

TALLER DE TRABAJO

Promoción inmobiliaria en zonas logísticas ya consolidadas.



- **Taller de trabajo es una metodología de trabajo en la que se integran la teoría y la práctica.**
- **Se caracteriza por la investigación, el aprendizaje por descubrimiento y el trabajo en equipo que, en su aspecto externo, se distingue por el acopio (en forma sistematizada) de material especializado acorde con el tema tratado teniendo como fin la elaboración de un producto tangible.**
- **Un taller es también una sesión de entrenamiento. Se enfatiza en la solución de problemas, capacitación, y requiere la participación de los asistentes.**

Según el informe "Logística. La revolución de un mercado en auge", elaborado por la consultora JLL, la escasez de oferta actual y las buenas perspectivas económicas, están impulsando la reactivación de la construcción de nuevas naves. El sector logístico ha acaparado el 12% de la inversión terciaria en España en 2017 con un volumen de inversión de 1.410 M €. En Madrid la tasa de desocupación ha ido disminuyendo a lo largo del año, si bien, se ha registrado un repunte en el cuarto trimestre hasta el 4,21% por el incremento de disponibilidad en la tercera corona debido a la liberación de algunas naves y por el movimiento de inquilinos hacia zonas más próximas a la ciudad. La tercera corona, con una tasa de desocupación del 6,68%, tiene pues la mayor oferta de superficie disponible con 174.621 m², mientras que, en el extremo contrario, la segunda corona con una tasa de desocupación del 2,27%, ofrece tan sólo 66.509 m² disponibles. En Barcelona, la tasa de desocupación ha disminuido en 2017, 104 pbs hasta un 3,20% con 228.345 m² disponibles, a pesar de la terminación de nuevas promociones logísticas. La primera corona registra niveles de desocupación incluso inferiores, del 1,5% y tan sólo 27.554 m² disponibles mientras que la tercera corona es la que ofrece mayor espacio disponible con 108.721 m².

Según una encuesta realizada por JLL a 30 inversores durante el SIL 2017, ante la escasez de producto en el mercado actual, el 98% de los encuestados contempla la posibilidad de desarrollar promociones de naves logísticas decantándose la mitad de los inversores por zonas logísticas ya consolidadas. Para 2018, se prevé la entrega de aproximadamente 744.500 m² en Madrid y 441.200 m² en Barcelona, que actualmente se encuentran en fase de construcción. El 30% de la oferta futura en construcción en Madrid cuenta con usuario, mientras que el 70% se construye de forma especulativa. En Barcelona,



los porcentajes se invierten siendo el 80% proyectos ya alquilados o ocupados por usuarios y el 20 % especulativos.

Según David Alcázar, Director de SEGRO en España, la histórica falta de suelo logístico dentro del área metropolitana de Barcelona ha hecho que zonas del norte de Barcelona como Martorelles o el sur, como Sant Esteve de Sesrovires, hayan experimentado un crecimiento considerable debido a la gran demanda de superficies por parte de los operadores logísticos. Un ejemplo claro de nuevo desarrollo fue la reciente implantación de la mayor empresa de e-commerce del mundo en SEGRO Logistics Park Martorelles. La prioridad de SEGRO es construir activos modernos y de alta calidad con una perspectiva a largo plazo. Por ello, hemos escogido únicamente ubicaciones estratégicas en las zonas más dinámicas de España, porque el objetivo es crear y desarrollar almacenes y parques empresariales innovadores de alta calidad para nuestros clientes, construyendo edificios de Clase A medioambientalmente responsables para distribución urbana y logística.

Precios de suelo: La venta de suelo y el desarrollo de proyectos logísticos ha crecido en Madrid y Barcelona durante 2017, provocando que los operadores logísticos y usuarios finales se estén instalando en estos nuevos parques logísticos, esto supone que el precio de suelo permanezca constante de momento pero con tendencia al alza en general. En Madrid, estas nuevas promociones han tenido muy buena acogida, sobre todo en el Corredor del Henares, donde se ha batido record de absorción. La oferta sigue siendo muy escasa en el mercado de Barcelona en cuanto a suelo, sobre todo las parcelas bien comunicadas en zonas estratégicas para la logística. Como conclusión, existe una escasez de suelo finalista disponible pero más desarrollos en construcción que se entregara a finales de 2018 y durante el primer semestre del 2019.

SUELO LOGÍSTICO EN AUGE

ZONA DE MADRID

GETAFE

Getafe está dentro del área metropolitana de Madrid (dentro de la primera corona), ubicada en un punto de enlace entre dos autovías importantes, la A-4 y M50, a tan solo 15 minutos del centro y de la estación de Atocha. Promotores, inversores y Socimis, como Invesco, Merlin Properties, Rockspring y Segro, entre otros, están desarrollando plataformas logísticas de gran calidad, lo que hace que empresas como Amazon se estén instalando en la zona. El CLA (Centro Logístico de Abastecimiento) también está registrando gran actividad y empresas como Saltoki y Fedex se han instalado para desarrollar su actividad. Además, el Parque Empresarial La Carpetania también está en expansión; empresas como Neinver van a desarrollar plataformas logísticas y usuarios como CBL ya se han instalado en la zona. Getafe se está convirtiendo en una zona prime en el sur de Madrid, donde la renta máxima ronda los 4,75€ por metro cuadrado al mes.



ILLESCAS

Illescas se sitúa en la segunda corona logística de Madrid y, aunque se encuentra en Toledo, está tan solo a 36 km de Madrid, con acceso directo desde la A-42. Tiene conexión con los principales puertos de España por volumen de mercancías, Algeciras y Valencia. La plataforma Central Iberium ha desarrollado durante el 2017 uno de los principales polígonos logísticos con mayor oferta de suelo logístico e industrial del centro de la península. Cuenta con más de 700.000m² de suelo en todas sus fases, lo que hace que tanto usuarios finales como Michelin, FM Logistics, Amazon o Mision Foods se estén instalando allí. Además, inversores y promotores como MountPark y P3 Logistics están desarrollando plataformas logísticas en la zona. La renta máxima en Illescas alcanza los 3,20€ por metro cuadrado al mes.

SAN FERNANDO DE HENARES

Está ubicada a tan solo 18 Km de Madrid y a menos de 8 Km del aeropuerto, y cuenta con acceso directo desde la A-2 y M-50. Su estratégica ubicación en la primera corona logística, San Fernando de Henares es una zona muy demandada para procesos de distribución y transporte, ya que las compañías consiguen minimizar los costes y tiempos en la distribución a la capital. Durante el 2017, Prologis, VGP, Talus, Axiare están construyendo plataformas Logísticas y naves cross-docking, lo que ha llevado a que empresas como Rhenus Logistics, Transaher, Thyssen Group, Amazon se instalen en la zona, generando mucha actividad y añadiendo valor al polígono. Durante los próximo 2 años hay previsto que se construyan más de 436.000m² lo que hace que empresas que apuestan por el comercio electrónico, transporte y distribución estén estudiando implantarse en la zona. La renta máxima en San Fernando ronda los 4,85€ € por metro cuadrado al mes.

CABANILLAS DEL CAMPO

Cabanillas se encuentra dentro de la tercera corona, en la provincia de Guadalajara, a tan solo 50 Km de Madrid, es el municipio con el mayor potencial económico del Corredor del Henares, donde se emplazan los principales centros logísticos de almacenamiento. Cabanillas cuenta con más de 2 millones de metros cuadrados de suelo Industrial. Durante el 2016 y 2017 la gran demanda de espacios logísticos de gran tamaño ha hecho que empresas como Merlin Properties y promotores como Montepino hayan desarrollado grandes plataformas logísticas donde se han instalado operadores como Luis Simoes, XPO, DSV, haciendo que Cabanillas se consolide como zona prime logística, parques con naves de gran tamaño. Las rentas máximas en la zona alcanzan los 3,5€ el metro cuadrado al mes.



ZONA DE BARCELONA

PI CAN MARGARIT, SANT ESTEVE DE SESROVIRES

El promotor Goodman hizo que se activara esta zona situada en la segunda corona logística que hasta el momento no tenía proyectos logísticos, generando un nuevo polígono en la zona sur de alrededor de 200.000m², donde han protagonizado proyectos llave en mano usuarios como Decathlon y Leventon. Se considera un polo de atracción debido a que es de las pocas zonas de Barcelona donde se ha promovido suelo de gran superficie. Las rentas de este punto logístico llegan a los niveles máximos de la segunda corona, situándose en torno al 4,50-4,75€/m²/mes.

LLIÇÀ D'AMUNT

Esta zona industrializada recientemente en la segunda corona no contaba con plataformas logísticas de gran volumen hasta la llegada de Mango que instaló allí su centro de distribución del Sur de Europa (180.000 m²) y ahora VGP promoverá dos grandes nuevos desarrollos de 30.000 y 40.000m², lo que va a suponer un gran atractivo para la implantaciones de usuarios mayoritariamente de tipo logístico, como 3PL's. Además, otro factor clave de la regeneración de la zona fue la adquisición por parte de la misma VGP del centro logístico de Mango, quedándose la empresa textil como inquilino. Actualmente, las rentas para esta zona se encuentran en los 5.25 €/m²/mes.

PORT BCN – ZAL – BZ

La ZAL, la plataforma logística del Port de Barcelona y uno de los mejores parques del sur de Europa, es la zona prime donde se llevarán a cabo más proyectos logísticos de gran metraje de la primera corona. Cilsa y Merlin serán los encargados de desarrollar alrededor de medio millón de metros durante los próximos 4 años. Supone un polo de atracción para inversores y usuarios por su alto nivel de actividad, intermodalidad y conexiones. Este HUB logístico del puerto alcanza las rentas logísticas máximas de Barcelona, 6.75€/m²/mes.

Logística. La revolución de un mercado en auge

Marzo 2018

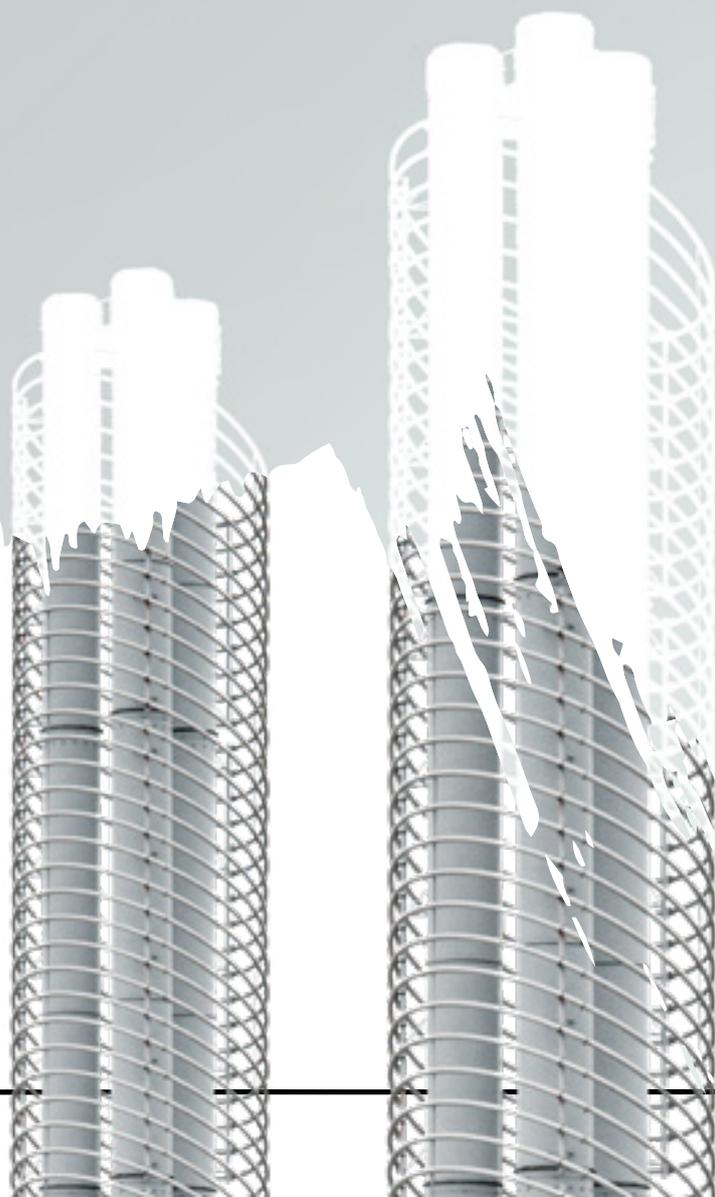




Contenidos

1. Contexto económico
 2. El comercio electrónico
 3. Infraestructuras y transportes
 4. ¿Dónde se encuentran las principales áreas logísticas?
 5. Mercado de ocupación logística
 - 5.1. La contratación de espacios logísticos
 - 5.2. La evolución de las rentas
 - 5.3. Oferta logística inmediata y futura
 6. Hotspots logísticos 2017
 7. Mercado de Inversión
 8. Retos y Oportunidades
 - 8.1. NIIF 16: una nueva era para los alquileres
 - 8.2. La logística urbana
-

01. Contexto económico



Los fundamentos de la economía avalan el crecimiento del sector

La actividad económica de España ha avanzado a buen ritmo en 2017, el PIB ha crecido un 3,1% a/a, según Oxford Economics, 7pb por encima del crecimiento de la Unión Europea (2,4% a/a).

