



TRIANGLE
REAL ESTATE MANAGEMENT

Estudio de Mercado Logística España 2020

Julio 2021



Triangle REM	00
Mercado Logístico	01
Entorno Económico	02
E-commerce	03
Resumen	04
Zonas	05
Madrid	05.1
Barcelona	05.2
Valencia	05.3
Zaragoza	05.4
Alicante	05.5
País Vasco	05.6
Málaga	05.7
Mercado de Inversión	06
Conclusiones	07

TRIANGLE REAL ESTATE MANAGEMENT

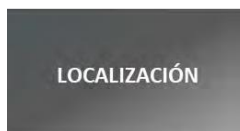
TRIANGLE REM tiene una larga experiencia de gestión integral en el sector inmologístico, abarcando el ciclo completo de creación y gestión de Parques y Proyectos Logísticos.

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.



CREANDO VALOR EN LA INMOLOGÍSTICA

Consultoría y gestión de proyectos y parques logísticos.



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

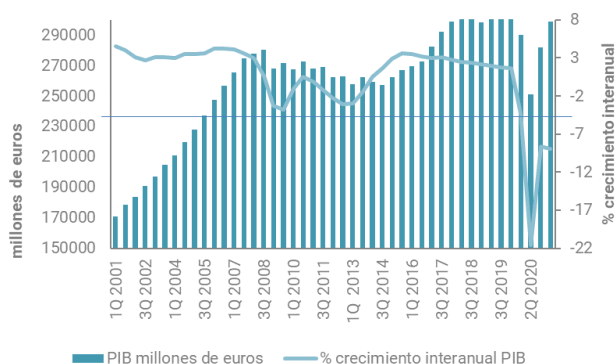
La actividad logística en España tiene un gran potencial debido a su localización estratégica, conexión natural entre Europa, América y Norte de África, y a su moderna y extensa red de infraestructuras.

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

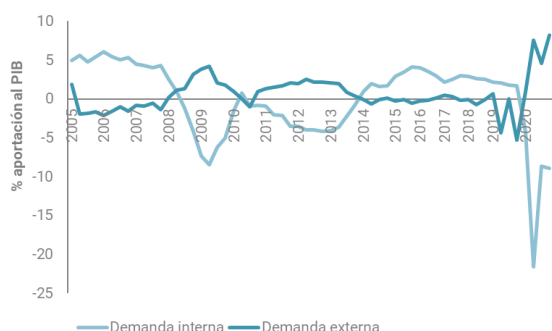


PIB Producto Interior Bruto



Fuente: INE

Demanda interna y externa



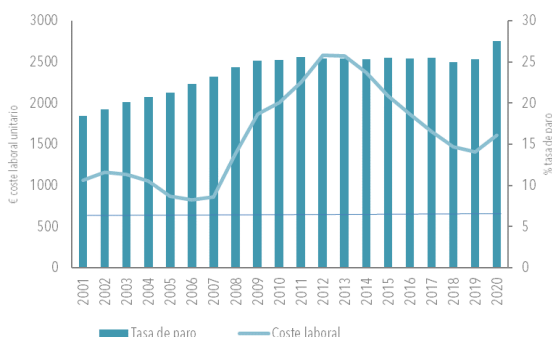
Fuente: INE

Índice de Producción Industrial y Sentimiento Económico



Fuente: INE, EUROSTAT

Mercado Laboral



Fuente: INE

Los efectos económicos de la pandemia COVID-19 se han puesto de manifiesto en este 2020. La variación interanual del PIB se sitúa en el -4,3% frente al -8,9% del trimestre precedente

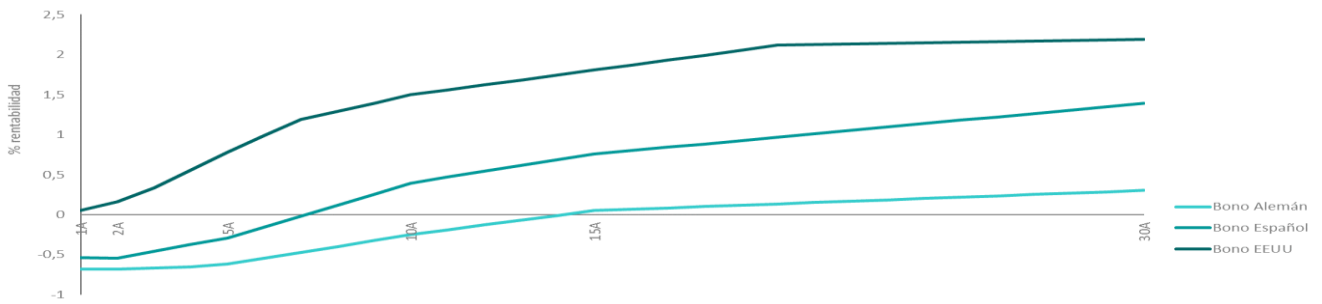
En años anteriores encontrábamos el predominio de la demanda externa sobre la interna, pero desde 2014 la tendencia se invierte consecuencia de la recuperación económica y en 2019 se mantiene en este sentido debido a una recuperación sostenida de la economía española. Tras la COVID-19 se vuelven a invertir la demanda con irregularidades con una mayor caída en la demanda interna.

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, en especial éste último año.

La especial situación de crisis sanitaria provoca que los diferentes sectores industriales sufran intensamente en 2020, con descensos pronunciados en la producción, sobre todo en los meses de marzo, abril, mayo y junio.

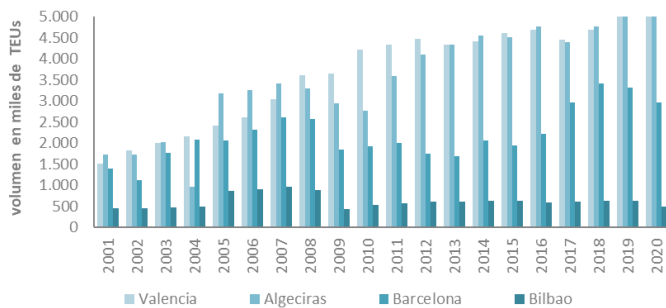
Este indicador refleja la evolución de tasa de paro, el cual tras una continuada bajada, este año por primera vez finaliza con un ascenso del paro, no teniendo en cuenta que en esta cifra del 16,1% los Expedientes Regulados de Trabajo Temporal son considerados como trabajadores activos no contabilizando en esta tasa de desempleo.

