarse a la misma.

PERSPECTIVAS

La actividad logística en España tiene un gran potencial debido a su localización estratégica, conexión natural entre Europa, América y Norte de África, y a su moderna y extensa red de infraestructuras.

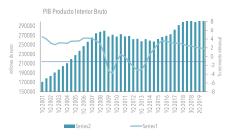
Las perspectivas indican un crecimiento sostenido de las necesidades logísticas anticipado por las tendencias de los modelos de consumo, principalmente a la deslocalización de los procesos productivos, la internacionalización de empresas con el consecuente aumento del comercio internacional el gran crecimiento experimentado por el comercio electrónico.

La escasez de plataformas logísticas de grandes superficies propiciará el desarrollo de proyectos "llave en mano" y de operaciones "a riesgo". La tendencia creciente en las rentas prime se mantendrá empujada a su vez por las necesidades de desarrollo de suelo.





PIB Producto Interior Bruto



Fuente: INE

Demanda interna y externa



Fuente: INE

Índice de Producción Industrial y Sentimiento Económico



Mercado Laboral



Fuente: INE

Como se puede observar en la gráfica la tendencia del PIB español ha sido claramente creciente estabilizándose ligeramente los dos últimos años. No obstante, la tasa de crecimiento continúa siendo positiva con un 2,3% de aumento en comparación con 2018.

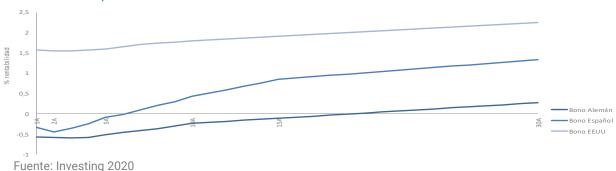
En años anteriores encontrábamos el predominio de la demanda externa sobre la interna, pero desde 2014 la tendencia se invierte consecuencia de la recuperación económica y en 2019 se mantiene en este sentido debido a una recuperación sostenida de la economía española.

El índice de producción industrial continúa su tendencia creciente, aumentando de manera notable estos tres últimos años. En cuanto al sentimiento económico, este se ha visto reducido debido a los diversos signos de desaceleración económica.

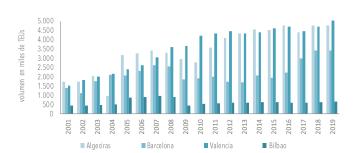
Este indicador refleja la evolución de tasa de paro, el cual tiene una tendencia totalmente decreciente desde el año 2014. Por otro lado los costes laborales se han mantenido constantes, únicamente con ligeras variaciones.



Curvas del Tipo del Tesoro



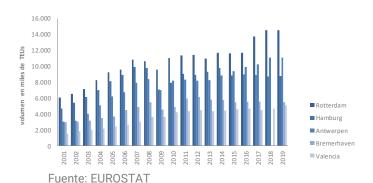
Mercancías Puertos Españoles



En cuanto a los puertos es un importante punto a desarrollar debido al tráfico marítimo imperante en España. En la primera gráfica podemos observar el Volumen de mercancías en Teus de los principales puertos españoles. El de Valencia es el más relevante seguido por el de Algeciras.

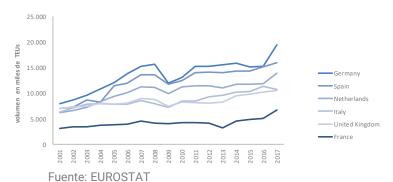
Fuente: EUROSTAT

Mercancías Puertos Europeos



En la siguiente gráfica tenemos representado Volumen el mercancías en Teus de los principales puertos europeos. A la cabeza se encuentra el puerto de Rotterdam. A pesar del crecimiento de los últimos años del Puerto de Valencia, éste sigue un escalón por debajo con respecto al resto de puertos europeos, lo cual hace augurar un gran margen crecimiento.

Mercancías Países Europeos



Por último se ha destacado el Volumen de mercancías en Teus distribuido por países. A pesar de no contar con puertos tan importantes como los anteriormente mencionados, España se encuentra únicamente por debajo de Alemania en el volumen de mercancías gestionadas.



TENDENCIAS 2020

El sector logístico ha sido el gran protagonista de la economía mundial en los últimos años y en 2020 va a seguir concentrando recursos e inversión. Pero, como todo, la logística también es permeable a los ciclos económicos, a las innovaciones tecnológicas y a los cambios sociales.

La preocupación por el medio ambiente, el desarrollo de tecnologías como la inteligencia artificial o el big data o las relaciones comerciales entre los distintos países, por ejemplo, son algunos de los elementos que van configurando las tendencias del sector logístico para los próximos meses.

Algunas de las tendencias que van a marcar la logística y, por consiguiente, la inmologística, en los próximos meses:

1. El Big data

Hace algún tiempo que el Big Data irrumpió en la industria y en los más diversos sectores económicos. En logística, se ha demostrado el potencial del análisis de datos para optimizar cada uno de los pasos de la cadena de suministro y automatizar procesos.

Desde determinar la mejor ubicación de las mercancías dentro del almacén hasta calcular las rutas más eficientes para los vehículos de reparto, el big data tiene y tendrá en los próximos años un protagonismo central en el sector logístico.

2. La Inteligencia Artificial (IA) y la robotización

Máquinas autónomas para seleccionar y recoger mercancías en los almacenes o lectores inteligentes que incluyan reconocimiento facial del destinatario, por ejemplo, son algunas de las aplicaciones de estas tecnologías.

La Inteligencia Artificial y el uso de robots, sobre todo, colaborativos, están mejorando la eficiencia de la cadena de suministro, pero también están generando cambios importantes en la fisonomía de las naves logísticas y en el sector inmologístico.

Máquinas autónomas para seleccionar y recoger mercancías en los almacenes o lectores inteligentes que incluyan reconocimiento facial del destinatario, por ejemplo, son algunas de las aplicaciones de estas tecnologías.

La Inteligencia Artificial y el uso de robots, sobre todo, colaborativos, están mejorando la eficiencia de la cadena de suministro, pero también están generando cambios importantes en la fisonomía de las naves logísticas y en el sector inmologístico.





TENDENCIAS 2020

3. Contratación del sector en empresas cada vez de mayor tamaño

Con la explosión del comercio electrónico, el sector logístico comenzó a atraer a inversores y capital. Este desembarco ha provocado que, desde hace unos años, se estén produciendo fusiones y adquisiciones de empresas más pequeñas por parte de los grandes operadores logísticos. Una tendencia al alza que seguirá en este año 2020.