El impulsor principal de la actividad ha sido la demanda doméstica, que se ha incrementado en un 2,7% con respecto a 2016. Por un lado, el consumo privado se ha mantenido fuerte (2,6% a/a), y por

otro lado la formación bruta de capital fijo ha avanzado un 4,6% a/a (según Oxford Economics).

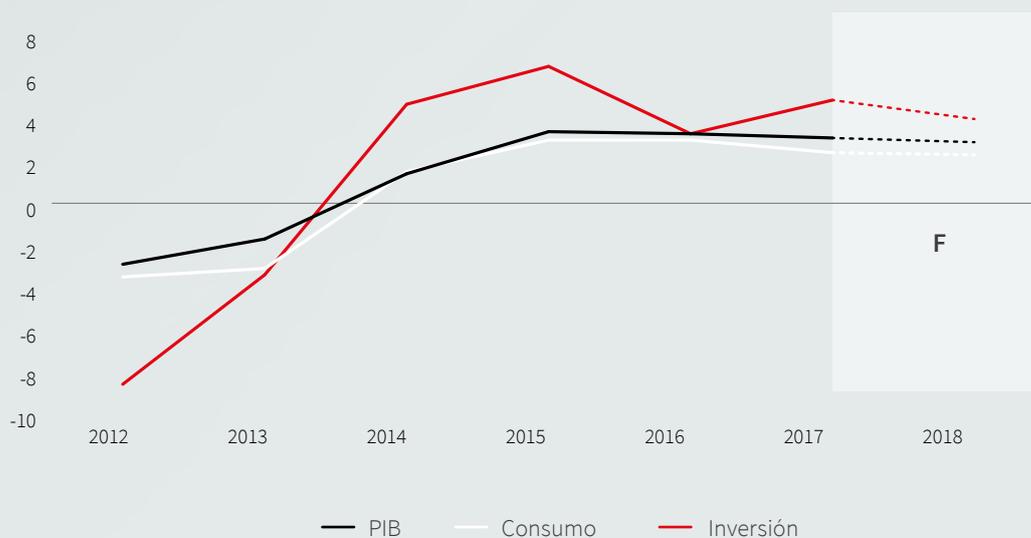
En el cuarto trimestre del año, el número de ocupados ha crecido a un ritmo del 2,65% a/a, reduciéndose la tasa de paro hasta el 16,55%.

La actividad industrial se ha visto beneficiada por el dinamismo de la actividad económica, apoyándose en la reactivación del consumo. Así pues, el Índice de Producción Industrial ha avanzado un 3,0% en el conjunto del año, alcanzando los niveles de producción pre-crisis. Según los datos del INE, todos los sectores presentaron tasas positivas,

destacando bienes de consumo duradero (5,6%) y bienes intermedios (5,3%). Además, el Índice de gestores de compras repuntó en el último mes del año, ya que tanto la actividad comercial como los nuevos pedidos aumentaron a unos ritmos más fuertes.

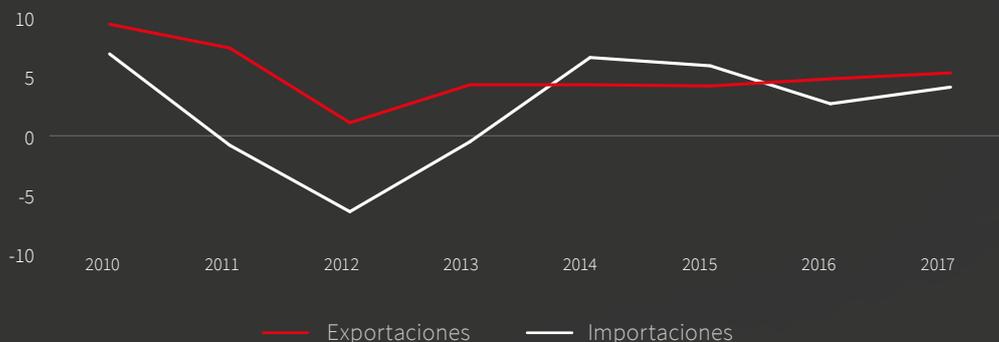
El entorno global permanece estable y robusto, lo que, junto a una mayor diversificación de las empresas españolas, ha provocado que las exportaciones hayan aumentado en 2017 en un 5,3% a/a, el mayor crecimiento de los últimos 6 años. Por otro lado, las importaciones también se han acentuado (+4,1% a/a), impulsando la demanda de espacios logísticos.

PIB, consumo final y formación bruta de capital en España*, % a/a



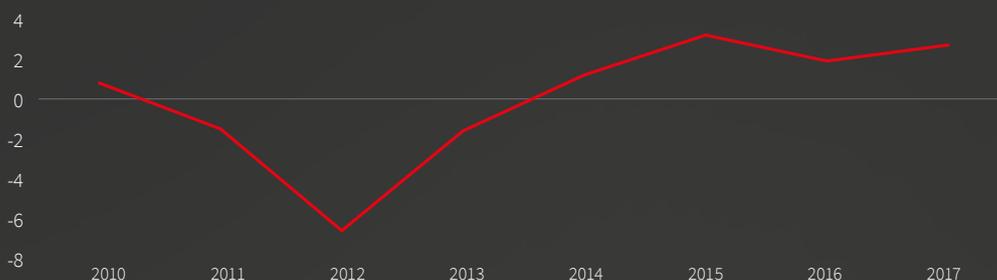
Fuente: Oxford Economics. *Serie ajustada de efectos estacionales y de calendario.

Exportaciones e Importaciones en España (% a/a)



Fuente: Oxford Economics

Índice de producción industrial en España (media anual % a/a)



Fuente: Oxford Economics

El sector logístico es especialmente dependiente de los precios del crudo, ya que afecta tanto a la oferta (a toda la producción industrial y de servicios y a su estructura), como a la demanda, por su impacto en el poder adquisitivo de los consumidores. La situación ha sido favorable para el sector, dado

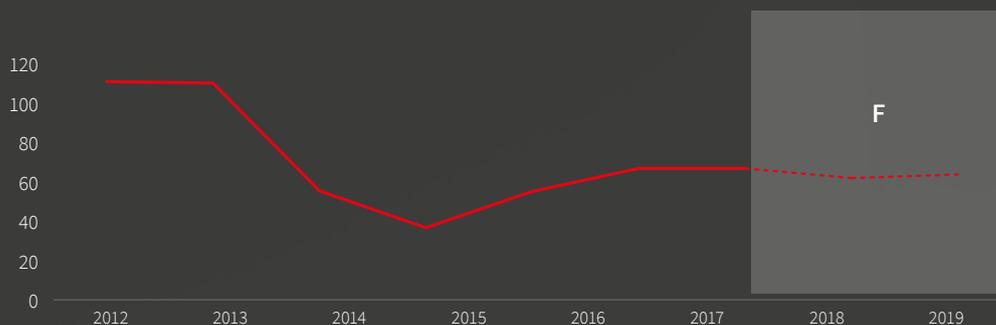
que el precio del Petróleo Brent se encuentra, a cierre del 2017, en 66,2 US\$ por barril, todavía lejos de los niveles máximos que se alcanzaron en 2012.

La inflación se situó en diciembre en el 1,1% a/a, según el INE, 6 décimas inferior a la registrada en noviembre

debido principalmente a la caída de la misma en los productos energéticos.

Los buenos resultados económicos y del sector se reflejan también en la confianza de las empresas del sector industrial, que sigue avanzando a un buen ritmo desde 2013 situándose en 128,8 puntos a cierre de 2017.

Precio del petróleo mundial, Brent, US\$/barril, fdp



Fuente: Oxford Economics

Índice de confianza empresarial del sector Industrial en España (1T2013=100)



Fuente: INE

Debido a la buena marcha de la economía de la zona euro, el Banco Central Europeo, comenzó en enero de 2018 el cambio de su política monetaria no convencional de compra neta de activos al ritmo de 30.000 M€ mensuales (anteriormente 60.000 M€ mensuales). Esta medida será prolongada hasta septiembre de 2018 o hasta que el Consejo de Gobierno observe un ajuste sostenido de la senda de inflación que sea compatible con el objetivo del 2,0%. Los tipos de interés aplicables a las operaciones principales de financiación se mantienen sin variación en el 0%, y se extenderá, probablemente, hasta 2020.

Los buenos resultados de los indicadores macroeconómicos y las buenas perspectivas de 2018, hacen de España un mercado altamente atractivo.

Las perspectivas de crecimiento para el 2018 son positivas con un crecimiento estimado del 2,9% anual, según Oxford Economics. Esto supone una ligera desaceleración respecto al 2017 (- 2pb)

debido al debilitamiento de algunos factores, como el consumo de los hogares, y a la incertidumbre política en Cataluña, que, de prolongarse, mermaría las perspectivas de crecimiento.

02. El comercio electrónico



Batiendo récords en España

Los avances tecnológicos y la creciente conectividad están impulsando el comercio electrónico y se espera que su impacto siga creciendo en el futuro. La mejora de las perspectivas económicas, la gran apuesta de los operadores logísticos por la comercialización a través de este canal, una mayor confianza por parte del consumidor de realizar compras online y el éxito de agresivas campañas de marketing focalizadas en este medio son también otros factores que han estimulado el desarrollo del comercio electrónico.

El comercio electrónico ha revolucionado la forma de entender

la logística, dando la vuelta al sector e impulsándolo a seguir alcanzando máximos históricos.

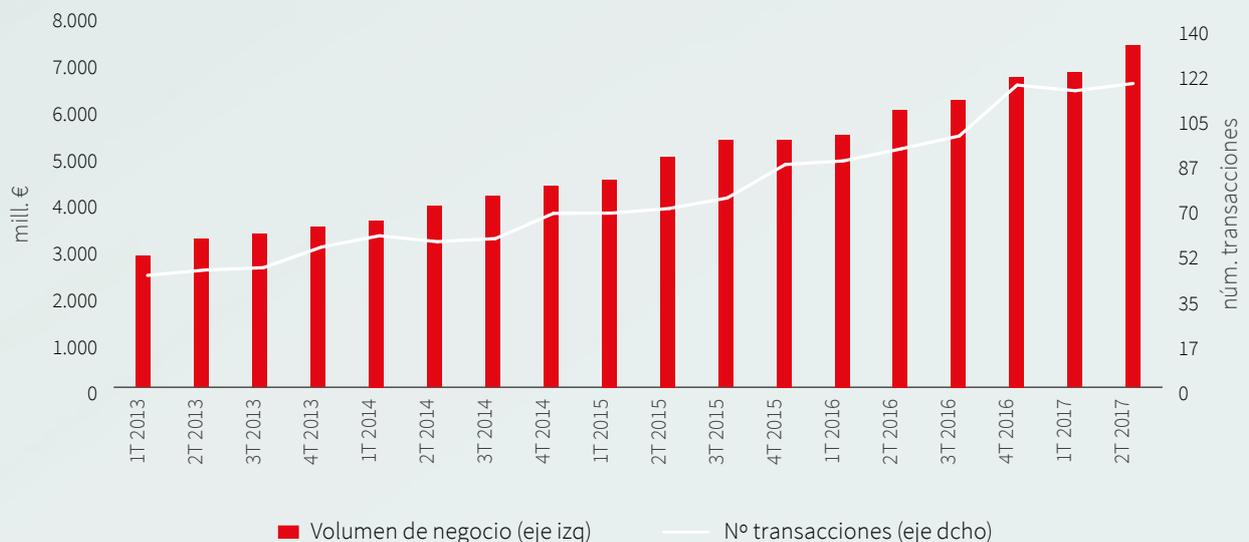
Según los últimos datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), la facturación del comercio electrónico en España ha aumentado en el segundo trimestre de 2017 un 23,4% interanual hasta alcanzar los 7.338,1 millones de euros. En relación al número de transacciones, en el segundo trimestre de 2017 se han registrado más de 118 millones de transacciones, un 27,4% más que en 2016.

En cuanto a los sectores de actividad con mayores ingresos, destacan las agencias de viajes y operadores

turísticos, con el 14,4% de la facturación total. Le sigue el transporte aéreo, con el 11,9% y las prendas de vestir, en tercer lugar, con 5,4% de los ingresos. Los discos, libros periódicos y papelería lideran el ranking por compraventas (6,4%), seguido de transporte terrestre de viajeros (6,2%) y el marketing directo (6,2%).