Curvas del Tipo del Tesoro



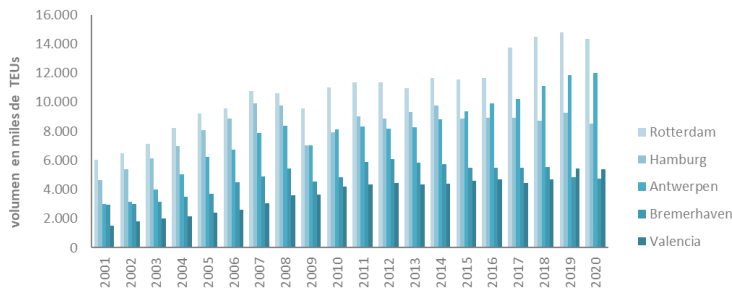
Fuente: Investing 2020

Mercancías Puertos Españoles



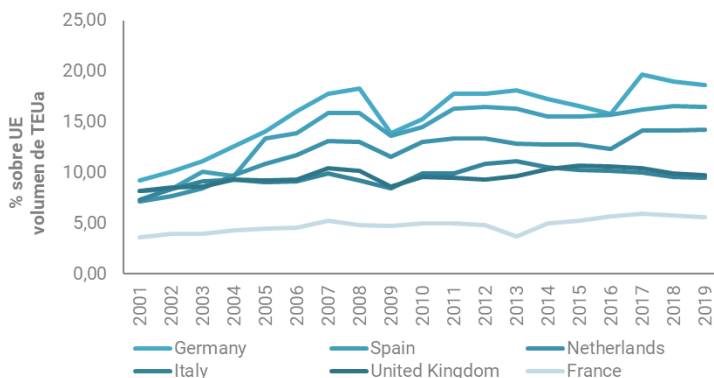
Fuente: EUROSTAT

Mercancías Puertos Europeos



Fuente: EUROSTAT

Mercancías Países Europeos



Fuente: DATOS.BANCOMUNDIAL

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.

En la siguiente gráfica tenemos representado el Volumen de 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 de crecimiento.

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.

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 2019 para el e-commerce, superior a los 48 mil millones de euros en España, lo que a su vez supone un 24,4% más que en 2018. Los pronósticos indican que el 2020 mantendrá el volumen de negocio debido a la crisis sanitaria que en todos los sectores del consumo ha afectado, manteniéndose en niveles del año anterior próximos a 50 mil millones.

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 74% declara comprar online en 2020, lo que supone un total de 20,3 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 en los últimos años, por lo que es de esperar que el crecimiento español siga al alza hasta equiparar el nivel mundial.

El e-commerce en España ha crecido de forma importante en sectores (B2C) de moda y electrónica en cabeza. No obstante los sectores del bricolaje, entretenimiento y alimentación han tenido un papel importante en este año 2020, cayendo el sector turístico.

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

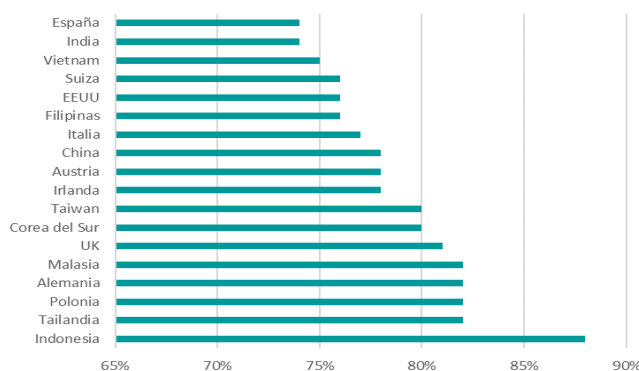
Por el contrario, si comparamos el crecimiento con Reino Unido, donde porcentaje de población internauta que utiliza la red para sus compras se ha estabilizado en el 81 %, se espera que al menos España crezca en otros 5 puntos porcentuales.

Volumen de negocio e-commerce



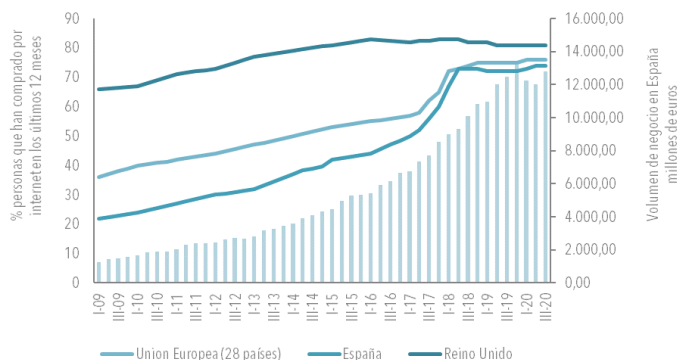
Fuente: CNMC

Población que usa e-commerce (%)



Fuente: Eurostat

Volumen de población e-commerce



Fuente: CNMC

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 la construcción y 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.

En ello junto con la aparición de nuevos vehículos de emisión 0 genera la necesidad de espacios de plataformas mixtas interurbanas para dar el servicio.

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.

Una vez creada la necesidad en el usuario de recibir el envío en un plazo corto de tiempo, sumado a las devoluciones (logística inversa), se crea la necesidad de nuevos espacios de última milla. Este servicio, hasta la fecha gratuito, se verá abocado a un sistema de pago que generará la puesta en valor de estos centros.

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 inmologístico español, sumado a 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	2020
Contratación bruta (m²)	390.000	390.000	450.000	850.000	925.000	556.239	930.000
Tasa Disponibilidad (%)	10,50%	7,50%	3,50%	4,50%	4,00%	5,57%	9,10%
Stock Disponible (m²)	700.000	680.000	220.000	300.000	650.000	523.580	1.046.500
Precio Medio Prime (€/m² mes)	5,00	5,50	5,50	5,75	6	6	5,50
Precio Medio Secundario (€/m² mes)	2,00	2,50	2,75	3,00	3,25	4,40	4,60
Yield Inicial Naves Prime	7,50%	6,75%	6,50%	6,00%	5,75%	5,00%	4,50%
Yield Inicial Naves Secundario	9,50%	8,50%	8,25%	8,00%	8,00%	8,00%	7,00%

El sector logístico ha sido en este 2020 de los más resilientes del mercado español. Madrid, impulsada por el e-commerce ha cerrado el año con una contratación histórica de 930.000 m². Le sigue Barcelona alcanzando 415.000 m² y Valencia con 135.508 m².