4. Naves más grandes y flexibilidad en el plazo de rentas

La aplicación de tecnologías que acortan el proceso de tomas de decisiones permite a las empresas adaptarse más rápidamente a una demanda en constante cambio. De ahí que una de las tendencias que se espera para los próximos años es que los plazos de los alquileres de plataformas logísticas sean mucho más flexibles coincidiendo con un mercado en continua evolución.

Además, el uso cobots (robots colaborativos) y otras tecnologías en los almacenes, sumado a la concentración del mercado en operadores de mayor envergadura, provoca que se busquen ya naves de mayor tamaño y capaces de físicamente distintos adaptarse а escenarios y a distintos productos y mercancías.

5. El comercio electrónico

En el último trimestre de 2018, el comercio electrónico rozó en España los 10.000 millones de euros. En el segundo trimestre de 2019, se alcanzaron los 11.999 millones. Un crecimiento vertiginoso en términos absolutos y también porcentuales con tasas de crecimiento de dos cifras trimestre tras trimestre.

Es evidente que este nuevo modo de consumo afecta a la logística de las compañías y al sector inmologístico obligando al mercado a ofrecer naves cada vez de mayor tamaño, plataformas adaptadas a un volumen de mercancías en constante crecimiento y con flexibilidad para albergar todo tipo de productos.



Cobots (robots colaborativos)



TENDENCIAS 2020

7. La importancia de la última milla.

Estudios recientes aseguran que el coste del transporte de la última milla supone el 50,3 % del coste total en transporte de las empresas logísticas. No es de extrañar que uno de los objetivos en los que más van a trabajar los operadores logísticos en este ejercicio es en reducir ese coste. ¿Cómo? Apostando por centros logísticos urbanos que permitan reducir el tiempo de entregan en la última milla a menos de 30 minutos. Solo con eso, se podrán ahorrar un millón de euros al año.

Se va a incrementar la demanda de centros logísticos urbanos o en las zonas más cercanas a los grandes núcleos poblados y a las principales vías de comunicación. Ubicaciones estratégicas para reducir minuto a minuto las entregas de última milla.



Amazon lockers en un centro comercial

8. Nuevas formas de entrega al consumidor

Relacionado con la necesidad de ahorrar costes en la última fase del transporte de la mercancía encontramos las nuevas formas de entrega al consumidor. A pesar de que la entrega en el domicilio es la preferida por el consumidor, la tendencia creciente es a ofrecer otras alternativas que se adapten a las necesidades y el ritmo de vida del cliente haciendo así un reparto más competitivo.

A los puntos de recogida más o menos habituales como las tiendas conveniencia (estancos, kioscos, etc.) se suma la instalación de taquillas o buzones inteligentes en espacios públicos. En este 2020 vamos a ver cómo se incrementan v diversifican las formas de entrega al consumidor desarrollando espacios logísticos o mini-hubs dentro de las ciudades en espacios que no son propiamente logísticos como aparcamientos o edificios de trasteros.



E-COMMERCE

El e-commerce es un punto a destacar dentro del sector inmologístico, ya que viene protagonizando un crecimiento exponencial que se espera prolongue en los próximos años.

Este crecimiento se refleja en el volumen de facturación de 2017 para el ecommerce, superior a los 30 mil millones de euros en España, lo que a su vez supone un 25,7% más que en 2016. Los pronósticos indican que el crecimiento en 2018 continuará en tasas cercanas al 17%.

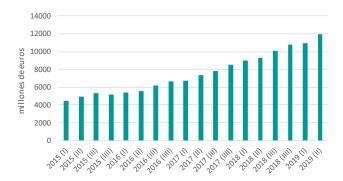
El incremento en facturación del ecommerce se supone un 2,3 % del mercado español en 2018, frente al 2,1% que representaba en 2017.

Entre las causas de este crecimiento y su potencial crecimiento en los próximos años se encuentra el porcentaje de usuarios de internet que compran a través de internet. Actualmente, del total de población internauta española de 16-65 años (27,5 millones) un 71% declara comprar online en 2018, lo que supone un total de 19,4 millones de españoles, tal y como se muestra en la tabla anterior.

No obstante, esta tendencia no es propia de España, sino que se refleja a nivel global ya que el e-commerce ha aumentado un 13% y supone un 6,3 % del mercado global, por lo que es de esperar que el crecimiento español siga al alza hasta equiparar el nivel mundial.

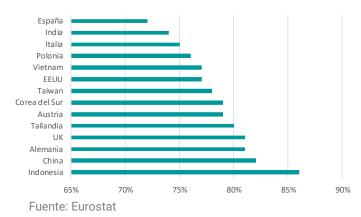
En comparaciones en detalle con el entorno de la Unión Europea sigue existiendo un gap de crecimiento que se viene estrechando especialmente desde 2017.

Por el contrario, si comparamos el crecimiento con Reino Unido, donde porcentaje de población internauta que utiliza la red para sus compras se ha estabilizado en le 80 %, se espera que al menos España crezca en otros 10 puntos porcentuales.

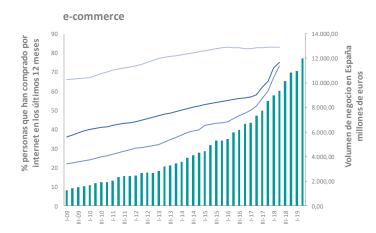


Fuente: CNMC

Población que usa e-commerce (%)



Volumen de población e-commerce





Las cifras anteriores arrojan un escenario bastante claro, el e-commerce está en un auge imparable y es una nueva oportunidad de crecimiento y adaptación para el sector de la logística en España.

El buen momento del sector inmologístico hace de palanca junto con el crecimiento del e-commerce para impulsar construcción comercialización de inmuebles destinados a esta actividad. Hay que hacer referencia además, a que la logística del e-commerce presenta una tendencia innovadora como son los "hubs" urbanos para la entrega y logística inversa de la última milla, cuestiones en un constante proceso de aprendizaje.

En cuanto a las características de las naves logísticas para e-commerce, (mayor cantidad de muelles, alto grado de robotización, optimización de almacenaje...) se encuentra, al igual que el modelo de negocio, en una evolución constante.