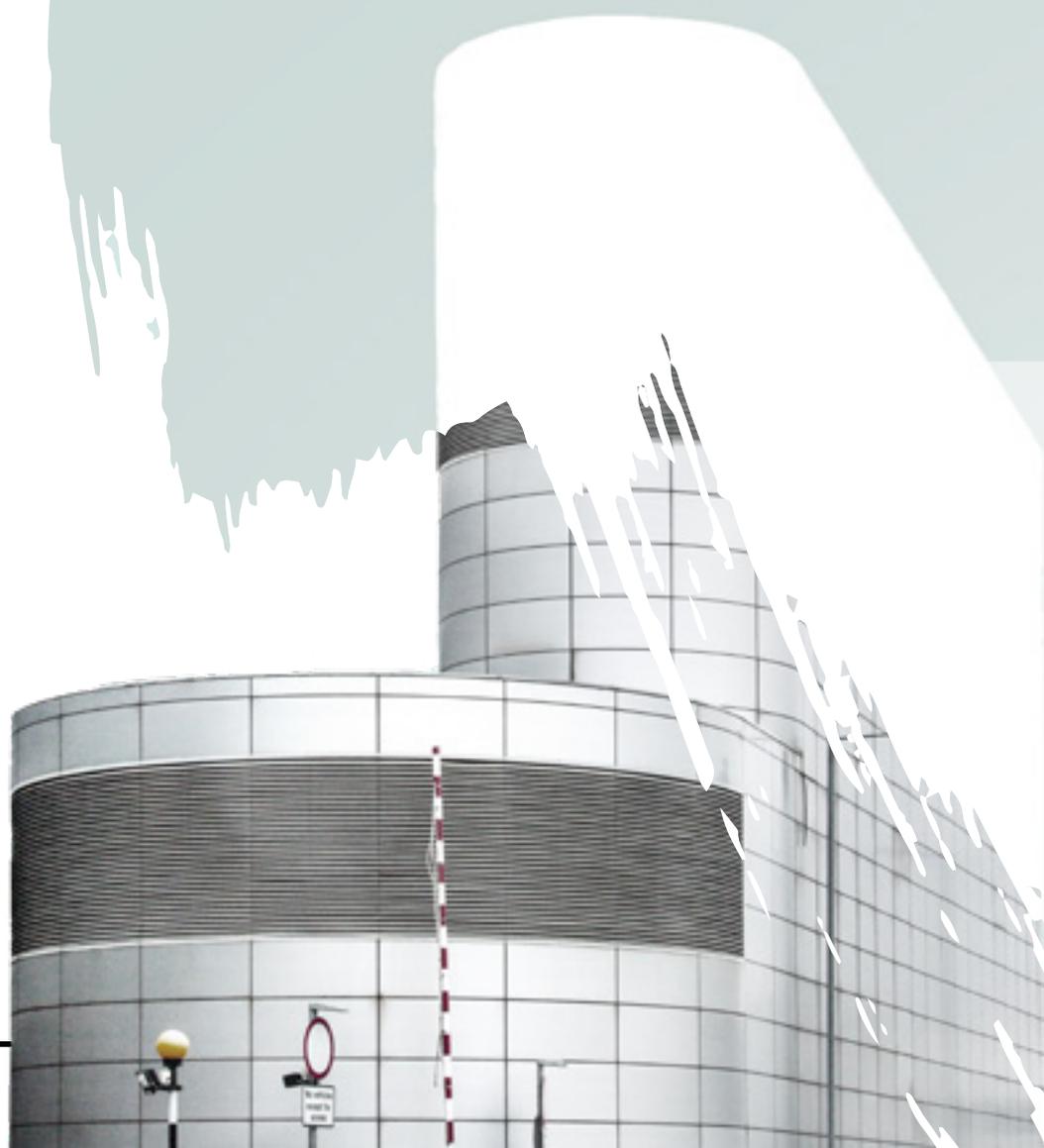
En menos de una década, el comercio electrónico ha pasado de ser una actividad novedosa para los consumidores, a convertirse en una costumbre más de consumo que, asimismo, apunta a seguir creciendo y revolucionando la manera de concebir la logística.

Evolución trimestral del volumen de negocio del comercio electrónico y número de transacciones en España



Fuente: CNMC

03. Infraestructuras y transportes



Una apuesta por la intermodalidad y la eficiencia

La red de transportes española se ha posicionado como una de las más modernas debido a su infraestructura eficiente y sostenible, garantizando el eficaz funcionamiento de la economía y la llegada de los productos al mercado de destino.

Su ubicación estratégica ha convertido a España en un nexo de unión entre Iberoamérica, Europa, África y Oriente Medio, llevando a cabo este rol por tierra, mar y aire. España apuesta por conseguir la excelencia mediante una red intermodal, creando y mejorando las conexiones entre aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras¹.

España está conectada a Europa a través del Corredor Mediterráneo y del Corredor Atlántico que forman parte de Las Redes Transeuropeas (RTE) cuya finalidad es unir las regiones europeas mediante una infraestructura moderna y eficaz facilitando la comunicación de personas y mercancías. Se espera que estén operativas en su totalidad en 2030.

Dichos corredores, formados por la red de ferrocarril y carretas, aeropuertos y puertos, son receptores de los flujos logísticos Europeos, siendo el **Corredor Mediterráneo uno de los más importantes flujos de mercancías debido a su peso económico y demográfico.**

El **Corredor Mediterráneo** sirve como enlace a los puertos de Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona y Barcelona. Además, se adentra

por el sureste de Francia hasta el norte de Italia, pasa por Eslovenia y Hungría, llegando hasta la frontera de la UE con Ucrania. La privilegiada situación de Cataluña, limítrofe con Francia y en pleno Corredor Mediterráneo, conlleva la elección de esta región como lugar óptimo para la localización de industrias diversas y parques logísticos.

En cuanto al **Corredor Atlántico**, conecta los puertos clave del suroeste de la península ibérica, Algeciras, Sines, Lisboa y Oporto en Portugal y Bilbao, atraviesa el suroeste de Francia, pasando por Le Havre y París hacia las ciudades centroeuropeas Mannheim y Estrasburgo. Madrid es una pieza clave del corredor debido a su posición como centro financiero y Hub de operadores internacionales y nacionales de gran consumo.

Principales Corredores e Infraestructuras en España

España ocupa una posición estratégica por su ubicación y aprovecha esta fortaleza desarrollando una excelente red intermodal que le permita convertirse en un eficiente nexo de unión internacional.



Fuente: Comisión Europea

¹ Ministerio de Fomento

Aeropuertos

El transporte aéreo es un sector con gran potencial de crecimiento por su impacto socio-económico y su aportación en materia de conectividad y accesibilidad. A nivel europeo, España se encuentra en entre el Top 10 de países con mayor tráfico aéreo de carga, a pesar de que es un modo de transporte poco maduro en nuestro país. Además, Madrid se ha posicionado como un aeropuerto de carga de referencia en Europa en 2016, colocándose en la 11ª posición en el ranking de aeropuertos con mayor tráfico de mercancías.

Según los últimos datos publicados por Aena acerca del transporte de mercancías en España, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas encabeza con diferencia la lista de aeropuertos con mayor tráfico de cargas de España en 2017, con 470 mil toneladas de mercancías transportadas. Le sigue el Aeropuerto del Prat en Barcelona con 156 mil y el Aeropuerto de Zaragoza con 142 mil toneladas transportadas.



Top 10 Aeropuertos europeos de tráfico de carga

Ranking	País	Mercancías (Toneladas)	% 2016 vs 2015
1	Alemania	4.467.022	3,3%
2	Francia	2.515.508	5,7%
3	Países Bajos	1.831.792	7,0%
4	Bélgica	1.088.734	-3,3%
5	Italia	977.871	6,7%
6	Luxemburgo	801.058	8,7%
7	España	639.237	7,5%
8	Austria	223.421	3,1%
9	Dinamarca	200.133	-5,0%
10	Finlandia	186.471	2,4%

Fuente: Eurostat, 2016

Aeropuertos españoles con mayor tráfico de mercancías (toneladas)

Aeropuertos	Mercancías (Toneladas)	% 2017 vs 2016
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	470.795	13,1%
Barcelona-El Prat	156.105	14,9%
Zaragoza	142.185	29,1%
Vitoria	60.484	16,0%
Gran Canaria	18.045	-3,1%

Fuente: AENA, Diciembre 2017

Puertos

Gracias a sus 8.000 km de zona costera, España tiene el privilegio de contar con una red de puertos estatales amplia y eficiente. A nivel europeo, España se sitúa en la 4ª posición del ranking europeo de transporte marítimo, convirtiéndose en una de las potencias europeas en cuanto a este tipo de modalidad.

Según los datos publicados por Puertos del Estado, las cifras mejoran para España en cuanto a tráfico portuario, alcanzando los 544 millones de toneladas manipuladas a cierre de 2017, un 6,9% más respecto a 2016. Si atendemos a los puertos con mayor tráfico de España, encontramos que el Puerto de la Bahía de Algeciras es aquel que recibe un mayor volumen de cargas (101 millones de toneladas), seguido por Valencia (73 millones de toneladas) y Barcelona (61 millones de toneladas).

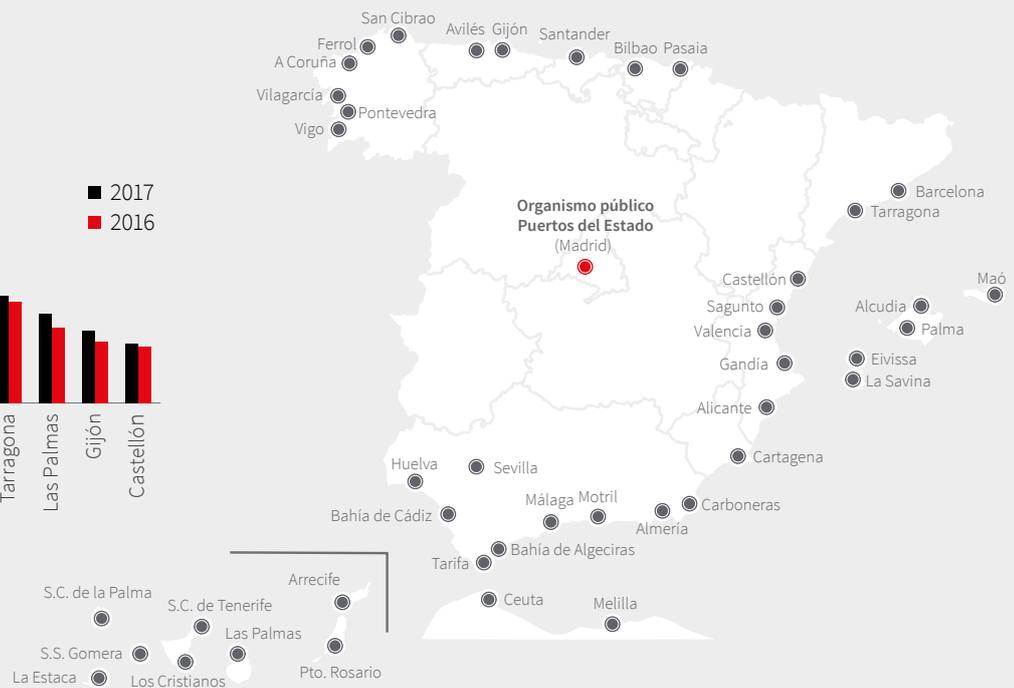
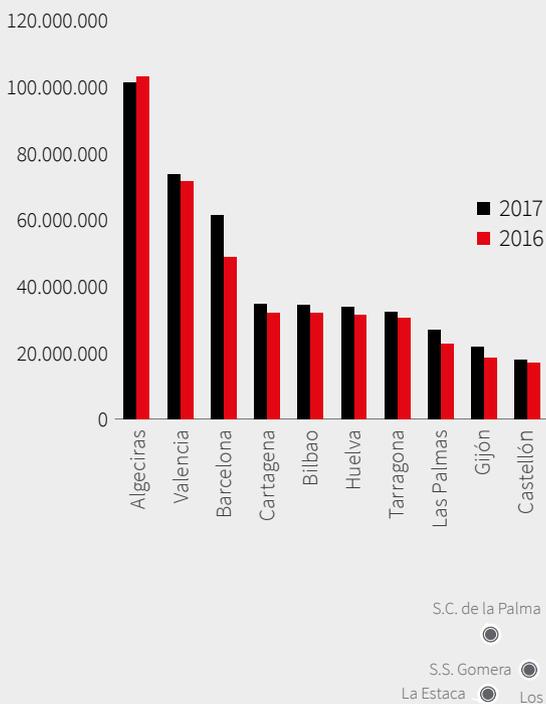


Ranking europeo transporte de mercancías marítimas (miles de toneladas)

Ranking	País	Mercancías (miles, toneladas)	% 2016 vs 2015
1	Países Bajos	588.772	-1%
2	Reino Unido	484.048	-3%
3	Italia	461.99	1%
4	España	451.255	1%
5	Turquía	425.839	3%

Fuente: Eurostat, 2016

Tráfico portuario en España (toneladas)



Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, 2017

Ferrocarril

La red ferroviaria española es la sexta más larga en Europa, con más de 16.100 km de longitud, de los cuales, más de 3.200 km son vías de alta velocidad. **España lidera la lista de países europeos con más kilómetros de alta velocidad y el segundo a nivel mundial, después de China.** Su gran experiencia adquirida permite a España posicionarse a la cabeza del I+D+i

ferroviario, la integración de tecnologías e interoperabilidad ferroviaria.