Indicadores Principales	BARCELONA						
	Área de Influencia: 7,5 M personas						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratación bruta (m²)	310.000	550.000	660.000	450.000	650.000	594.509	415.000
Tasa Disponibilidad (%)	15,00%	6,00%	4,50%	3,50%	3,00%	2,80%	3,00%
Stock Disponible (m²)	650.000	600.000	295.000	230.000	200.000	178.000	252.000
Precio Medio Prime (€/m² mes)	6,00	6,50	6,75	6,75	6,75	7,00	7,00
Precio Medio Secundario (€/m² mes)	2,50	2,50	3,00	3,50	3,50	5,00	5,00
Yield Inicial Naves Prime	7,50%	6,75%	6,50%	6,00%	5,75%	5,75%	5,25%
Yield Inicial Naves Secundario	9,50%	8,50%	8,25%	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%

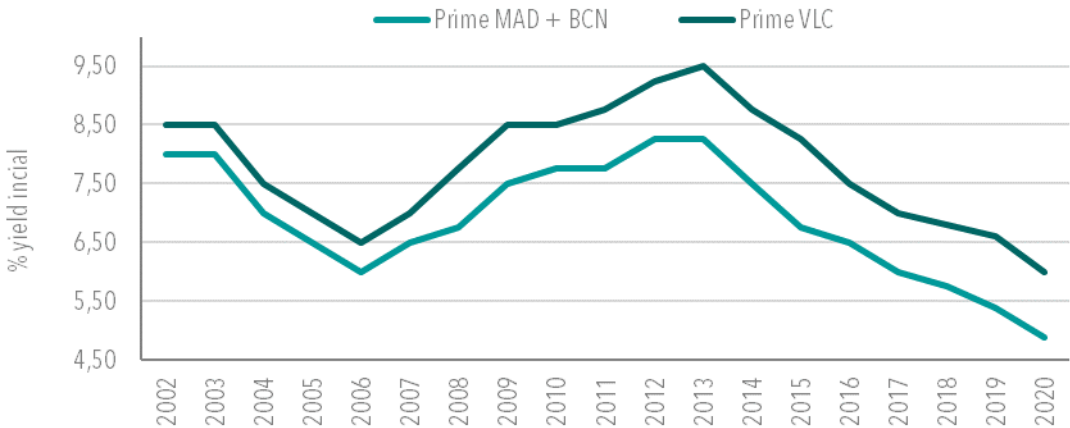
En este 2020 ha habido un alto interés de promotores que han ido desarrollando promociones a riesgo que han quedado entregadas y se entregarán en el 2021, haciendo así aumentar la tasa de disponibilidad en todas las plazas. No obstante, se prevé una absorción de esta disponibilidad.

Indicadores Principales	VALENCIA						
	Área de Influencia: 5 M personas						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratación bruta (m²)	138.000	25.000	100.000	205.000	177.204	229.521	135.508
Tasa Disponibilidad (%)	2,70%	3,80%	1,60%	0,54%	1,62%	2,66%	6,15%
Stock Disponible (m²)	40.500	60.000	23.500	9.000	30.034	58.257	159.694
Precio Medio Prime (€/m² mes)	3,00	3,50	4,00	4,25	4,30	4,30	4,25
Precio Medio Secundario (€/m² mes)	2,00	2,50	2,75	3,00	3,00	3,00	3,00
Yield Inicial Naves Prime	8,75%	8,25%	7,50%	7,00%	6,80%	6,60%	6,00%
Yield Inicial Naves Secundario	10,00%	10,00%	9,50%	9,00%	8,50%	8,25%	8,00%

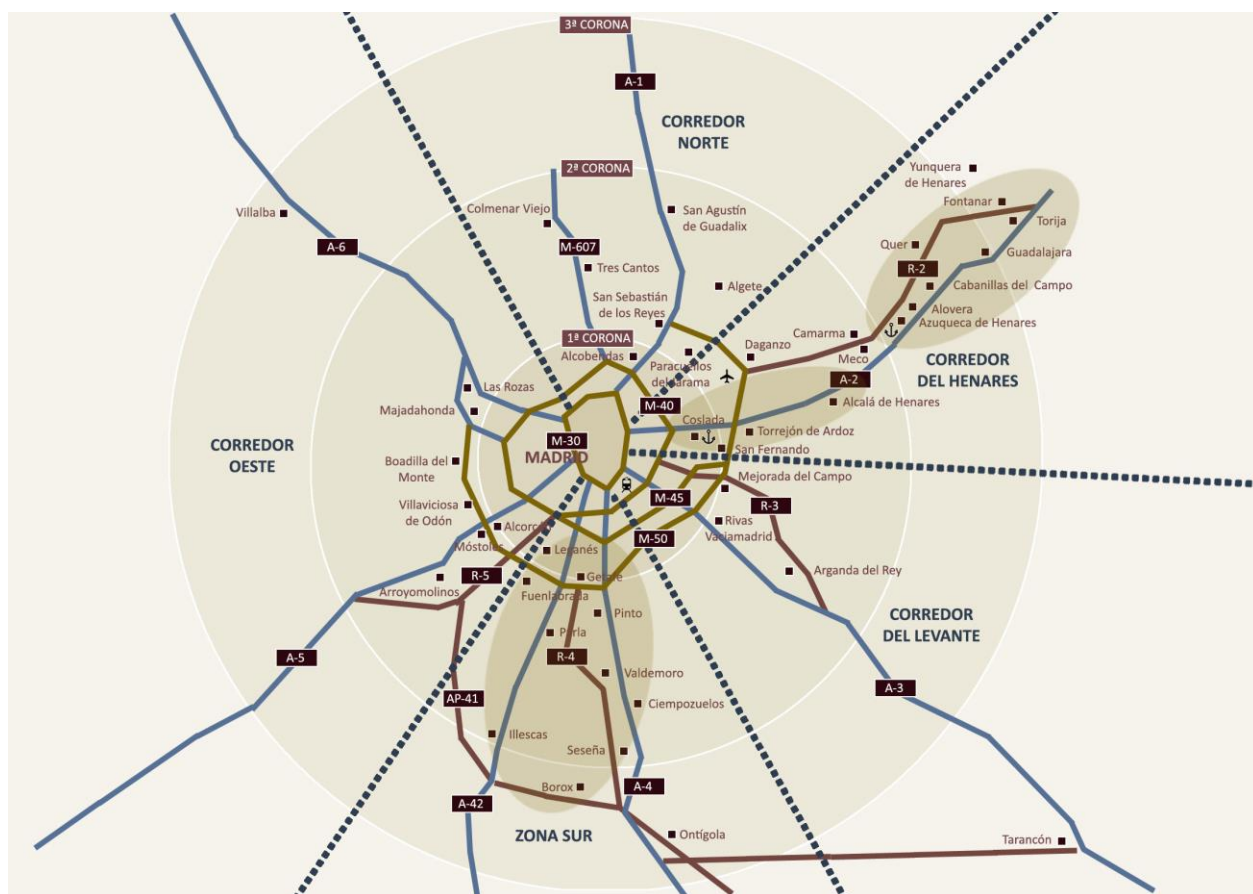
Las rentas han permanecido estables en este 2020 en todas las plazas logísticas, se prevé la misma tendencia en el 2021 al haber un incremento de disponibilidad. No obstante, el sector inmologístico se encuentra en un muy buen momento.

Fuente: TRIANGLE REM

Evolución Prime Yield (%)



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.

Ejes

Corredor del Henares: 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.

Corredor del Levante: 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.

Corredor Oeste: 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 2020	Tasa de Disponibilidad (%)
TOTAL	9,10%
1ª CORONA	11,00%
2ª CORONA	7,20%
3ª CORONA	9,00%

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 6,50% 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.

No obstante, no se prevé dificultad de contratación en el 2021 debido al incremento en la demanda por un mercado en constante crecimiento.