No obstante, actualmente la mayoría de la actividad ligada al e-commerce se está desarrollando desde inmuebles logísticos ya existentes para que, de este modo, no tengan que ser ellas mismas las que asuman el coste y el tiempo de adaptar un almacén convencional a sus necesidades específicas y cambiantes. También cabe destacar la sostenibilidad ambiental tanto a la hora de realizar el reparto como de los propios inmueble, un punto que está cobrando cada vez más importancia con las certificaciones de sostenibilidad.

El crecimiento exponencial de las ventas de e-commerce se traduce por lo tanto en una necesidad imperiosa de construir inmuebles específicos para esta operativa logística, hasta la fecha desconocida.

En España, el centro logístico con mayor presencia de e-commerce es Madrid ya que por su céntrica localización tiene a una distancia asequible la mayor parte de puntos de entrega en España. La presencia del gigante del e-commerce AMAZON ya es una realidad en el mercado inmologistico español, a la espera de la implantación definitiva de ALIBABA y su desarrollo en Europa.

Amazon da un giro importante en su estrategia logística en España. La compañía se abre a subcontratar algunos procesos hasta ahora considerados por ella como core de su infraestructura logística. Destacamos la realización de dos pilotos, uno en Zaragoza y otro en Murcia.



Centro de Amazon en Murcia.



PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR LOGÍSTICO

Indicadores Principales	MADRID Área de Influencia: 7 M personas					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratación bruta (m²)	390.000	390.000	450.000	850.000	925.000	556.239
Tasa Disponibilidad (%)	10,50%	7,50%	3,50%	4,50%	4,00%	5,57%
Stock Disponible (m²)	700.000	680.000	220.000	300.000	650.000	523.580
Precio Medio Prime (€/m²mes)	5,00	5,50	5,50	5,75	6	6,20
Precio Medio Secundario (€/m² mes)	2,00	2,50	2,75	3,00	3,25	4,40
Yield Inicial Naves Prime	7,50%	6,75%	6,50%	6,00%	5,75%	5,00%
Yield Inicial Naves Secundario	9,50%	8,50%	8,25%	8,00%	8,00%	8,00%

Indicadores Principales	BARCELONA Área de Influencia: 7,5 M personas					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratación bruta (m²)	310.000	550.000	660.000	450.000	650.000	594.509
Tasa Disponibilidad (%)	15,00%	6,00%	4,50%	3,50%	3,00,%	2,80%
Stock Disponible (m²)	650.000	600.000	295.000	230.000	200.000	178.000
Precio Medio Prime (€/m²mes)	6,00	6,50	6,75	6,75	6,75	7
Precio Medio Secundario (€/m² mes)	2,50	2,50	3,00	3,50	3,5	5
Yield Inicial Naves Prime	7,50%	6,75%	6,50%	6,00%	5,75%	5,75%
Yield Inicial Naves Secundario	9,50%	8,50%	8,25%	8,00%	8,00%	8,00%

Indicadores Principales	VALENCIA les Área de influencia: 5 M personas					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratación bruta (m²)	138.000	25.000	100.000	205.000	177.204	229.521
Tasa Disponibilidad (%)	2,70%	3,80%	1,60%	0,54%	1,62%	2,66%
Stock Disponible (m²)	40.500	60.000	23.500	9.000	30.034	58.257
Precio Medio Prime (€/m²mes)	3,00	3,50	4,00	4,25	4,3	4,30
Precio Medio Secundario (€/m² mes)	2,00	2,50	2,75	3,00	3	3,00
Yield Inicial Naves Prime	8,75%	8,25%	7,50%	7,00%	6,80%	6,60%
Yield Inicial Naves Secundario	10,00%	10,00%	9,50%	9,00%	8,50%	8,25%

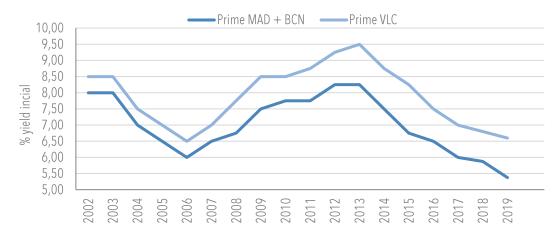
Fuente: TRIANGLE REM

2019 finaliza con un balance positivo en el sector inmologístico nacional. Cataluña y Madrid superan los 500.000 m² de contratación bruta. destacando Valencia donde se han superado los 200.000 m² gracias al desarrollo del PE Circuito de Cheste.

La disponibilidad se mantiene muy baja en todas las zonas ya que todos los proyectos promovidos son respondidos con la alta demanda que presenta el sector logístico en cuanto a inmuebles.

rentabilidades Las por contrario sí que se han visto ligeramente reducidas, ya que al haber tan poca disponibilidad, los inmuebles y las parcelas para construir han aumentado su precio, lo que reduce ligeramente la rentabilidad de los inversores. No obstante, este motivo es uno de los principales indicadores del buen momento del sector inmologístico.

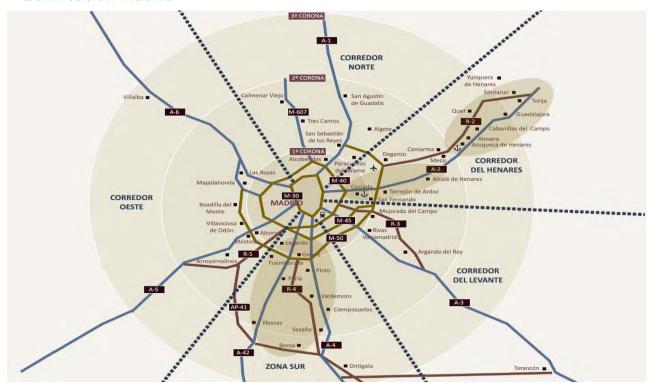
Evolución Prime Yield (%)



Fuente: Investing 23/05/2019



Zonificación Madrid



Fuente: TRIANGLE REM

3 Coronas Concéntricas

La 1ª Corona se conforma por las áreas entre las vías de circunvalación de la M-40 y M-50. El uso está vinculado a la paquetería y a la distribución local con elevada rotación de las mercancías.

La 2ª Corona se extiende de los 20 a los 35 kilómetros de Madrid. Su uso está destinado a la distribución y almacenaje de bienes de consumo resultando una rotación inferior a la 1ª Corona.

Por último, a partir de los 35 kilómetros se define la 3ª Corona con activos de gran superficie. Por otra parte, se observa que las provincias limítrofes, principalmente Guadalajara y Toledo, se han convertido en una gran alternativa para los operadores logísticos al presentar mejores rentas.