En cambio, si comparamos el volumen de mercancías transportadas de España respecto al resto de países, los últimos datos publicados por Eurostat a fecha 2015 dejan a España 18º posición del ranking europeo.

En términos generales, el aumento de la Demanda ha provocado mejoras en el tráfico ferroviario de mercancías, según los últimos datos arrojados por el Ministerio de Fomento a través de Renfe-Operadora, **en España se han transportado más 19,6 millones de toneladas durante 2017, un incremento del 7.3% respecto a 2016.**

Top 10 europeo en longitud de red de ferrocarriles

Ranking	País	Longitud (Kilomentros)
1	Alemania	38.466
2	Francia	28.364
3	Polonia	19.132
4	Italia	16.788
5	Reino Unido	16.253
6	España	16.167
7	Suecia	10.882
8	Rumanía	10.774
9	Turquía	10.131
10	República Checa	9.564

Fuente: Eurostat, 2016



Carreteras

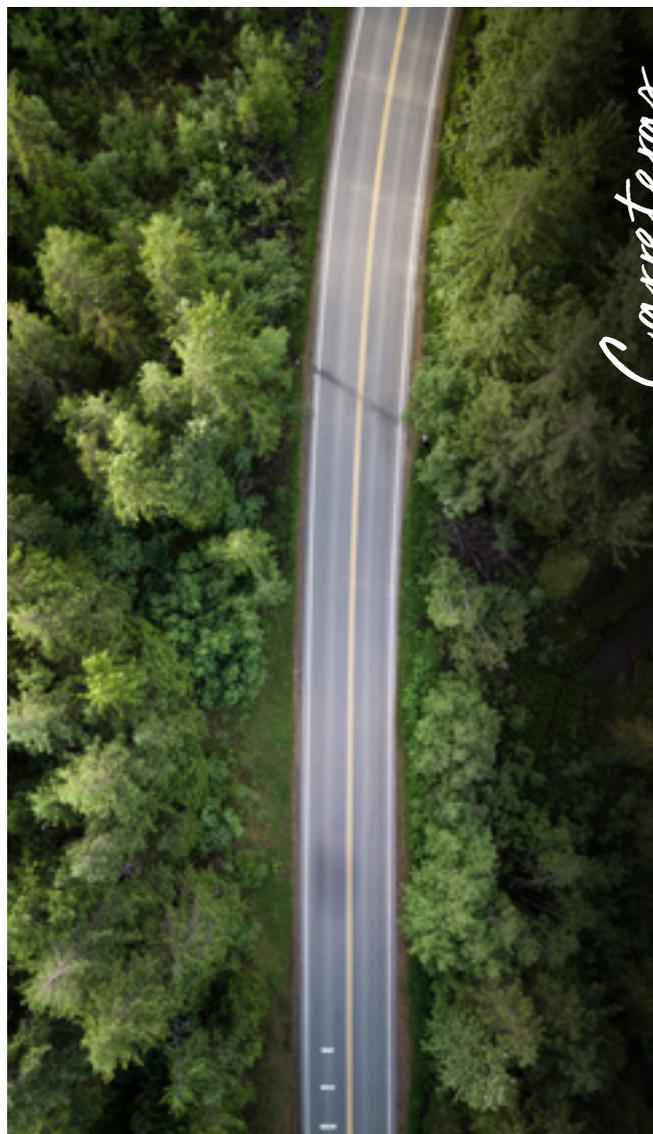
España cuenta con una Red de Carreteras Estatales que supera los 26.000 km, el doble de longitud que hace 12 años, y es la primera red europea de autopistas y autovías con más de 15.000 Km de extensión². En lo que respecta al tráfico de mercancías, España ocupa la quinta posición en Europa por toneladas transportadas.

El transporte por carretera sigue siendo el principal modo de transporte de mercancías. Según los datos ofrecidos por el Ministerio de Fomento para 2017, se ha cerrado el año con un total de 1.409 millones de toneladas transportadas, lo que supone un crecimiento anual del 9,7%. En cuanto al tipo de desplazamiento, el 94% corresponde a transportes internos y el resto a internacionales.

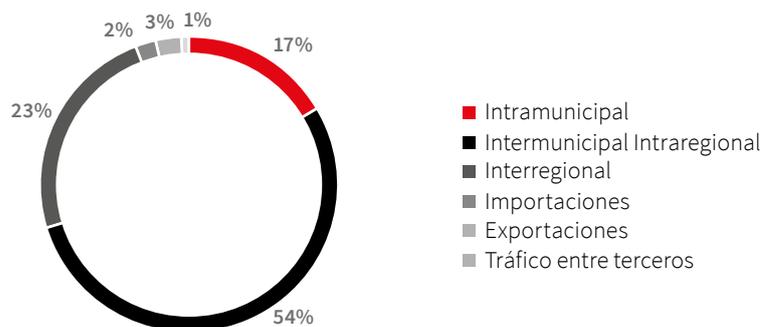
Top 5 países europeos en tráfico de mercancías por carretera (millones de toneladas)

Ranking	País	Mercancías (Millones de toneladas)
1	Alemania	3.111
2	Reino Unido	1.885
3	Francia	1.727
4	Polonia	1.313
5	España	1.285

Fuente: Eurostat, 2016



Transporte de mercancías según el tipo de desplazamiento



Fuente: Ministerio de Fomento, 2017

²Eurostat

04. ¿Dónde se encuentran las principales áreas logísticas?



El mercado logístico de Madrid y Barcelona se organiza en tres coronas concéntricas que reflejan los diferentes tipos de actividad y productos que gestionan las plataformas logísticas.

Los operadores se concentran a lo largo de los principales ejes logísticos. Concretamente, en Madrid estos abarcan las carreteras A-2, A-3, A-4 y A-42, y en Barcelona la A-2 y AP-7. Los ejes en ambas

ciudades atraviesan las tres coronas, y las empresas se ubican en sus diferentes tramos atendiendo a la tipología del tráfico de mercancías y a su perfil local, regional o nacional/internacional.

Principales áreas logísticas de Madrid

Corona 1

Está localizada en el interior de las circunvalaciones M-40 y M-50, donde la actividad se concentra en productos de alta rotación y de distribución capilar, como son las actividades de mensajería, paquetería y “last mile”. Destacan los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes en el eje A-1 y Barajas, Coslada y San Fernando de Henares en el eje A-2. En el este, destacan los municipios de Vallecas y Vicálvaro, y en el sur, Villaverde y Getafe.

Corona 2

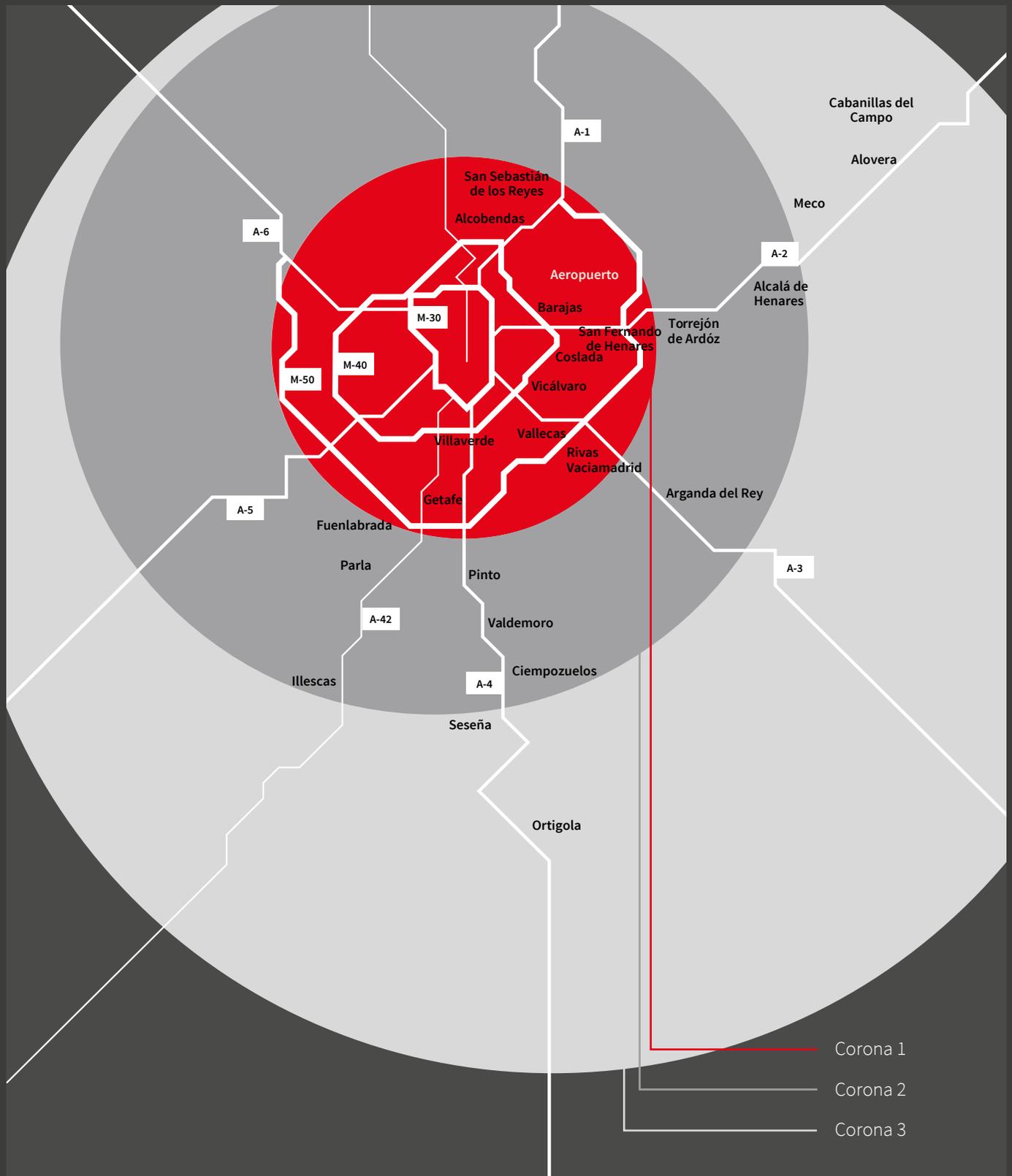
Está situada entre la M-50 y el límite de la Comunidad de Madrid. Las actividades principales son el almacenaje y distribución de bienes de consumo. En esta área se localizan productos de rotación media y de distribución regional. Destacan los municipios de Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares en el eje A-2, Rivas y Arganda del Rey en el eje A-3. En el sur, destacan Pinto, Valdemoro y Cienpuzuelos en el eje A-4, Fuenlabrada, Parla, e Illescas en el Eje A-42.

Corona 3

Es la corona más alejada de Madrid, situada fuera de la Comunidad (entre 30 y 70 km del centro). Concentra los espacios logísticos de grandes dimensiones con productos de menor rotación y generalmente de distribución regional y nacional. Destacan los municipios de Meco, Azuqueca de Henares, Alovera (en el eje este), Seseña y Ontígola.



Áreas logísticas de Madrid



Fuente: JLL

Principales áreas logísticas de Barcelona

Corona 1

Destaca por estar junto al puerto y aeropuerto, área en la que se encuentra uno de los mayores hubs logísticos de Cataluña y zona en la que se ubican una gran parte de las operaciones intermodales y de alta rotación. Abarca el Puerto, el Parque logístico de la Zona Franca, el Centro de Carga aérea, Sant Boi, Mas Blau y Viladecans. Este HUB logístico es la puerta de entrada al sur de Europa de las mercancías que proceden de Extremo Oriente y del Sudeste asiático, abarcando todo el arco mediterráneo. Predominan las actividades cross-dock y transitarias.