Las zonas que menos disponibilidad 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 equiparado prácticamente con el crecimiento que ha tenido estos últimos años. Del mismo modo estas zonas son las que ofertan inmuebles de mejor calidad y más modernos, adaptados a las necesidades actuales como, por ejemplo, el sector del e-commerce.

Actualmente se encuentran en construcción más de 300.000 m² de los cuales el 70% corresponden a proyectos pre-alquilados o autopromoción. Como oferta futura existen proyectos de más de 2 M m² tanto especulativos como llaves en mano.

PROMOCIÓN

Algunos de los proyectos que se están desarrollando "a riesgo" ya que carecen de inquilino a la hora de comenzar a construir, son los que realiza GLP en Villaverde e Illescas con previsión de sacarlas al mercado este año. Así como Panattoni que con el boom logístico del e-commerce quiere dar respuesta con proyectos llave en mano como el de Leroy Merlin en Torija y en proceso de compra de suelo para el desarrollo de proyectos a riesgo.

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 desarrollado por Goodman.

Aquila Capital compra más de 500.000 m² en Illescas para desarrollar la ampliación de la Plataforma Central Iberum, el primer Ecopolígono de España. Gestionado y asesorado por **TRIANGLE REM**.

Además, cierra un llave en mano para Dia en el parque de casi 70.000 m², además de disponer de suelo para el desarrollo de llave en mano en Illescas Green Logistics Park.

En Illescas, Amazon comienza a levantar su segundo centro logístico de 180.000 m² en el 2020 generando así un polo atractivo en la ciudad.

Demanda: volumen de Contratación Madrid

MADRID 2020	Contratación (%)
TOTAL	930.000
1ª CORONA	10%
2ª CORONA	60%
3ª CORONA	30%

Fuente: TRIANGLE REM

DEMANDA

La bajada en el crecimiento de la economía española en el consumo sumado a la aumento del e-commerce hace que el mercado se estabilice.

La irrupción del e-commerce en el mercado ha producido que muchos de los inmuebles nuevos se desarrollen 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 y parcelas de 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.

Para el 2021 se espera una actividad similar con sectores como el de alimentación, tecnología, deportes, farmacéutico y sanitario, seguirán generando actividad en la economía española.

CONTRATACIÓN

La contratación en Madrid ha alcanzado este año los 930.000 metros cuadrados, la zona centro se convierte en uno de sus mejores años, siendo un 70% superior al 2019, en niveles equiparables al 2017-2018. Con estos datos, Madrid recupera el liderazgo en contratación de la península.

El producto más demandado con el crecimiento del e-commerce, las naves logísticas de entre 5.000 m² y 10.000 m². No obstante las plataformas logísticas, las llamadas "Big-Box", se siguen contratando en segunda y tercera corona acompañado de los nuevos desarrollos de plataformas logísticas en nuevos desarrollos. Destacar que Amazon y XPO contratan más del 40% de la superficie anual contratada.

Analizando la contratación por coronas, se observa que la primera corona sigue siendo la preferencia para los operadores del e-commerce, siendo la segunda y tercera corona las que se llevan el mayor volumen de contratación al tratarse de muchas de ellas plataformas logísticas de gran formato, sumando entre ambas el 90% de la contratación anual.

A destacar operaciones en la zona sur como la implantación de Dia en el Green Logistics Park, desarrollado el proyecto por Aquila Capital. En el corredor del henares, Leroy Merlin contrata una ampliación en su plataforma logística de Torija que estará listo en este 2021 de la mano de Panattoni. XPO Logistics se implanta en Marchamalo en la que operará para Inditex.

Renta Naves Logísticas

MADRID 2020		Precio Medio Alquiler (€/m²mes)	
		mín	máx
CORREDOR NORTE	1ª CORONA	4,50	5,50
	2ª CORONA	3,25	3,75
	3ª CORONA	3,00	3,50
CORREDOR DEL HENARES	1ª CORONA	4,90	5,50
	2ª CORONA	3,80	4,50
	3ª CORONA	2,75	3,60
CORREDOR LEVANTE	1ª CORONA	4,25	5,50
	2ª CORONA	3,25	4,50
	3ª CORONA	2,25	3,00
ZONA SUR	1ª CORONA	4,20	4,90
	2ª CORONA	3,50	4,25
	3ª CORONA	2,50	3,25
ZONA OESTE	1ª CORONA	3,25	4,50
	2ª CORONA	2,25	3,00

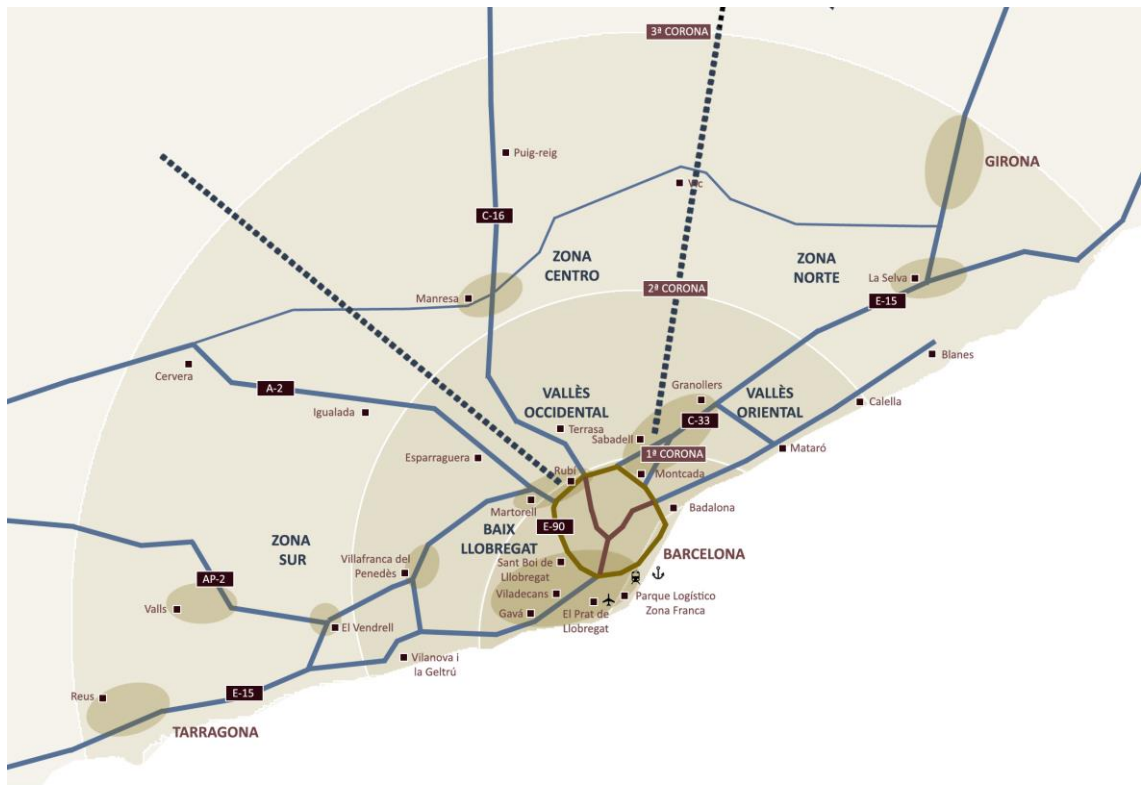
Fuente: TRIANGLE REM

Tendencia Renta Naves Logísticas

MADRID 2020		Precio medio alquiler	
		mín	máx
CORREDOR DEL NORTE	1ª CORONA	+	=
	2ª CORONA	+	+
	3ª CORONA	+	+
CORREDOR DEL HENARES	1ª CORONA	+	=
	2ª CORONA	+	=
	3ª CORONA	=	+
CORREDOR DEL LEVANTE	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 e-commerce.