<u>Ejes</u>

<u>Corredor del Henares:</u> eje de la A-2. Mayor actividad logística debido a las comunicaciones con Barcelona, Zaragoza y Bilbao y a su relación con el aeropuerto y los dos puertos secos de Madrid.

<u>Corredor del Levante:</u> plataformas y naves logísticas entorno a la A-3, conexión con el levante.

Zona Sur: alrededor de la A-4 y A-42 que enlazan con el resto de España. Existe alta actividad logística previéndose su consolidación desde la realidad actual de Illescas.

<u>Corredor Oeste:</u> A-5 y A-6. Especialización en naves comerciales hace inexistente la logística.

Corredor Norte: localidades de la A-1 y M-607.



Oferta: tasa de Disponibilidad Madrid

MADRID 2019	Tasa de Disponibilidad (%)
TOTAL	6,50%
1ª CORONA	7,00%
2ª CORONA	6,75%
3ª CORONA	6,00%

Fuente: TRIANGLE REM

OFERTA

La tasa de disponibilidad en la zona centro de la Península se ha visto aumentada en comparación con la cifra de 4,00% obtenida el año pasado. Esto se ha debido a la incorporación de nueva superficie al mercado durante este año, supliendo la demanda del año y aumentando la disponibilidad del parque. El parque de la zona centro está en torno a los 10 millones de metros cuadrados.

La demanda se estabiliza y no suple en su totalidad el stock aumentado este año incrementando de esta manera la disponibilidad.

disponibilidad Las zonas que menos presentan son las que se sitúan en los enclaves más estratégicos como el corredor de Henares. zona más importante históricamente, aunque el eje de la A-4 se ha prácticamente eguiparado con crecimiento que ha tenido estos últimos años. Del mismo modo estas zonas son las que ofertan inmuebles de mejor calidad y más modernos, adaptados necesidades actuales como, por ejemplo, el sector del e-commerce.

PROMOCIÓN

Algunos de los proyectos que se están desarrollando "a riesgo" ya que carecend e inquilino a la hora de comenzar a construir, son los que realiza Gazeley en Guadalajara e Illescas con previsión de sacarlas al mercado este año. Así como Segro que arranca con fuerza en Getafe y Coslada. Greenoak También prepara una plataforma logística en Seseña. Todos ellos escogiendo el eje sur. dado la disponibilidad actual de desarrollos de suelo que se están llevando a cabo.

Proyectos con cliente final hay que destacar la promoción de Merlin para Carrefour terminada en 2020 que se incorporan al stock casi 100.000 metros cuadrados. Y la plataforma logística en Illescas parcialmente será ocupada por SEUR siendo su totalidad 64.000 metros cuadrados.

Se espera que se incorporen cerca de un millón de metros cuadrados en el próximo año. Proyectos que se centran en el eje A4 y A42 como el desarrollo del parque de Illescas que emprenden trabajos de urbanización este año y el comienzo de las primeras plataformas logísticas.



Demanda: volumen de Contratación Madrid

MADRID 2019	Contratación (%)
TOTAL	540.000
1ª CORONA	45%
2ª CORONA	15%
3ª CORONA	40%

Fuente: TRIANGLE REM

DEMANDA

La bajada en el crecimiento de la economía española del último trimestre hace notar la desaceleración en el mercado de grandes superficies.

La irrupción del e-commerce en el mercado ha producido que muchos de los inmuebles desarrollen nuevos se con las características y necesidades que este sector demanda. Cada vez más los operadores buscan productos en lugares no tan cercanos al centro metropolitano debido, entre otras causas, al aumento de los precios en dicha zona, pudiendo encontrar inmuebles parcelas V características similares a un precio más reducido.

A parte de los operadores pertenecientes al e-commerce, los operadores de otros sectores también demandan cada vez más productos y de mayor calidad debido al aumento de la importancia de la logística dentro de la cadena de suministro.

CONTRATACIÓN

Respecto a la contratación, esta tiene una relación inversa respecto a la disponibilidad. La contratación en Madrid ha alcanzado este año los 540.000 metros cuadrados bajando casi un 40% la obtenida en 2018 que se situaba en los 925.000 metros cuadrados. Con estos datos, Madrid se sitúa por primera vez detrás de Barcelona de lugar de espacios logísticos con mayor volumen de contratación. Este descenso notable de la contratación se debe al menor volumen de operaciones casi un 30% menos У menor número de operaciones de grandes superficies siendo un 60% menos, por lo que es un indicador claro de bajada de la demanda.

Analizando la contratación por coronas, se observa que la primera corona sigue siendo la preferencia para los operadores del e-commerce, siendo también una opción la tercera corona donde ambas suponen el 85% de la contratación anual. También es de destacar que más de la mitad de la contratación se centra en el corredor del Henares siendo un hito en la logística por sus comunicaciones con el resto de la Península. La gran parte de la otra mitad casi un 40% se centra en la zona sur entre los ejes A4 y A42.



Renta Naves Logísticas

MADRID 2019		Precio Medio Alquil	er (€/m²mes)
		mín	máx
CORREDOR NORTE	1ª CORONA	4,25	5,50
	2ª CORONA	3,00	3,25
	3ª CORONA	2,50	3,00
CORREDOR DEL HENARES	1ª CORONA	4,50	5,50
	2ª CORONA	3,00	4,50
	3ª CORONA	2,75	3,50
CORREDOR LEVANTE	1ª CORONA	4,00	5,50
	2ª CORONA	3,00	4,50
	3ª CORONA	2,00	3,00
ZONA SUR	1ª CORONA	4,00	4,85
	2ª CORONA	2,75	3,75
	3ª CORONA	2,50	3,00
ZONA OESTE	1ª CORONA	3,00	4,50
	2ª CORONA	2,00	3,00