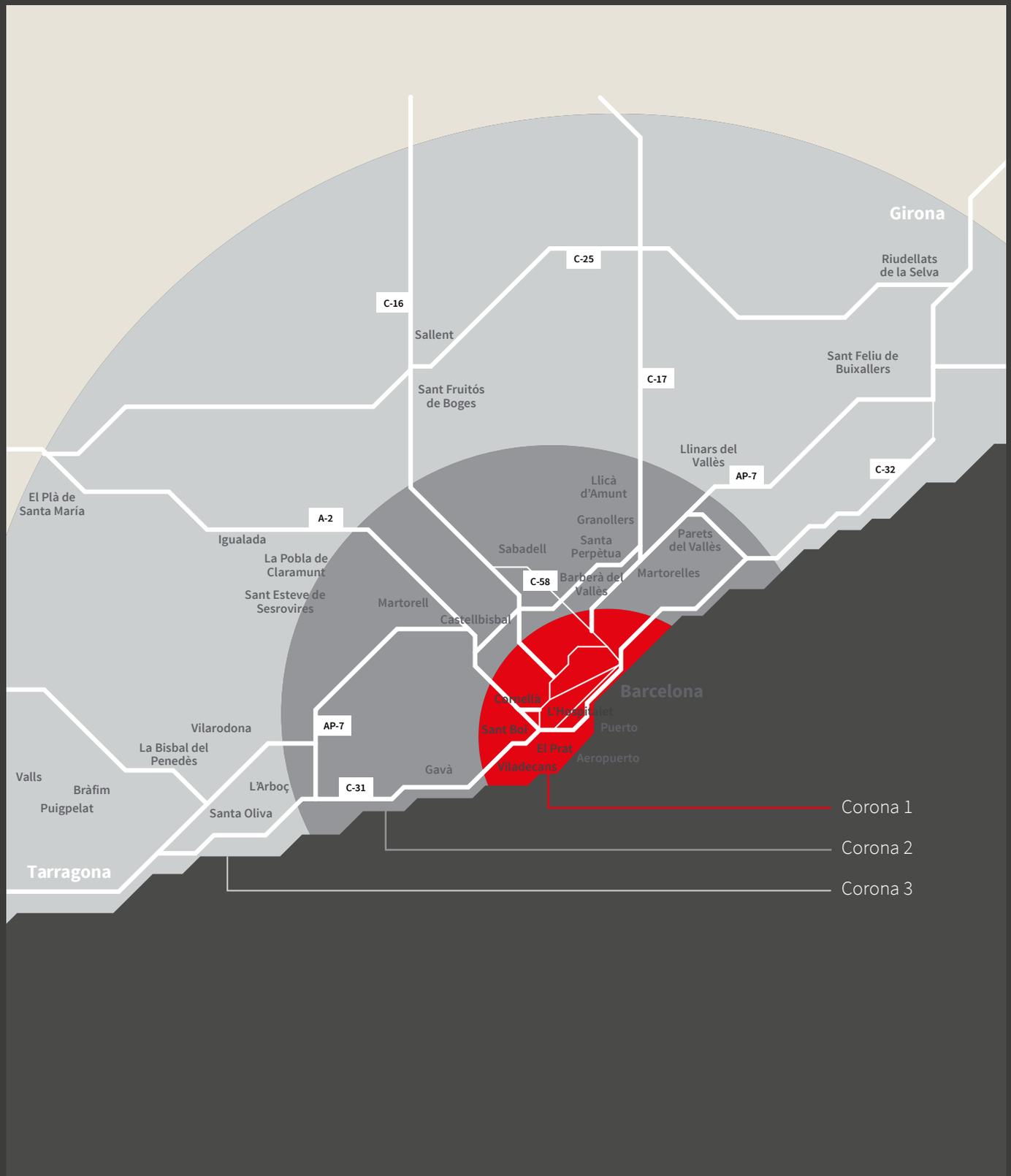
Corona 2

Se extiende siguiendo el recorrido de la autopista AP-7, la autovía del Noreste, A-2, y las comarcales C-53 y C-32, vías junto a las que se han promovido los parques logísticos que acogen operaciones logísticas de media y gran superficie con media y baja rotación. Cabe destacar la zona Centro de la corona alrededor del eje de la A-2 que se compone por un cluster de empresas del sector automovilístico, con el centro de producción y almacén logístico de SEAT a la cabeza.

Corona 3

Continúa las vías que enlazan con Zaragoza y Madrid, el eje de la A2, así como Valencia, eje de la AP-7, bordeando la costa del Mediterráneo, zona que acoge las operaciones logísticas de gran superficie para una distribución a nivel nacional e regional. Esta corona, formada en gran parte por la comarca del Valles Oriental y Occidental por el Norte, es uno de los mayores núcleos logísticos de la península. Es la zona de influencia con Francia y conexión directa con el sur de Europa. Las empresas eligen ejes Norte de la AP-7 para instalar sus centros de distribución europeos. Destaca por ser una zona de naves de grandes proporciones.

Áreas logísticas de Barcelona



Fuente: JLL

05. Mercado de ocupación logística



La contratación de espacios logísticos

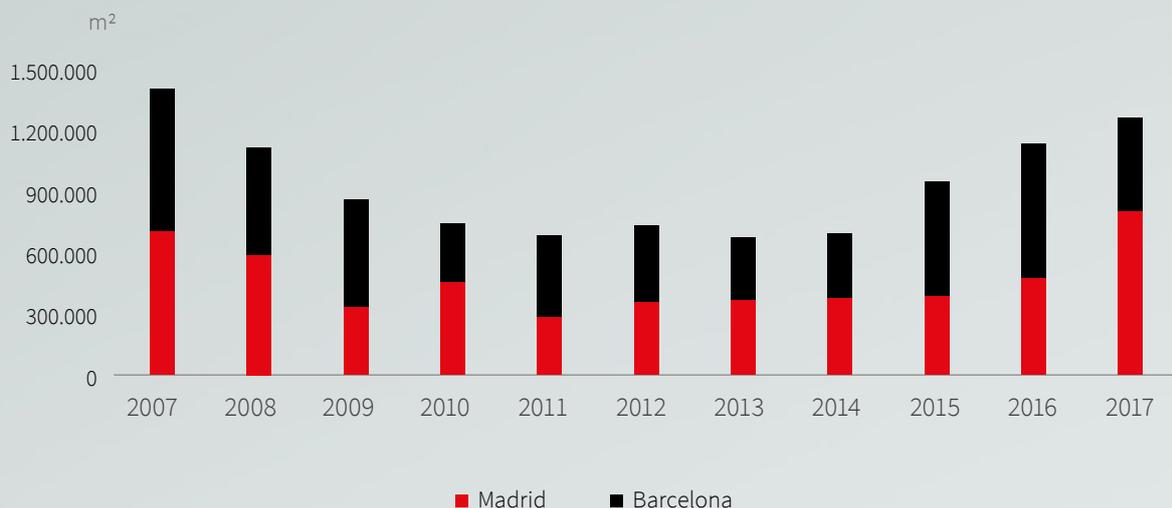
La contratación logística se ha visto impulsada por los buenos datos de la economía, superado el millón de metros alquilados en 2017 entre Madrid y Barcelona, concretamente 1.260.000 m² lo que representa un incremento del 12% interanual respecto al volumen alcanzado en 2016.

La fuerte demanda de 2017 provoca que estamos ante el mejor registro de contratación logística de los últimos 10 años.

Madrid registra cifras récord, alcanzando una absorción logística de 800.000 m², volumen que duplica el obtenido en 2016. Esto es debido principalmente al gran número de operaciones que se han realizado, en concreto, 64 transacciones, a

diferencia de las 43 del año anterior. Entre las principales, cabe resaltar la contratación de 103.000 m² en Illescas, Toledo, por parte de Amazon y la contratación de 60.000 m² por parte de Leroy Merlin en el Polígono Industrial Meco, Madrid.

Contratación en Madrid y Barcelona



Fuente: JLL

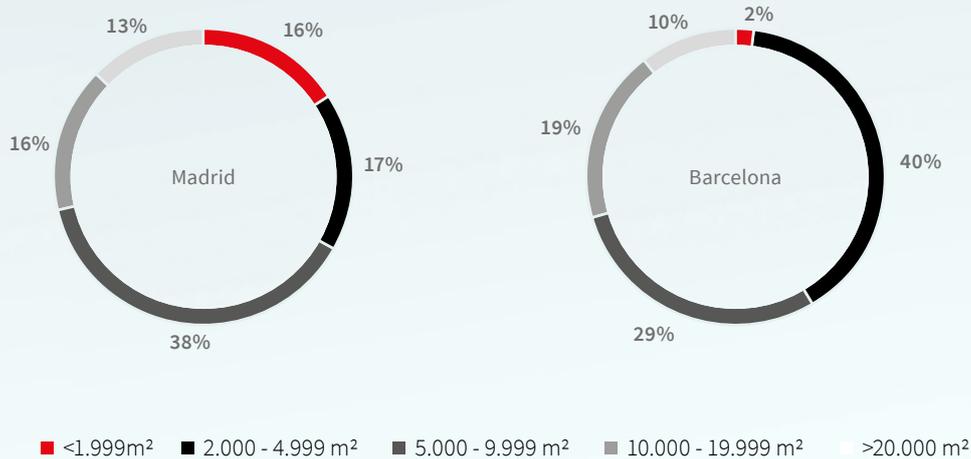
En Barcelona, los niveles de contratación son ligeramente inferiores a los obtenidos en años anteriores debido, en gran parte, a la falta de oferta e inexistencia de operaciones de gran tamaño. Este año la contratación ha sido de 460.000 m², un 30% menos que en 2016. Destacan la operación de ID Logistics de 55.000 m² en la Bisbal

del Penedés o de la empresa Alfil Logistics en la ZAL II, Barcelona, con la contratación de 35.000 m².

De cara a este próximo año, preveemos un aumento de los proyectos llave en mano y los pre-alquileres debido principalmente a la escasez de naves construidas de calidad y a una demanda que continúa activa.

Por tamaño de operación, en Madrid predominan los demandantes de superficies medianas, aquellas que se encuentran entre los 5.000 y 10.000 m², y representando el 38% de las transacciones firmadas. En cambio, Barcelona destaca por el alquiler de naves más pequeñas correspondientes a un rango de superficie entre los 2.000 y 5.000 m² que suponen el 40% de las operaciones.

Contratación por ciudades y rango de superficie en 2017



Fuente: JLL

En Madrid, la tercera corona sigue concentrando la mayoría de la superficie contratada (un 39%) si bien la primera corona ha registrado un importante repunte acaparando

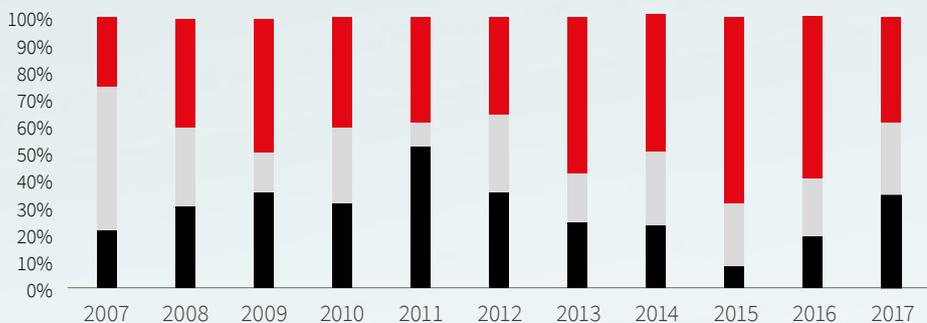
el 34% de la contratación frente a un 19% en 2016. Por su parte en Barcelona, la segunda corona destaca por su protagonismo en 2017 concentrando el 55% de la

contratación. La mayor contratación en zonas más alejadas del centro de la ciudad se explica por la mayor disponibilidad de grandes superficies.