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.
 - Vallès Oriental: con un comportamiento similar al - Vallès Occidental, se encuentran los polígonos de Granollers.
- Por último, en relación con la 3ª Corona se distinguen:
- Zona Sur: comprende 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 2020	Tasa de Disponibilidad (%)
TOTAL	3,00%
1ª CORONA	1,50%
2ª CORONA	2,00%
3ª CORONA	6,00%

Fuente: TRIANGLE REM

OFERTA

Barcelona sufre de falta de espacio logístico, contrayéndose hasta el 3% del stock. Esta falta de disponibilidad afecta a la demanda insatisfecha del sector.

Mientras que en 2019 se observaba una disponibilidad de espacios logísticos del 3,4 %, este año es del 3%, volviendo a los niveles del 2018. 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 oferta que podría haberse incorporado al mercado catalán, cerca del 70% es pre-alquilada en fase inicial o en proyecto.

PROMOCIÓN

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 380.000 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 GLP 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, Panattoni desarrolla un proyecto logístico en Castellbisbal siendo así su primer proyecto en Catalunya, con un total de 18.000 m² de SBA.

Montepino comienza un proyecto de 10.000 en Barberá del Vallés y otro de 30.000 en Castellbisbal que finalizará en el 2021.

Demanda: volumen de Contratación Barcelona

BARCELONA 2020	Contratación (%)
TOTAL	415.565
1ª CORONA	30,00%
2ª CORONA	50,00%
3ª CORONA	20,00%

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 un mayor volumen de contratación. Esto es reflejo de que los operadores logísticos no encuentran stock disponible a penas en esta primera corona y 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 2020 Barcelona ha alcanzado un nivel de contratación de 415.565 metros cuadrados. Ha tenido una pequeña bajada inapreciable de los 590.000 a los que llegó el pasado 2019.

La escasez de oferta ha sido uno de los factores claves en el descenso de la contratación.

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 Lidl de 28.500 metros cuadrados en San Esteve de Sesrovires promovida por Segro y Eternity con una plataforma de 47.000 metros cuadrados. Amazon contrata más de 20.000 m² en Montcada i Reixac.

68 son las operaciones que se han cerrado en este 2020 superior al anterior año. La primera corona se lleva más del 50% de las operaciones no obstante por volumen de superficie contratada es la segunda corona donde concentra el 50% de la contratación.

Renta Naves Logísticas

BARCELONA 2020		Precio Medio Alquiler (€/m²mes)	
		mín	máx
ÁREA METROPOLITANA	EL BARCELONÉS	6,50	7,00
1ª CORONA	BAIX LLOBREGAT	5,00	6,80
	VALLÈS OCCIDENTAL	5,00	6,50
	VALLÈS ORIENTAL	5,00	6,50
2ª CORONA	BAXI LLOBREGAT	4,20	5,25
	VALLÈS OCCIDENTAL	4,20	5,25
	VALLÈS ORIENTAL	4,20	5,25
3ª CORONA	ZONA SUR	2,80	4,00
	ZONA NORTE	2,80	4,00

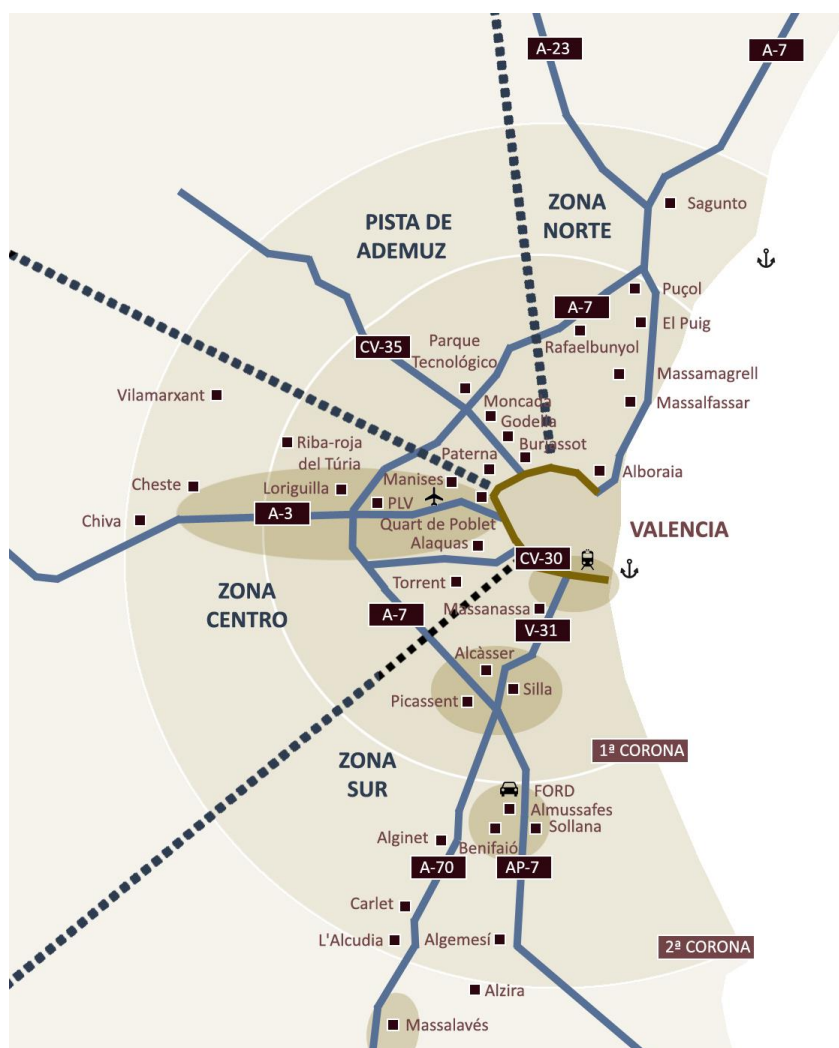
Fuente: TRIANGLE REM

Tendencia Renta Naves Logísticas

BARCELONA 2020		Precio medio alquiler	
		mín	máx
ÁREA METROPOLITANA	EL BARCELONÉS	=	
1º CORONA	BAIX LLOBREGAT	-	+
	VALLÈS OCCIDENTAL	=	+
	VALLÈS ORIENTAL	=	+
2ª CORONA	BAIX LLOBREGAT	-	=
	VALLÈS OCCIDENTAL	-	=
	VALLÈS ORIENTAL	-	=
3ª CORONA	ZONA SUR	+	
	ZONA NORTE	-	

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 citados 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 carretera.