Fuente: TRIANGLE REM

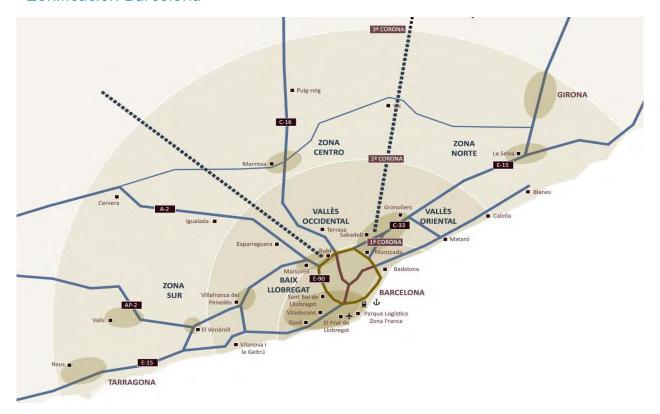
Tendencia Renta Naves Logísticas

MADRID 2019	Precio medio a	quiler
MADRID 2019	mín	máx
ORREDOR DEL NORT 1ª CORONA	-	-
2ª CORONA	-	-
3ª CORONA	-	-
DRREDOR DE HENARI1ª CORONA	+	-
2ª CORONA	-	=
3ª CORONA	+	+
)RREDOR DEL LEVAN 1ª CORONA	-	-
2ª CORONA	-	-
3ª CORONA	=	=
ZONA NORTE 1ª CORONA	=	-
2ª CORONA	-	-
3ª CORONA	+	=
ZONA OESTE 1ª CORONA	=	-
2ª CORONA	-	=

Fuente: TRIANGLE REM



Zonificación Barcelona



Fuente: TRIANGLE REM

3 CORONAS

La 1ª Corona se conforma por las áreas junto a las vías AP-

2 y AP7. Se encuentran los activos vinculados a la actividad logística del Puerto de Barcelona, así como de paquetería y distribución local.

La 2ª Corona acoge a las actividades de recepción logística y de paquetería para el área metropolitana de Barcelona, avanzando hasta unos 60 km aproximadamente del núcleo urbano de Barcelona.

La 3ª Corona con activos de gran superficie se extiende hacia otras capitales catalanas como Tarragona y Girona, conformando un "hub" logístico que se desarrolla a lo largo del corredor mediterráneo. Se han ido incorporando en esta zona las últimas operaciones de ecommerce.

ZONAS

En la 1ª y 2ª Corona podemos distinguir:

- Baix Llobregat: zona prime de Barcelona vinculada al almacenamiento de mercancías del puerto.
- Vallès Occidental: donde destacan por importancia logística los municipios de Barberá y Santa Perpetua.
- <u>Vallès Oriental</u>: con un comportamiento similar al - <u>Vallès Occidental</u>, se encuentran los polígonos de Granollers.

Por último, en relación con la 3ª Corona se distinguen:

- Zona Sur: compre los municipios del Camp de Tarragona y la zona de Igualada que conecta con Zaragoza y Madrid.
- Zona Centro: con Manresa como localidad más importante, es el punto de partida hacia los Pirineos.
- Zona Norte: municipios de Girona en dirección a Francia.



Oferta: tasa de Disponibilidad Barcelona

BARCELONA 2019	Tasa de Disponibilidad (%)
TOTAL	3,40%
1ª CORONA	1,70%
2ª CORONA	3,40%
3ª CORONA	5,20%

Fuente: TRIANGLE REM

OFERTA

Tal y como hemos comentado en el punto correspondiente a Madrid, la disponibilidad en Barcelona también se ha visto ligeramente aumentada. Mientras que en 2018 se observaba una disponibilidad de espacios logísticos del 3 %, este año es del 3,4%, la tendencia que se veía en 2017. Esto ratifica la tendencia que ya se observaba en el año anterior, el sector logístico continúa creciendo y la oferta es insuficiente con respecto a la demanda existente.

Como se puede ver en la tabla la tercera corona es la que presenta una mayor disponibilidad, mientras que en la primera corona, zona prime de Barcelona, la disponibilidad de inmuebles logísticos es prácticamente nula. Este hecho se da motivado por las ventajas que proporcionan estas zonas, tanto en situación y enclaves como por las características de los inmuebles.

La disponibilidad de espacios logísticos no se ha visto alterada debido a que, a pesar de haber varios proyectos en curso que podrían aportar una gran cantidad de metros disponibles al mercado, los operadores logísticos siguen demandando por encima de la oferta disponible, lo cual es reflejo de la buena situación de este mercado.

PROMOCIÓN

A pesar de la incertidumbre política que se presenta en Cataluña, sigue considerándose un atractivo para la inversión inmobiliaria, principalmente en el sector logístico debido a que cuenta con una localización estratégica, a su crecimiento y al desarrollo del comercio electrónico.

Actualmente se encuentran en marcha proyectos hasta en torno los 300.000 m2 que en año vigente y el próximo se irán finalizando sus construcciones en parte llave en mano y otras "a riesgo" como las de Gazeley en Valls y Goodman en Castellbisbal.

Debido a la escasez de suelo en la primera corona, se están llevando a la demolición y reforma del mercado logístico actual de Barcelona.

Por último, la promoción que está desarrollando Amazon en el municipio de Barberá de les Valls destaca por su superficie ya que se está realizando en una parcela de 80.000 metros cuadrados que se prevé que finalmente albergue una plataforma de 50.000 metros y comience su actividad en el 2020.



Demanda: volumen de Contratación Barcelona

BARCELONA 2019	Contratación (%)
TOTAL	590.000
1ª CORONA	28,00%
2ª CORONA	63,00%
3ª CORONA	9,00%

Fuente: TRIANGLE REM

DEMANDA

Mientras que en el año 2018 la demanda se había concentrado principalmente en la primera corona, este año la tendencia se ha invertido y la segunda corona es la que presenta volumen un mayor contratación. Esto es reflejo de que los operadores logísticos no encuentran stock disponible a penas en esta primera corona donde se concentra la mayor disponibilidad es en esta segunda corona.

Barcelona le da el giro a Madrid manteniéndose en cifras y situándose en cabeza del territorio, debido a su importancia a nivel industrial y logístico, y a su relevancia económica dentro de la Península al ser uno de los principales centros económicos del país.

CONTRATACIÓN

A cierre de 2019 Barcelona ha alcanzado un nivel de contratación de 590.000 metros cuadrados. Ha tenido una pequeña bajada inapreciable de los 650.000 a los que llegó el pasado 2018. Siguiendo un barrido histórico Barcelona tuvo una contratación de 200.000 metros cuadrados en 2017 y en unos 60.000 la obtenida en 2016. Barcelona ha logrado mantenerse con buena salud estos dos últimos años en cuanto a contratación de superficie logística en Cataluña.

Cabe puntualizar que el último trimestre ha sido un trimestre de bajada de igual modo que en las demás plazas inmoogísticas del país.