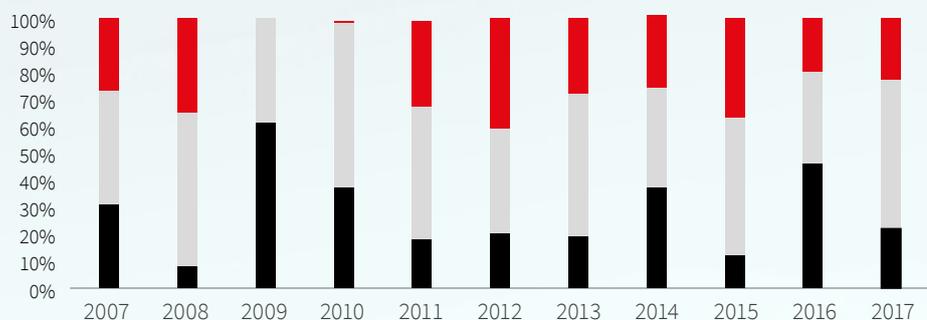


Contratación por submercado en Madrid - Barcelona (por superficie)

Madrid



Barcelona



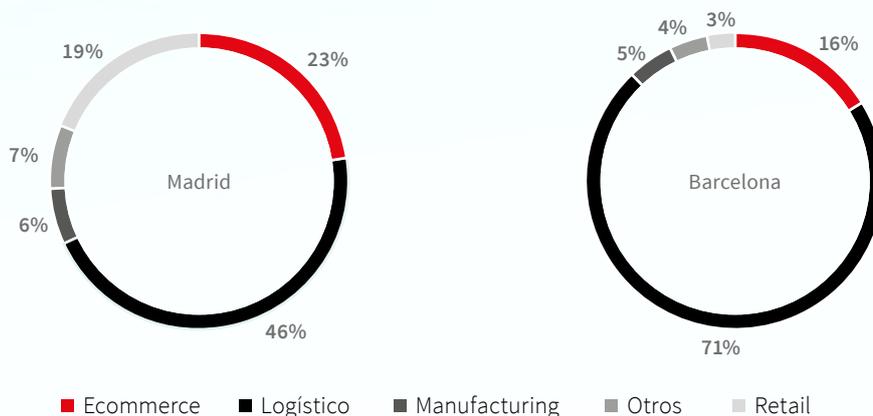
Fuente: JLL

Las empresas logísticas han liderado en 2017 la contratación de espacios, con el 46% y el 71% del metraje firmado en Madrid y Barcelona, respectivamente. El dinamismo del

sector de 3PL's se explica en parte por la actividad de empresas de e-commerce y retailers ya que estos no pueden cubrir toda la logística que requiere su actividad y necesitan

proveedores logísticos para satisfacer el envío de productos. Un ejemplo de ello sería la creciente demanda de naves dirigidas a actividades cross-docking más cercanas a las ciudades.

Contratación por sectores en Madrid - Barcelona (por superficie) en 2017



Fuente: JLL



La evolución de las rentas

El aumento de la contratación ha provocado que las rentas logísticas se vean impulsadas al alza aunque de manera moderada. Desde el comienzo de la recuperación económica en 2014, las rentas prime en Madrid han crecido un 9%, situándose a cierre de año 2017 en 5,00 €/m²/mes, mientras que en Barcelona se alcanza una renta prime de 6,75 €/m²/mes. Las previsiones de crecimiento de rentas mantienen esta tendencia positiva, estimando un incremento anual de 3.5% y 2.1% para Madrid y Barcelona, respectivamente, para los próximos 4 años.

Crecimiento rentas 2018-2021 (% p.a)

Top 10



Fuente: JLL

Rango de rentas por coronas en Madrid



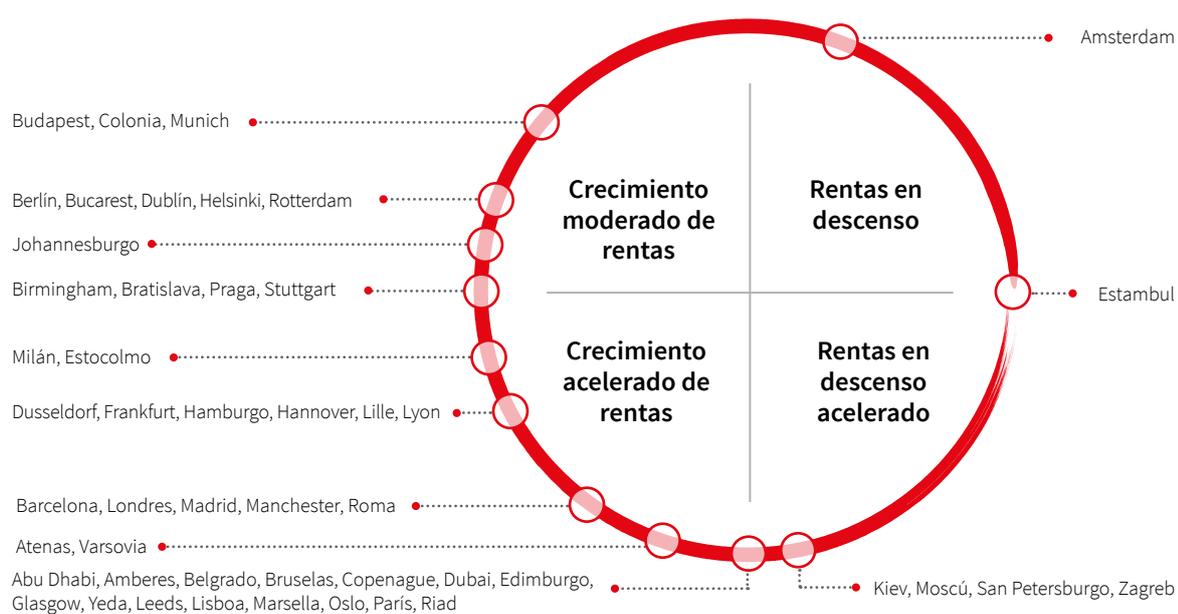
Fuente: JLL

Rango de rentas por coronas en Barcelona



Fuente: JLL

Reloj de crecimiento de rentas 2018-2021 (% p.a)



Fuente: JLL

Oferta logística inmediata y futura

Disponibilidad actual

Al hilo de la recuperación de la demanda, se ha visto cómo ha ido disminuyendo la disponibilidad de espacios logísticos.

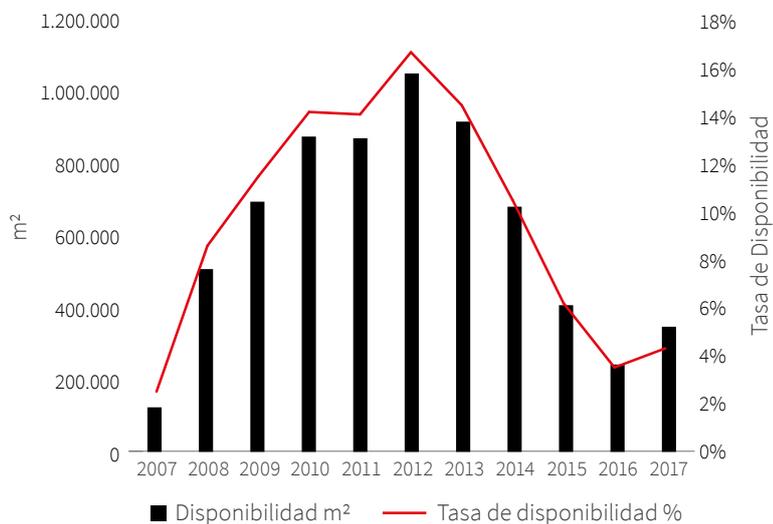
En Madrid la tasa de desocupación ha ido disminuyendo a lo largo del año, si bien, se ha registrado un repunte en el cuarto trimestre hasta el 4,21% por el incremento de disponibilidad en la tercera corona debido a la liberación de algunas naves y por el movimiento de inquilinos hacia zonas más próximas a la ciudad. La tercera corona, con una tasa de desocupación del 6,68%, tiene pues la mayor oferta de superficie disponible con 174.621 m², mientras que, en el extremo contrario, la segunda corona con una tasa de desocupación del 2,27%, ofrece tan sólo 66.509 m² disponibles.

En Barcelona, la tasa de desocupación ha disminuido en 2017, 104 pbs hasta un 3,20% con 228.345 m² disponibles, a pesar de la terminación de nuevas promociones logísticas. La primera corona registra niveles de desocupación incluso inferiores, del 1,5% y tan sólo 27.554 m² disponibles mientras que la tercera corona es la que ofrece mayor espacio disponible con 108.721 m².

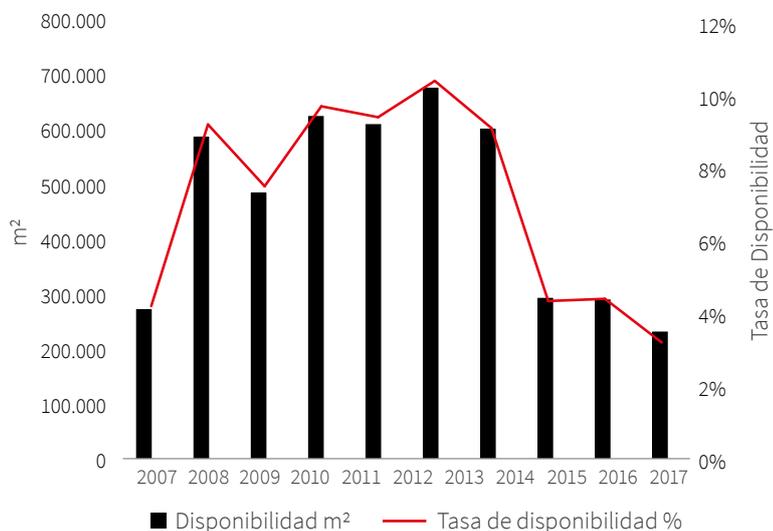
La escasez de oferta actual y las buenas perspectivas económicas, están impulsando la reactivación de la construcción de nuevas naves.

Disponibilidad y tasa de desocupación

Madrid



Barcelona



Fuente: JLL

	1ª Corona	2ª Corona	3ª Corona
Madrid	3.92%	2.27%	6.68%
Barcelona	1.50%	3.47%	4.28%

Oferta Futura

Según una encuesta realizada por JLL a 30 inversores durante el SIL 2017, ante la escasez de producto en el mercado actual, el 98% de los encuestados contempla la posibilidad de desarrollar

promociones de naves logísticas decantándose la mitad de los inversores por zonas logísticas ya consolidadas.

Para 2018, se prevé la entrega de aproximadamente 744.500 m² en Madrid y 441.200 m² en Barcelona, que actualmente se encuentran en

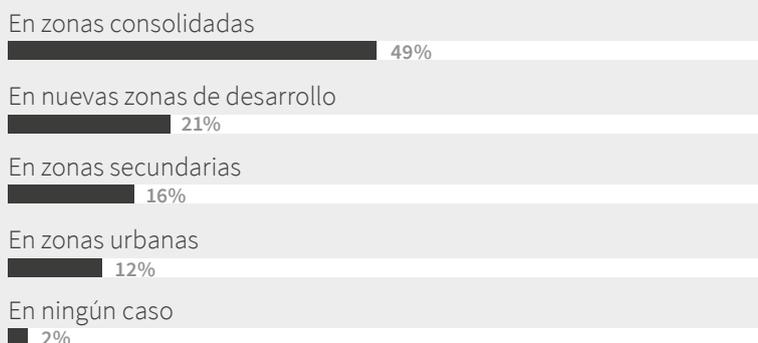
fase de construcción. El 30% de la oferta futura en construcción en Madrid cuenta con usuario, mientras que el 70% se construye de forma especulativa. En Barcelona, los porcentajes se invierten siendo el 80% proyectos ya alquilados o ocupados por usuarios y el 20 % especulativos.

	Madrid	Barcelona
Proyectos en Construcción	744.500 m ²	441.200 m ²
Con usuario	30%	80%
Especulativo	70%	20%
Proyectos de ocupación propia	FM Logística: 40.000 m ² Jaguar: 15.000 m ² Amazon: 103.000 m ²	Amazon: 200.000 m ² Markwins International: 8.000 m ²

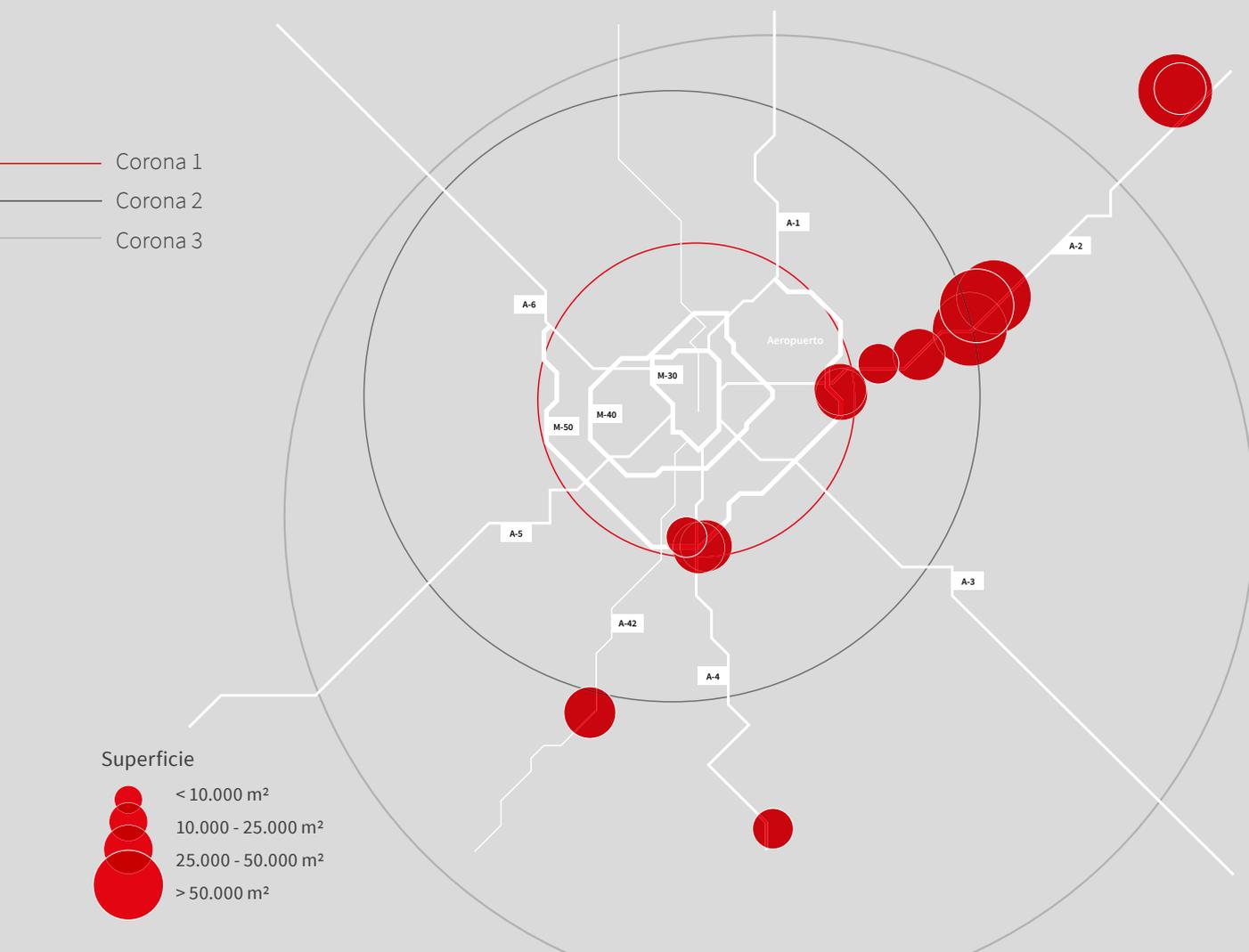


¿Qué opina el mercado?