Oferta: tasa de Disponibilidad Valencia

VALENCIA 2020	Tasa de Disponibilidad (%)
TOTAL	6,15%
EJE SUR	0,76%
EJE CENTRAL	80,44%
PISTA DE ADEMUZ	9,28%
EJE NORTE	9,53%

Fuente: TRIANGLE REM

OFERTA

Actualmente la disponibilidad se concentra en la zona centro (Ribarroja-Cheste-Quart) debido al mayor número de nuevos parques logísticos construidos, seguido de la zona norte y Pista de Ademuz en la que también se han construido nuevos inmuebles.

Hemos pasado de tener una tasa de 1,81% en el 2019 al 6,15 % al cierre del 2020.

El incremento en la tasa de disponibilidad se debe en parte a la finalización de proyectos "a riesgo" durante este 2020 en la eje central (tanto en Cheste como en Ribarroja) y eje norte. Además de la reubicación de operadores en inmuebles más modernos liberando así sus antiguas instalaciones.

La demanda reanudada, ha absorbido esta disponibilidad en el último trimestre.

Destacar la prevista incorporación en 2021 de 30.000 m²t en construcción localizados principalmente en el Eje Central en Cheste; y en la pista de Ademuz, en Paterna.

PROMOCIÓN

En el análisis de los proyectos en construcción a diciembre de 2020 se computa una superficie total en construcción de 409.964 m²t. La localización de estos proyectos es principalmente en el Eje Central en los municipios de Ribarroja y Cheste; en el eje Norte en Sagunto; y en la zona Sur en Alzira.

Existen 6 áreas con oferta de proyectos "llave en mano" con una superficie total construida que asciende a 347.166 m². Su construcción podría realizarse a los 9-12 meses de la firma.

Las superficies oscilan entre 5.541 de un proyecto logístico ubicado en Ribarroja 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 2020	Contratación (%)
TOTAL	135.508
EJE SUR	19,74%
EJE CENTRAL	41,12%
PISTA DE ADEMUZ	17,17%
EJE NORTE	21,96%

Fuente: TRIANGLE REM

DEMANDA

La demanda de inmuebles logísticos se viene reactivada tras los primeros meses del año, tras la incertidumbre económica a nivel nacional la disponibilidad se ha ido absorbiendo a lo largo del año.

Con la irrupción del e-commerce muchos son los operadores y demandas de naves de cross-docking lo que hace que algunas de las plataformas logísticas se estén adaptando a estas nuevas necesidades del mercado.

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, con la puesta en marcha de la ZAL.

Durante este año se han estabilizado las rentas para inmuebles prime en Valencia, como consecuencia de la consolidación del sector inmologístico.

La incorporación de nuevo producto moderno y de gran formato está logrando una modernización del sector logístico en Valencia como uno de los referentes nacionales después de Madrid y Barcelona.

CONTRATACIÓN

El volumen total de contratación a final de 2020 ha alcanzado los 135.508 m²c. Esta contratación durante el 2020 ha sido inferior a los datos históricos de los últimos 3 años.

No obstante, cabe destacar que el 70% de esta contratación se ha concentrado en la segunda mitad del año con la reactivación de la demanda.

La mayoría de las operaciones se centran en el Eje Central con un volumen total de 55.723 m²c.

El análisis de las operaciones de inmuebles logísticos realizadas durante 2020 arroja que el 41% de la superficie se ha alquilado en el Eje Central, reconocido como el Corredor Logístico Valenciano a través de 16 de las 25 operaciones realizadas.

Cabe destacar que una de las mayores operaciones cerradas en este último trimestre se trata de la nave logística de Cecotec en Lliria, seguida de la operación firmada por Improving en el eje sur con superficies por encima de 15.000 m².

Además se ha contratado un módulo para la empresa de alimentación Dia en la plataforma logística en construcción de VGP en Cheste, con previsión de finalización de construcción en el segundo trimestre del 2021.

Rentas Naves logísticas

VALENCIA 2020	Precio Medio Alquiler (€/m ² mes)	
	min	max
Eje Sur	3,25	4,25
Eje Central	3,75	4,35
Pista Ademuz	3,00	4,00
Eje Norte	3,00	3,50

Fuente: TRIANGLE REM

Tendencias Rentas Naves Logísticas

VALENCIA 2020		Precio medio de alquiler (€/m ² mes)	
		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

Zona	VALENCIA 2019		Precio Alquiler (€/m ² mes)	
	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
		Chiva	2,00	3,00
	2ª CORONA			
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



Fuente: TRIANGLE REM

CORONAS Y EJES

1ª Corona: se ubican los polígonos más cercanos a la capital aragonesa, con acceso directo desde la Z-40 que rodea la ciudad.

2ª Corona: comprende los polígonos que se encuentran a una distancia de 20 a 10 km del núcleo urbano.

3ª Corona: 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
- **Zona Norte:** conexión al País Vasco y Francia por la A-68.
- **Zona Pirineos:** 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