La mayor parte de las demandas son proyectos "llave en mano" y pre-alquileres de plataformas en construcciones debido a la escasez del parque.

Las operaciones más destacadas la plataforma de DSV de 46.000 metros cuadrados en Molins de Rei y Decathlon con una plataforma de 96.000 metros cuadrados en el Prat del Llobregat.

En el 2020 se espera un alto nivel de contratación similar al 2019.





Renta Naves Logísticas

BARCELONA 2019		Precio Medio Alq	uiler (€/m²mes)
DANGLEC	1NA 2019	mín	máx
ÁREA METROPOLITANA	EL BARCELONÉS	6,50	7,00
1ª CORONA	BAIX LLOBREGAT	5,50	6,75
	VALLÈS OCCIDENTAL	5,00	6,25
	VALLÈS ORIENTAL	5,00	6,25
2ª CORONA	BAXI LLOBREGAT	4,25	5,25
	VALLÈS OCCIDENTAL	4,25	5,25
	VALLÈS ORIENTAL	4,25	5,25
3ª CORONA	ZONA SUR	2,75	3,75
	ZONA NORTE	3,00	4,25

Fuente: TRIANGLE REM

Tendencia Renta Naves Logísticas

BARCELONA 2019		Precio medio alquiler		
OLLONA 2019	mín	máx		
AEL BARCELONÉS	+	=		
BAIX LLOBREGAT	+			
VALLÈS OCCIDENTAL	+			
VALLÈS ORIENTAL	+			
BAIX LLOBREGAT	+			
VALLÈS OCCIDENTAL	+			
VALLÈS ORIENTAL	+			
ZONA SUR	=	+		
ZONA NORTE	=	=		
	AEL BARCELONÉS BAIX LLOBREGAT VALLÈS OCCIDENTAL VALLÈS ORIENTAL BAIX LLOBREGAT VALLÈS OCCIDENTAL VALLÈS ORIENTAL ZONA SUR	MEL BARCELONÉS + BAIX LLOBREGAT + VALLÈS OCCIDENTAL + VALLÈS ORIENTAL + BAIX LLOBREGAT + VALLÈS ORIENTAL + ZONA SUR =		

Fuente: TRIANGLE REM



Áreas Logísticas Valencia



Fuente: TRIANGLE REM

EJES

- Eje Norte: se encuentran los activos logísticos vinculados al Puerto de Sagunto, con conexión directa a Zaragoza.
- Pista de Ademuz: actividad local por la ubicación del Parque Tecnológico y oficinas.
- Eje Centro-"Corredor Logístico Valencia": zona prime que agrupa a Ribarroja, Loriguilla y Cheste promovido por la administración. Se ubican junto al cruce de la A3-A7. Importancia por el tránsito entre el Puerto de Valencia y Madrid.
- Eje Sur: desarrollo logístico específico de la Factoría Ford en Almussafes.

CORONAS

Los ejes anteriormente ciados que articulan el área metropolitana de Valencia se pueden estudiar por medio de dos coronas en torno al centro urbano. Se extenderían en principio hasta unos 60km de distancia.

La 1ª Corona engloba todos los polígonos próximos a la A-7, el by-pass que circunda la ciudad en su tránsito de Barcelona a Alicante. Por otro lado, la 2ª Corona, más alejada, está formada por los núcleos vinculados a los principales ejes de conexión por carreta.



Oferta: tasa de Disponibilidad Valencia

VALENCIA 2019	Tasa de Disponibilidad (%)		
TOTAL	1,62%		
EJE SUR	4,32%		
EJE CENTRAL	96,30%		
PISTA DE ADEMUZ	0,00%		
EJE NORTE	0,00%		

Fuente: TRIANGLE REM

OFERTA

El principal problema del mercado logístico valenciano y nacional es la falta de oferta de inmuebles logísticos modernos y que satisfagan las necesidades de los clientes.

Hemos pasado de tener una tasa de 1,62% en el 2018 al 1,81 % al cierre del 2019. El leve incremento en la tasa de disponibilidad se debe en parte a la entrada en carga de proyectos "a riesgo" del año 2019 y también a la rotación de módulos logísticos de inmuebles antiguos de superficies inferiores a 5.000 m².

El eje que mayor disponibilidad presenta es el Eje Centro, que agrupa el mayor número de inmuebles disponibles. Este es el llamado eje prime de Valencia ya que se sitúa en el cruce de la autovía A-3 y A-7.

A pesar de haberse desarrollado varios proyectos a lo largo de 2019, estos han sido rápidamente absorbidos por la creciente demanda del sector.

Destacar la prevista incorporación en 2020 de 99.885 m²t en construcción localizados principalmente en el Eje Central a lo largo de la A-3 (Ribarroja, Cheste y Quart de Poblet) así como otros proyectos en municipios cercanos de otros ejes como Sagunto.

PROMOCIÓN

En el análisis de los proyectos construcción a diciembre de 2019 se computa superficie total una en construcción de 213.450 m²t. La localización de estos proyectos es principalmente en el Eje Central en los municipios de Ribarroja, Quart de Poblet y Cheste; y en el eje Norte en Sagunto.

Más del 50% de la superficie en construcción se corresponde a 2 llaves en mano: el proyecto de Conforada en Llíria y el de JYSK en el nuevo desarrollo Circuito de Cheste.

Existen 4 áreas con oferta de proyectos "llave en mano" con una superficie total construida que asciende a 282.625 m². Su construcción podría realizarse a los 9-12 meses de la firma.

Las superficies oscilan entre 12.000 de un proyecto logístico ubicado en Paterna hasta los 80.000 m² construidos que podrían alcanzarse unificados en Sagunt o en 2 plataformas en Picassent.

La mayoría de ellos ubicados en el Eje Central, con la finalización de las obras de urbanización del Parque Logístico del Circuito de Cheste, junto con los proyectos en la Eje Sur de Picassent y Sagunt.





Demanda: volumen de Contratación Valencia

VALENCIA 2019	Contratación (%)
TOTAL	238.158
EJE SUR	10,71%
EJE CENTRAL	53,91%
PISTA DE ADEMUZ	26,97%
EJE NORTE	8,40%

Fuente: TRIANGLE REM

DEMANDA

La demanda de inmuebles logísticos por parte de los operadores continúa estable para el mercado valenciano, reconociéndose una mayor importancia a dos tipos de operativas.