¿Consideraría la posibilidad de entrar en el desarrollo y la promoción de naves logísticas?



Fuente: JLL



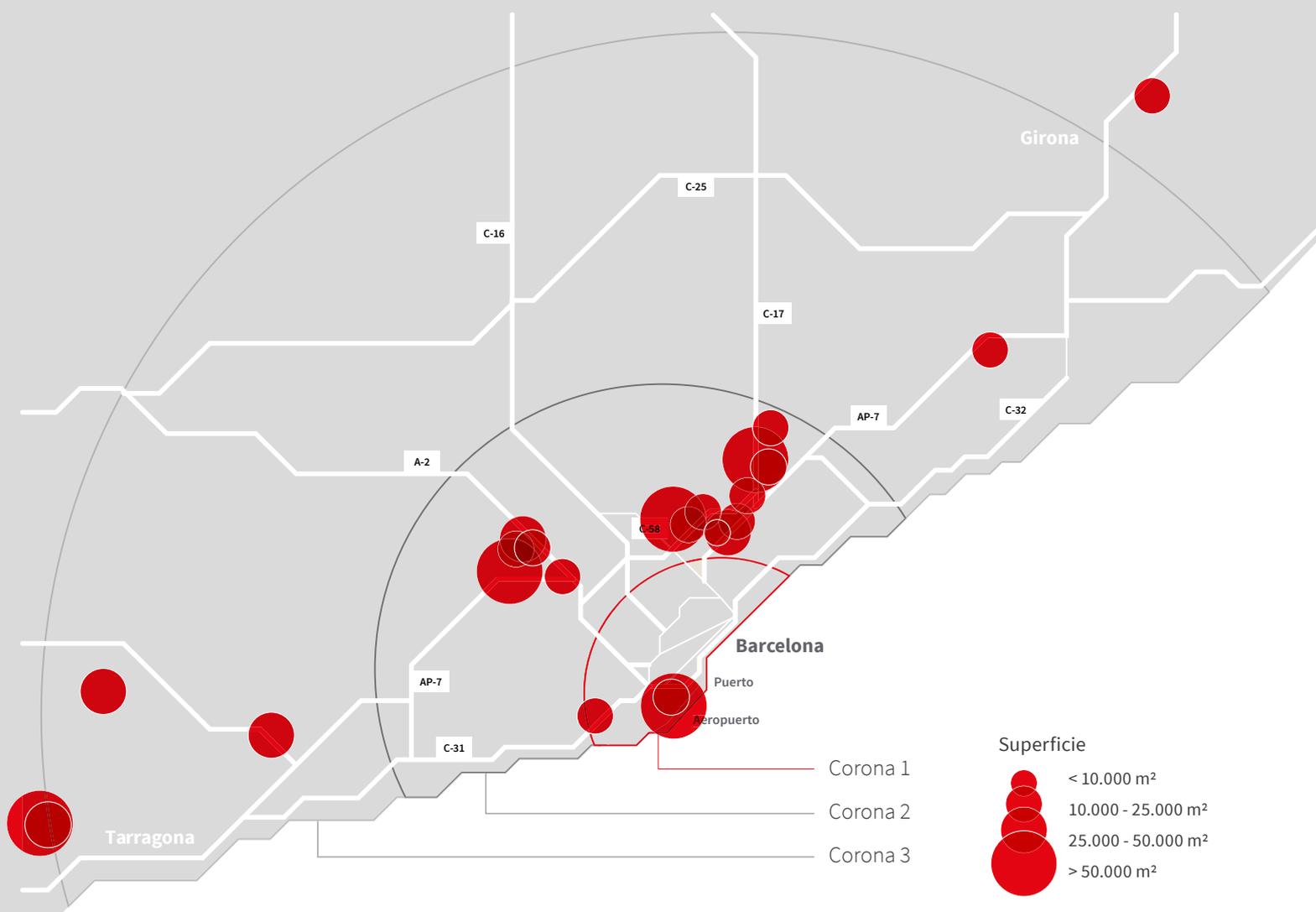
La histórica falta de suelo logístico dentro del área metropolitana de Barcelona ha hecho que zonas del norte de Barcelona como Martorelles o el sur, como Sant Esteve de Sesrovires, hayan experimentado un crecimiento considerable debido a la gran demanda de superficies por parte de los operadores logísticos. Un ejemplo claro de nuevo desarrollo fue la reciente implantación de la

mayor empresa de e-commerce del mundo en SEGRO Logistics Park Martorelles. La prioridad de SEGRO es construir activos modernos y de alta calidad con una perspectiva a largo plazo. Por ello, hemos escogido únicamente ubicaciones estratégicas en las zonas más dinámicas de España, porque el objetivo es crear y desarrollar almacenes y parques empresariales innovadores de alta

calidad para nuestros clientes, construyendo edificios de Clase A medioambientalmente responsables para distribución urbana y logística.

David Alcázar
 Director de SEGRO
 en España

Barcelona



Precios de suelo:

La venta de suelo y el desarrollo de proyectos logísticos ha crecido en Madrid y Barcelona durante 2017, provocando que los operadores logísticos y usuarios finales se estén instalando en estos nuevos parques logísticos, esto supone que el precio de suelo permanezca constante de momento pero con tendencia al alza en general. En Madrid, estas nuevas promociones han tenido muy buen

acogida, sobre todo en el Corredor del Henares, donde se ha batido record de absorción. La oferta sigue siendo muy escasa en el mercado de Barcelona en cuanto a suelo, sobre todo las parcelas bien comunicadas en zonas estratégicas para la logística. Como conclusión, existe una escasez de suelo finalista disponible pero más desarrollos en construcción que se entregara a finales de 2018 y durante el primer semestre del 2019.



Precios suelos Prime

Máximo

Madrid
200 €/m²

Barcelona
400 €/m²

Mínimo

Madrid
140 €/m²

Barcelona
150 €/m²



06. Hotspots logísticos 2017



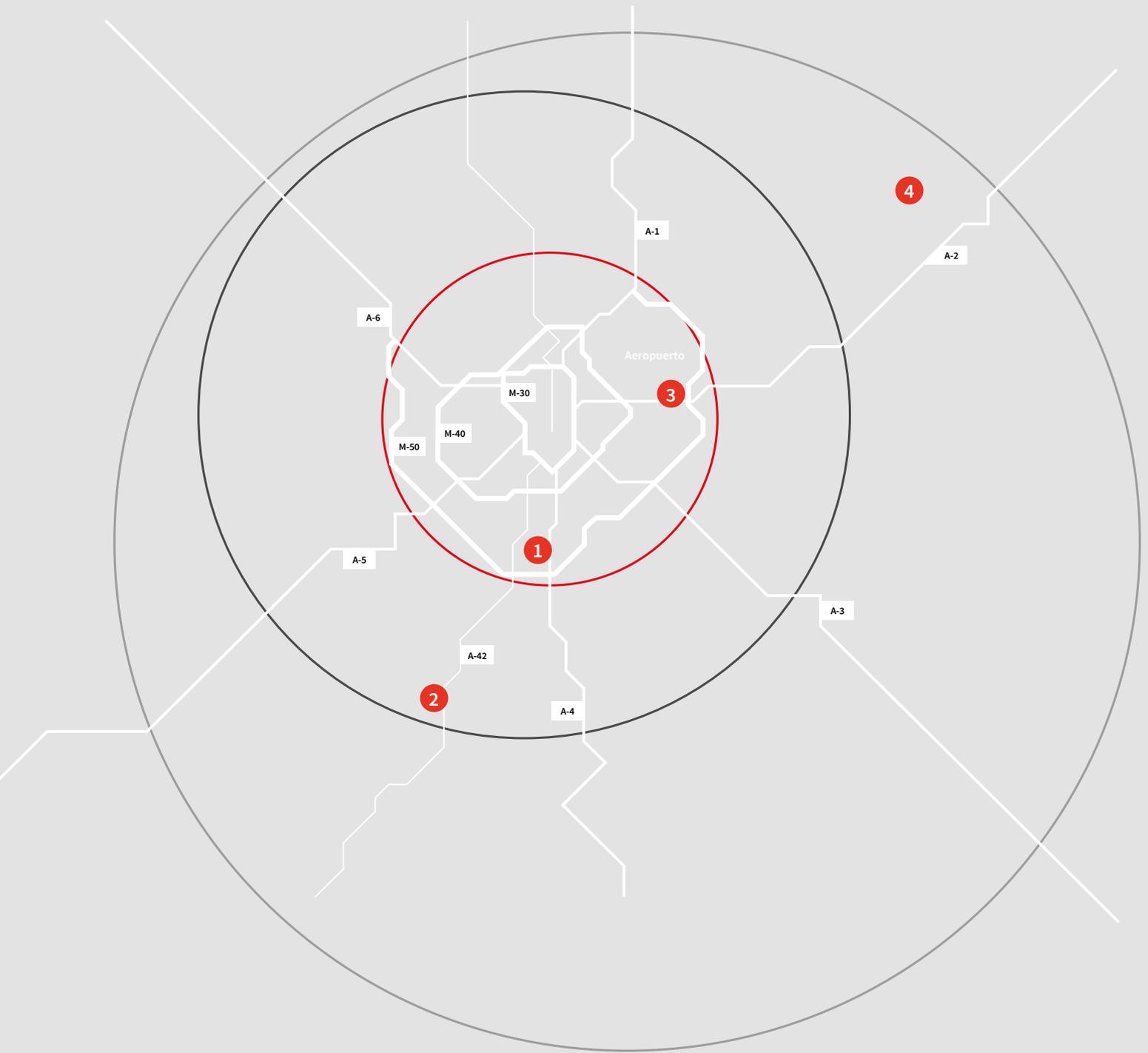
Localizaciones clave en Madrid:

Getafe
Illescas
San Fernando de Henares
Cabanillas del Campo



Localizaciones clave en Barcelona:

PI Can Margarit, Sant Esteve de Sesrovires
Lliçà d'Amunt
Port BCN – ZAL – BZ



Madrid

Hotspots logísticos 2017

1. Getafe
2. Illescas
3. San Fernando de Henares
4. Cabanillas del Campo



Barcelona

Hotspots logísticos 2017

1. PI Can Margarit, Sant Esteve de Sesrovires
2. Lliçà d'Amunt
3. Port BCN – ZAL – BZ

1. Getafe

Getafe está dentro del área metropolitana de Madrid (dentro de la primera corona), ubicada en un punto de enlace entre dos autovías importantes, la A-4 y M50, a tan solo 15 minutos del centro y de la estación de Atocha. Promotores, inversores y Socimis, como Invesco, Merlin Properties, Rockspring y Segro, entre otros, están desarrollando plataformas logísticas de gran calidad, lo que hace que empresas como Amazon se estén instalando en la zona. El CLA (Centro

Logístico de Abastecimiento) también está registrando gran actividad y empresas como Saltoki y Fedex se han instalado para desarrollar su actividad. Además, el Parque Empresarial La Carpetania también está en expansión; empresas como Neinver van a desarrollar plataformas logísticas y usuarios como CBL ya se han instalado en la zona. Getafe se está convirtiendo en una zona prime en el sur de Madrid, donde la renta máxima ronda los 4,75€ por metro cuadrado al mes.