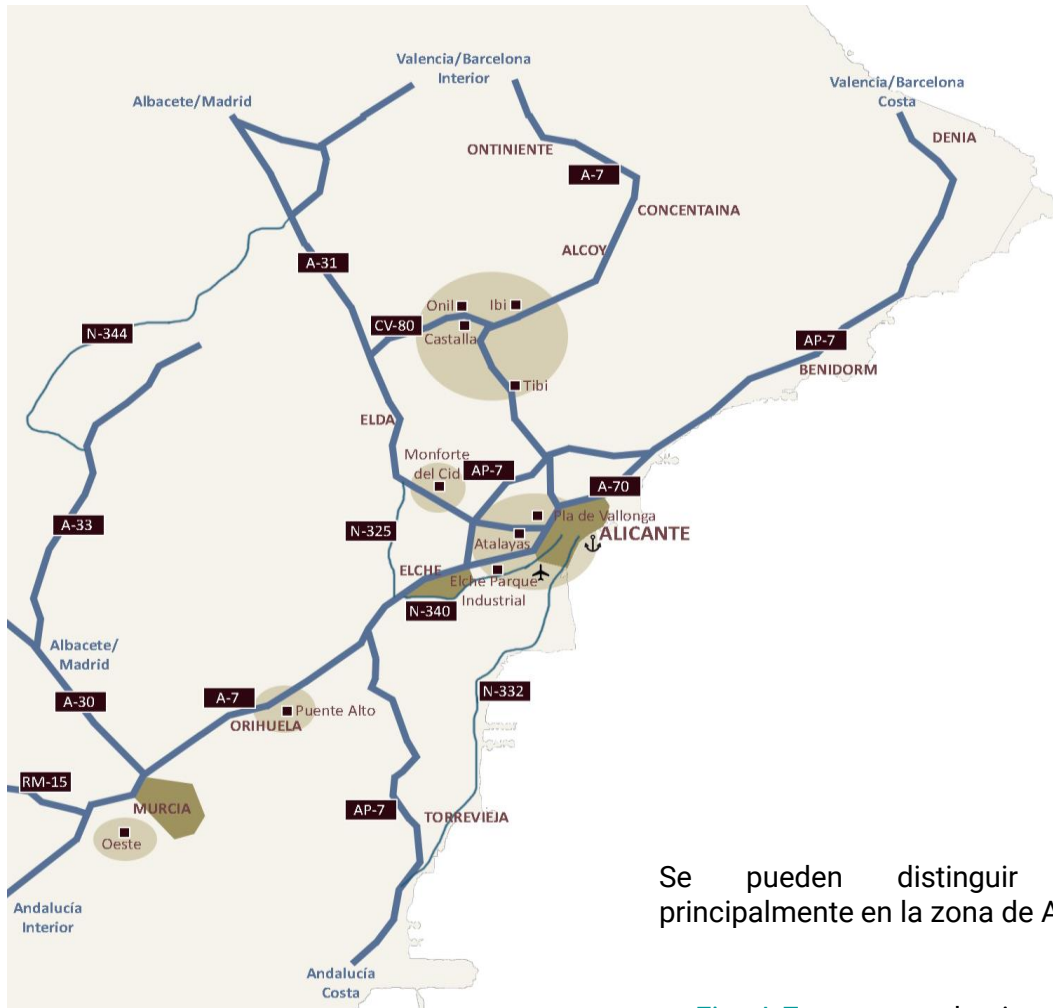
- **Plaza, Plataforma Logística de Zaragoza:** su ubicación es excepcional en el cruce de la Z-40 y la A-2 además de terminal ferroviaria y acceso directo al aeropuerto. Están instaladas grandes empresas como Inditex, Eroski, Mercadona o Imaginarium en PLaza.

- **Factoría Opel:** en el polígono de El Pradillo II 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.

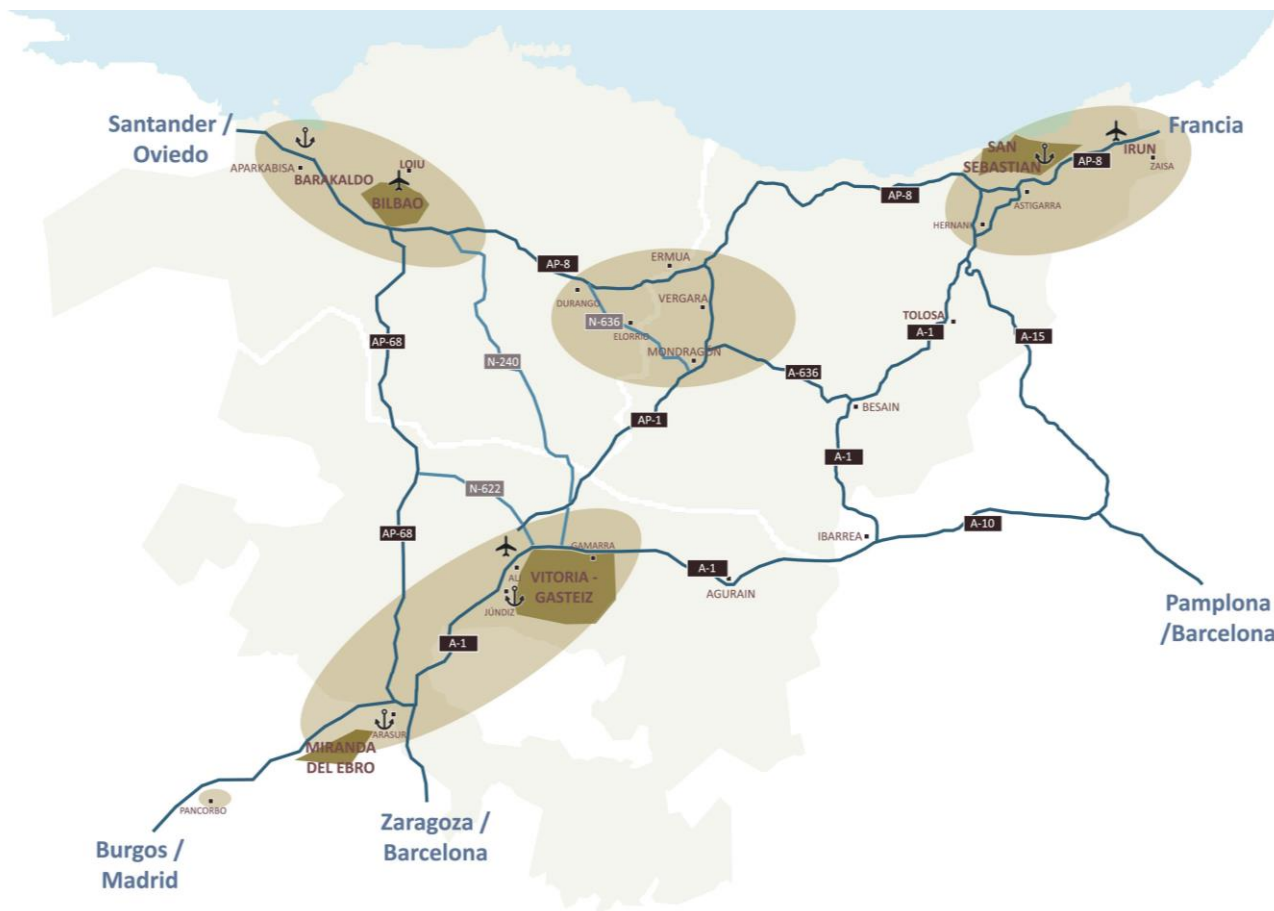
El peso del sector industrial es muy relevante en esta provincia ya que se sitúa en un 9% mientras que en España en general a penas llega al 6%. De las casi 140.000 empresas de la provincia, mas de 13.000 se dedican al sector industrial. Esto provoca que haya muchas zonas interés industrial y logístico.