Por una parte, las fusiones entre los grandes operadores logísticos que tuvieron lugar en años anteriores han hecho que la demanda de grandes plataformas sea ya una realidad.

A esta circunstancia se suma el reconocimiento de Valencia como la ubicación principal de grandes operadores y usuarios finales para la distribución a toda la Península Ibérica.

Las rentas de mercado han continuado su tendencia alcista por la presión que la demanda está realizando sobre un parque incapacitado actualmente para dar una respuesta rápida.

CONTRATACIÓN

El volumen total de contratación hasta final de diciembre de 2019 ha alcanzado los 238.158 m²t. Esta contratación durante el 2019 ha superado los datos históricos de 2017 y 2018 con absorciones cercanas a los 200.000 m²t.

No obstante, cabe destacar que el 40% de esta contratación está concentrado en 2 grandes operaciones: Conforama en Llíria y Dachser en la primera plataforma de MERLIN PROPERTIES en Valencia.

La mayor parte de la contratación ha tenido lugar en el Eje Centro (Cheste-Ribarroja-Loriguilla) que ha agrupado el 53,91% de la contratación en Valencia debido a que es la zona prime de esta área.

Como zonas a destacar, también hay que mencionar la Pista de Ademuz y el eje sur, zonas que este año también han sido foco de operaciones relevantes debido principalmente a la saturación que se produce en el Eje Centro por la escasa oferta.



Rentas Naves logísticas

VALENCIA 2019	Precio Medio Alquiler (€/m² mes)		
VALLINGIA 2019	min	max	
Eje Sur	3,25	4,25	
Eje Central	3,75	4,50	
Pista Ademuz	3,00	4,00	
Eje Norte	3,00	3,50	

Fuente: TRIANGLE REM

Tendencias Rentas Naves Logísticas

VALENCIA 2019		Precio medio de alqui	Precio medio de alquiler (€/m² mes)		
٧٨	LLINOIA 2019	min	max		
EJE NORTE	2ª CORONA	=			
EJE CENTRAL	1ª CORONA	=			
	2ª CORONA	=			
PISTA DE ADEMUZ	1ª CORONA	=			
	2ª CORONA	=			
EJE NORTE	2ª CORONA	=			

Fuente: TRIANGLE REM

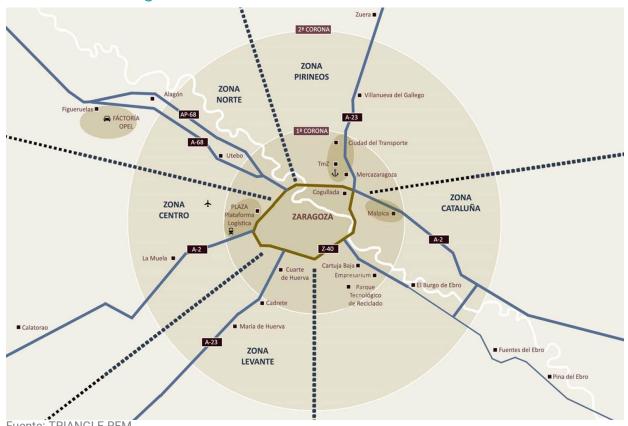
Asking prices Naves Logísticas

VALENCIA 2019		Precio Alquiler (€/m²mes)		
Zona	Corona	Municipio	Precio mínimo	Precio máximo
EJE SUR	1ª CORONA	ZAL puerto	*	*
		Massanasa - Beniparrell	2,00	3,00
		Alcàsser - Silla - Picassent	2,50	3,50
	2ª CORONA	Almussafes	3,50	4,25
		Sollana	3,00	4,25
		Massalavés	2,25	2,75
		Alberic	1,50	2,50
EJE CENTRAL	1ª CORONA	Torrent - Picanya	2,50	3,95
		Quart de Poblet	*	4,35
		Manises	2,00	3,00
		Riba-roja del Túria	3,75	4,50
		Loriguilla	3,25	4,00
		Cheste	3,00	4,30
	2ª CORONA	Chiva	2,00	3,00
PISTA DE ADEMUZ	1ª CORONA	Paterna	3,00	4,00
	1ª CORONA	Llíria	2,00	3,00
EJE NORTE	2ª CORONA	Sagunto	2,50	3,75

Fuente: TRIANGLE REM



Zonificación Zaragoza



CORONAS Y EJES

<u>1ª Corona</u>: se ubican los polígonos más cercanos a la capital aragonesa, con acceso directos desde la Z-40 que rodeo la ciudad.

- <u>2ª Corona</u>: comprende los polígonos que se encuentra a una distancia de 20 a 10 km del núcleo urbano
- <u>3ª Corona</u>: entorno de influencia de la Factoría Opel en la localidad de Figueruelas.

Diseñando un modelo radial obtenemos:

- Zona Levante: conexión con Valencia por la A-23
- Zona Centro: dirección Madrid con la A-2
- <u>- Zona Norte:</u> conexión al País Vasco y Francia por la A-68.
- <u>- Zona Pirineos:</u> entorno a la A-23 dirección Huesca y el paso por los Pirineos a Francia.
- Zona Cataluña: continuación de la A-2 Madrid/Barcelona.

PRINCIPALES ÁREAS LOGÍSTICAS

- Plaza, Plataforma Logística de Zaragoza: su ubicación es excepcional en el cruce de la Z-40 y la A-2 además de terminal ferroviaria y acceso directo al aeropuerto. Están instaladas grandes empresas como Inditex, Eroski, Mercadona o Imaginarium en PLAza.
- <u>- Factoría Opel</u>: en el polígono de El Pradillo Il se ubica la logística auxiliar para la Factoría Opel de Figueruelas.
- Terminal Marítima de Zaragoza: se trata del 2º puerto seco por importancia de España tras el de Coslada. En este eje también se encuentran las instalaciones de Mercazaragoza y la Ciudad del Transporte.
- Polígono Malpica: ubicación junto a la A-2 a Barcelona y la Z-40 aunque se ve afectado por la concentración de actividad en PLAza.



Zonificación Alicante



Fuente: TRIANGLE REM

La Provincia de Alicante se sitúa al sureste de la Península Ibérica. Es la quinta provincia con mayor población de España, con casi 1.900.000 habitantes.

El PIB de la provincia se sitúa en 2017 en 38.000 millones de euros.