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 **Bilbao**, conecta a través de su puerto a la ruta atlántica con el mercado europeo, aeropuerto y ferrocarril.
- El área de **Vitoria**, 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

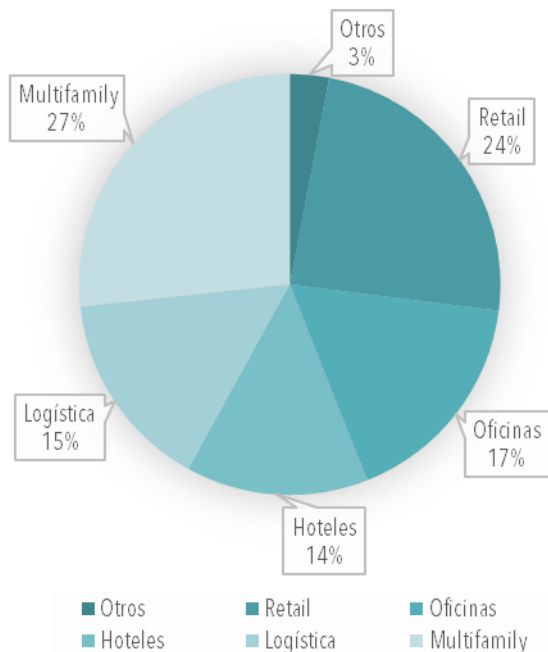
Andalucía cuenta actualmente con cuatro áreas logísticas intermodales en pleno funcionamiento y en proceso de ampliación: Córdoba, Bahía de Algeciras, Málaga y Sevilla.

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.

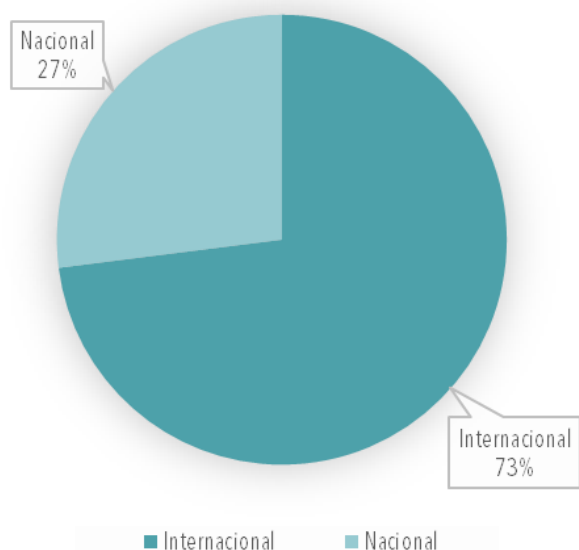
Elementos como la proximidad y la accesibilidad directa al importante núcleo de consumo y actividad de la ciudad de Málaga, así como su conectividad con el conjunto de infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias favorecen un grado de ocupación del 100%.

Inversión en el sector inmobiliario



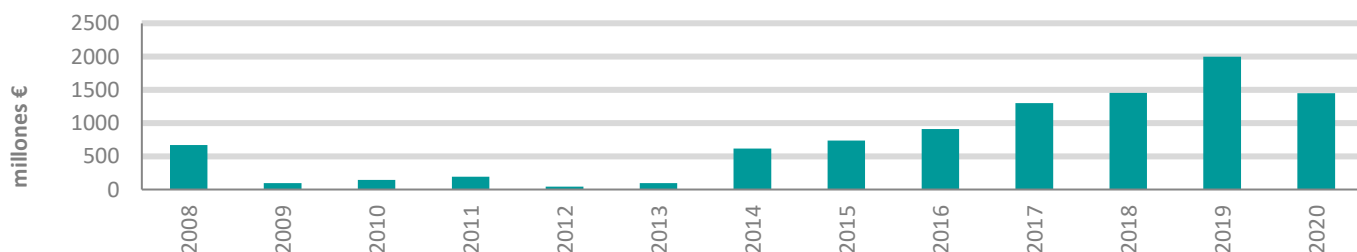
Fuente: TRIANGLE REM

Volumen de inversión por tipo de inversor



Fuente: TRIANGLE REM

Evolución del volumen de inversión logística



Situación favorable en España

El sector logístico ha demostrado una gran fortaleza durante esta crisis sanitaria, algunas operaciones se han pospuesto durante unos meses pero la segunda mitad del año se han ido recuperando hasta llegar a niveles del 2018. Esto contribuye a una gran estabilidad de los yields tanto a lo largo de 2020 como de gran parte de 2021.

Continuado impulso del sector logístico

La rápida evolución del comercio electrónico ha tenido un gran impacto en el auge del sector. La demanda continúa 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 y Sevilla, además de las zonas tradicionales de Barcelona y el centro peninsular. La contratación logística en 2020 ha sido de casi 1,5 millones €, un 20% al año anterior frenado por la crisis sanitaria.

Tendencias en el sector logístico

El sector logístico abarca el 15% sobre la inversión inmobiliaria total de España. Lo que el sector sigue despertando interés entre los inversores. Su rentabilidad (4,50% 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.

Este 2021 es probable que despierte interés de inversores de otros sectores como el retail y un aumento de las operaciones de sale & leaseback.

Equilibrio de la oferta y la demanda

La oferta y la demanda en el sector logístico están armonizadas sin existir un sobrestock ni se está viendo una subida en la tasa de disponibilidad, si se viera el caso de un exceso de oferta se verían afectadas las rentas sufriendo una bajada de las mismas.

Obsolescencia de naves logísticas

Durante estos últimos años estamos viendo un cambio en la tendencia en los operadores logísticos viéndose en la necesidad de cambiar a naves logísticas más modernas y adaptadas a sus necesidades.

Esto provoca la desocupación de naves logísticas obsoletas y un aumento de stock en el que las rentas se podrían ver afectadas en este tipo de naves.

Tendencias del nuevo consumo

La actual forma de consumo, compras vía internet, el e-commerce, no implica una necesidad de generar una nueva red logística extensiva en el área demográfica de nuestro país.

El nuevo consumo no necesitará de una nueva demografía logística. De hecho el e-commerce implica que a través de una plataforma logística de grandes dimensiones, las llamadas "Big-Box" en las grandes plazas, puedan abastecer los pequeños almacenes de última milla desde donde realizar el reparto final.

La tendencia es a una mayor demanda en las proximidades a las ciudades debido al impulso del comercio electrónico que obliga, además de a una distribución cada vez más rápida, a una gestión de la logística inversa.

Oportunidades en las nuevas operativas

La oportunidad se centra actualmente en atraer las nuevas operativas desde Europa, nuevas operaciones de distribución y ensamblaje para distribución europea que quieran implantarse en nuestro país.

Hubs de última milla

Los pequeños almacenes adaptando inmuebles existentes o naves de cross-docking, es el inmueble preparado para ofrecer el servicio de entrega rápida "Q-Commerce" y devoluciones, la logística inversa.

Estos servicios que hasta la fecha son gratuitos, terminarán poniendo en valor este servicio así como el propio activo.

Conclusiones

El sector logístico ha sido el gran protagonista de la economía mundial en los últimos años y en 2021 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.



TRIANGLE
REAL ESTATE MANAGEMENT

Calle Pintor Sorolla 5 – 1º
46002 Valencia (SPAIN)

Edificio Masía Reva,
Autovía A-3 Salida 339, P.I. S12
46394 Ribarroja – Valencia (SPAIN)

www.trianglerem.com

@triangle_rem