El peso del sector industrial es muy relevante en esta provincia ya que se sitúa en un 9% mientras que en España en general a penas llega al 6%. De las casi 140.000 empresas de la provincia, mas de 13.000 se dedican al sector industrial. Esto provoca que haya muchas zonas interés industrial y logístico.

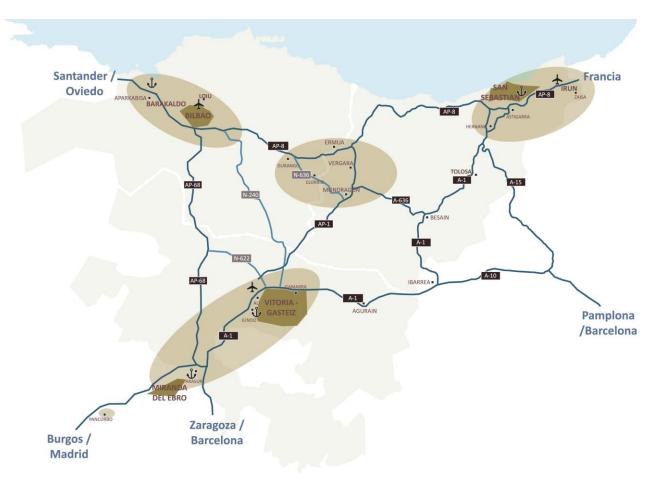
Se pueden distinguir dos ejes principalmente en la zona de Alicante:

- Eje A-7: conecta hacia el norte con Valencia y hacia el sur con Murcia. Por la parte norte encontramos en la zona de Tibi el sector consolidado del juguete y hacia el sur los polígonos tanto industriales como logísticos de la zona de Orihuela y Murcia. Especial mención a Elche que es uno de los principales focos industriales y logísticos de la zona.
- Eje A-31: este eje es de gran relevancia también ya que conecta con Albacete/Madrid. No obstante es una zona pendiente de muchos desarrollos todavía debido a su gran potencial.

A parte de estos dos ejes también cabe destacar el área inmediata de Alicante con polígonos de mucha actividad logística como el de las Atalayas.



Zonificación País Vasco



Fuente: TRIANGLE REM

El País Vasco se encuentra ubicado estratégicamente en el centro del Eje Atlántico Europeo. Zona de paso entre los mercados peninsulares y el resto de Europa, por lo que le sitúa como núcleo de su área de influencia

Euskadi es la puerta de entrada a Europa como nodo logístico del eje atlántico europeo y el resto del mundo, en especial Latinoamérica, donde existe una destacada presencia de empresas e instituciones vascas.

La situación estratégica de País Vasco y el elevado nivel de industrialización de su economía le convierte en uno de los enclaves con mayores niveles de tráfico. Las tres provincias forman una conexión de infraestructuras entre ellas en forma de Y, formando en sus 3 vértices nodos de actividad industrial.

- El área de <u>Bilbao</u>, conecta a través de su puerto a la ruta atlántica con el mercado europeo, aeropuerto y ferrocarril.
- El área de <u>Vitoria</u>, conectada al ferrocarril y aeropuerto, se ubica el puerto seco de Jundiz.
- ➤ El área de San Sebastián, donde se ubica el puerto de Pasajes cuyo puerto es natural, aeropuerto y ferrocarril ubicados en la frontera con Francia conectando a Europa.

Zonificación Málaga



Fuente: TRIANGLE REM

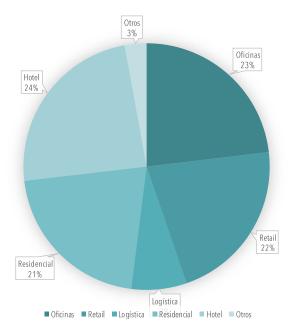
Andalucía cuenta actualmente con cuatro áreas logísticas intermodales en pleno funcionamiento y en proceso de ampliación: Córdoba, Bahía de Algeciras, Málaga y Sevilla.

Las ocho provincias andaluzas cuentan con un área logística conectada al ferrocarril de mercancías, en una apuesta por la intermodalidad con el transporte de carretera y el marítimo, ya que estas redes facilitan el acceso de las mercancías a la Red Principal Transeuropea de Transporte, a través de los corredores Mediterráneo y Atlántico.

El área logística de Málaga se estructura en dos sectores funcionalmente integrados, Trévenez y Buenavista.

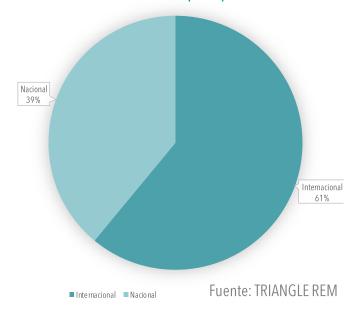
Elementos como la proximidad y la accesibilidad directa al importante núcleo de consumo y actividad de la ciudad de Málaga, así como su conectividad con el conjunto de infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias favorecen un grado de ocupación del 100%.

Inversión en el sector inmobiliario



Fuente: TRIANGLE REM

Volumen de inversión por tipo de inversor



Evolución del volumen de inversión logística

Récord en inversión inmobiliaria

Este crecimiento se debe, principalmente, a operaciones realizadas en los últimos meses de este año, como la venta del centro comercial Puerto de Venecia en Zaragoza por 475 millones de euros.

Situación favorable en España

La salida de España más tarde de la crisis provocó un crecimiento más tardío en el país, no obstante esto también afecta de manera positiva ya que España seguirá mostrando un mayor dinamismo respecto al resto de países. Esto contribuye a una gran estabilidad de los yields tanto a lo largo de 2019 como de gran parte de 2020.

Continuado impulso del sector logístico

rápida evolución del comercio La electrónico ha tenido un gran impacto en el La demanda continúa auge del sector. cada vez más al alza, frenada únicamente por la escasez de oferta, única barrera de entrada a la hora de invertir en el sector. Este año se han diversificado las zonas hacia otros focos como Valencia, Zaragoza además las Sevilla, de zonas tradicionales de Barcelona y el centro peninsular. La contratación logística en 2018 ha sido de casi 2 millones de metros cuadrados.

Tendencias en el sector logístico

Habiendo alcanzado los 1.500 millones de euros en inversión, se confirma que el sector logístico es de los más atractivos para los inversores. Su alta rentabilidad (6,25% en Madrid) ha provocado que un gran número de inversores internacionales desarrollen proyectos nuevos debido a la escasez de oferta, potenciando de esta manera el sector.



Fuente: TRIANGLE REM