2. Illescas

Illescas se sitúa en la segunda corona logística de Madrid y, aunque se encuentra en Toledo, está tan solo a 36 km de Madrid, con acceso directo desde la A-42. Tiene conexión con los principales puertos de España por volumen de mercancías, Algeciras y Valencia. La plataforma Central Iberium ha desarrollado durante el 2017 uno de los principales polígonos logísticos con mayor oferta de suelo logístico e

industrial del centro de la península. Cuenta con más de 700.000m² de suelo en todas sus fases, lo que hace que tanto usuarios finales como Michelin, FM Logistics, Amazon o Mision Foods se estén instalando allí. Además, inversores y promotores como MountPark y P3 Logistics están desarrollando plataformas logísticas en la zona. La renta máxima en Illescas alcanza los 3,20€ por metro cuadrado al mes.

Madrid

3. San Fernando de Henares

Está ubicada a tan solo 18 Km de Madrid y a menos de 8 Km del aeropuerto, y cuenta con acceso directo desde la A-2 y M-50. Su estratégica ubicación en la primera corona logística, San Fernando de Henares es una zona muy demandada para procesos de distribución y transporte, ya que las compañías consiguen minimizar los costes y tiempos en la distribución a la capital. Durante el 2017, Prologis, VGP, Talus, Axiare están construyendo plataformas Logísticas y naves cross-docking, lo

que ha llevado a que empresas como Rhenus Logistics, Transaher, Thyssen Group, Amazon se instalen en la zona, generando mucha actividad y añadiendo valor al polígono. Durante los próximos 2 años hay previsto que se construyan más de 436.000m² lo que hace que empresas que apuestan por el comercio electrónico, transporte y distribución estén estudiando implantarse en la zona. La renta máxima en San Fernando ronda los 4,85€ € por metro cuadrado al mes.

4. Cabanillas del Campo

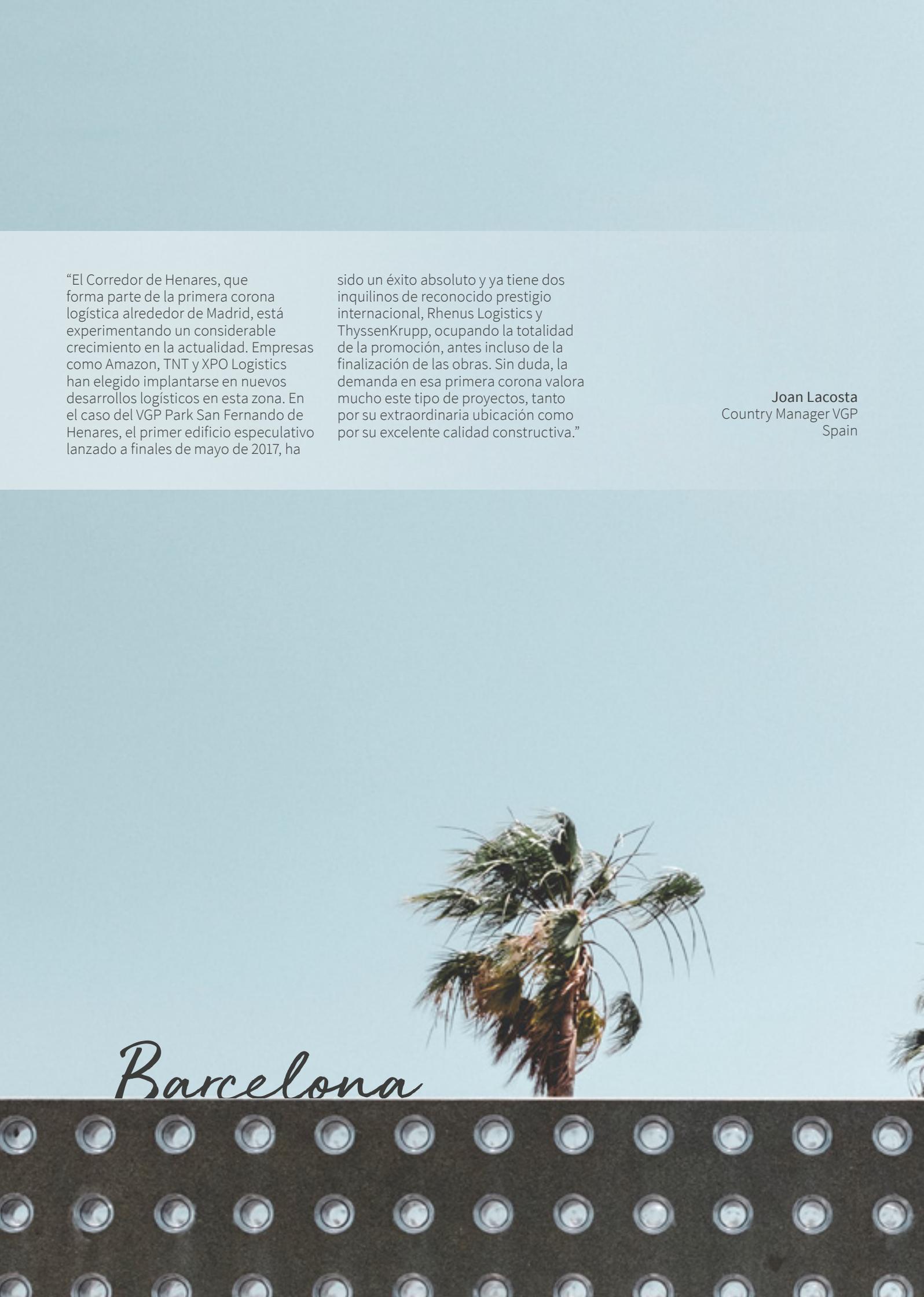
Cabanillas se encuentra dentro de la tercera corona, en la provincia de Guadalajara, a tan solo 50 Km de Madrid, es el municipio con el mayor potencial económico del Corredor del Henares, donde se emplazan los principales centros logísticos de almacenamiento. Cabanillas cuenta con más de 2 millones de metros cuadrados de suelo Industrial. Durante el 2016 y 2017 la gran demanda de espacios

logísticos de gran tamaño ha hecho que empresas como Merlin Properties y promotores como Montepino hayan desarrollado grandes plataformas logísticas donde se han instalado operadores como Luis Simoes, XPO, DSV, haciendo que Cabanillas se consolide como zona prime logística, parques con naves de gran tamaño. Las rentas máximas en la zona alcanzan los 3,5€ el metro cuadrado al mes.

“El Corredor de Henares, que forma parte de la primera corona logística alrededor de Madrid, está experimentando un considerable crecimiento en la actualidad. Empresas como Amazon, TNT y XPO Logistics han elegido implantarse en nuevos desarrollos logísticos en esta zona. En el caso del VGP Park San Fernando de Henares, el primer edificio especulativo lanzado a finales de mayo de 2017, ha

sido un éxito absoluto y ya tiene dos inquilinos de reconocido prestigio internacional, Rhenus Logistics y ThyssenKrupp, ocupando la totalidad de la promoción, antes incluso de la finalización de las obras. Sin duda, la demanda en esa primera corona valora mucho este tipo de proyectos, tanto por su extraordinaria ubicación como por su excelente calidad constructiva.”

Joan Lacosta
Country Manager VGP
Spain



Barcelona

1. PI Can Margarit, Sant Esteve de Sesrovires

El promotor Goodman hizo que se activara esta zona situada en la segunda corona logística que hasta el momento no tenía proyectos logísticos, generando un nuevo polígono en la zona sur de alrededor de 200.000m², donde han protagonizado proyectos llave en mano usuarios como

Decathlon y Leventon. Se considera un polo de atracción debido a que es de las pocas zonas de Barcelona donde se ha promovido suelo de gran superficie. Las rentas de este punto logístico llegan a los niveles máximos de la segunda corona, situándose en torno al 4,50-4,75€/m²/mes.

2. Lliçà d'Amunt

Esta zona industrializada recientemente en la segunda corona no contaba con plataformas logísticas de gran volumen hasta la llegada de Mango que instaló allí su centro de distribución del Sur de Europa (180.000 m²) y ahora VGP promoverá dos grandes nuevos desarrollos de 30.000 y 40.000m², lo que va a suponer un gran atractivo

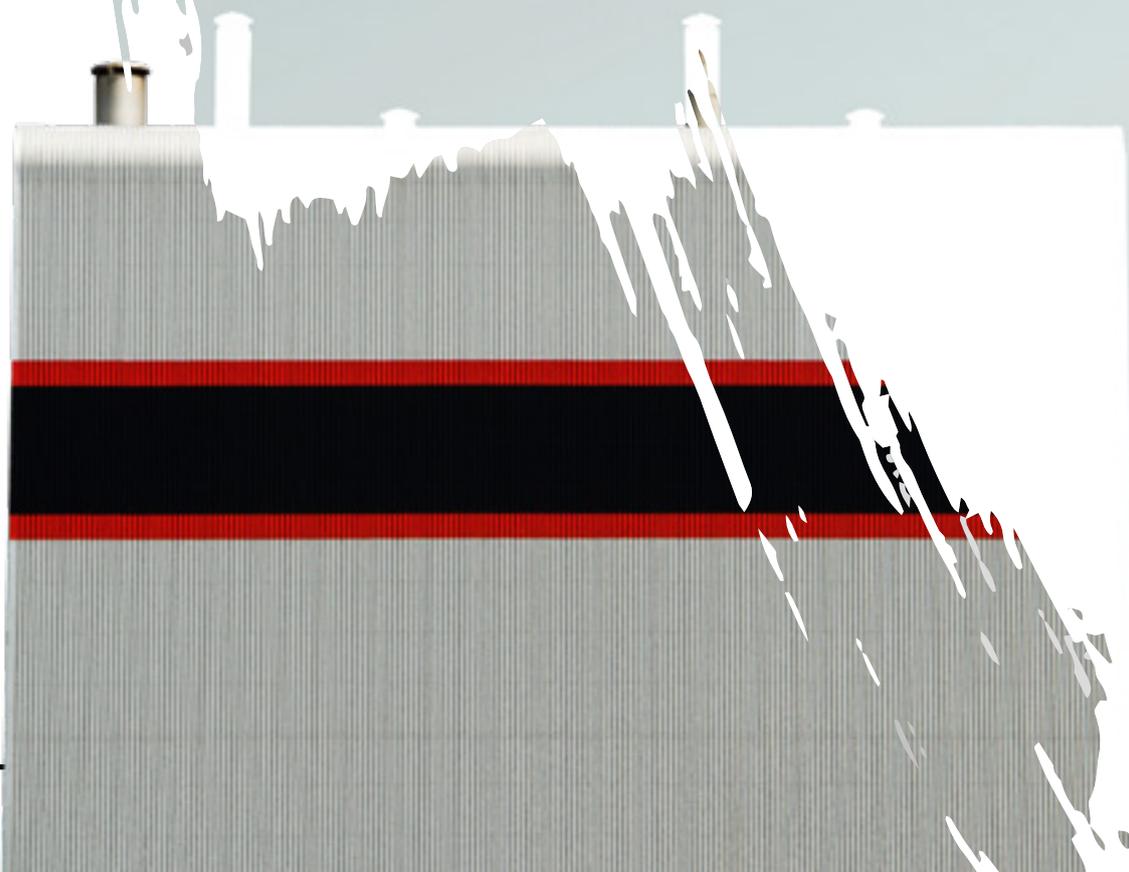
para la implantaciones de usuarios mayoritariamente de tipo logístico, como 3PL's. Además, otro factor clave de la regeneración de la zona fue la adquisición por parte de la misma VGP del centro logístico de Mango, quedándose la empresa textil como inquilino. Actualmente, las rentas para esta zona se encuentran en los 5.25 €/m²/mes.

3. Port BCN – ZAL – BZ

La ZAL, la plataforma logística del Port de Barcelona y uno de los mejores parques del sur de Europa, es la zona prime donde se llevarán a cabo más proyectos logísticos de gran metraje de la primera corona. Cilsa y Merlin serán los encargados de desarrollar alrededor

de medio millón de metros durante los próximos 4 años. Supone un polo de atracción para inversores y usuarios por su alto nivel de actividad, intermodalidad y conexiones. Este HUB logístico del puerto alcanza las rentas logísticas máximas de Barcelona, 6.75€/m²/mes.

07. Mercado de inversión



El volumen de inversión logística alcanza su máximo histórico en 2017

La inversión terciaria (oficinas, retail, logística y hoteles) en España durante el 2017 ha alcanzado un volumen cercano a los 11.400 millones de euros, un 30% más que en 2016. Éste ha sido

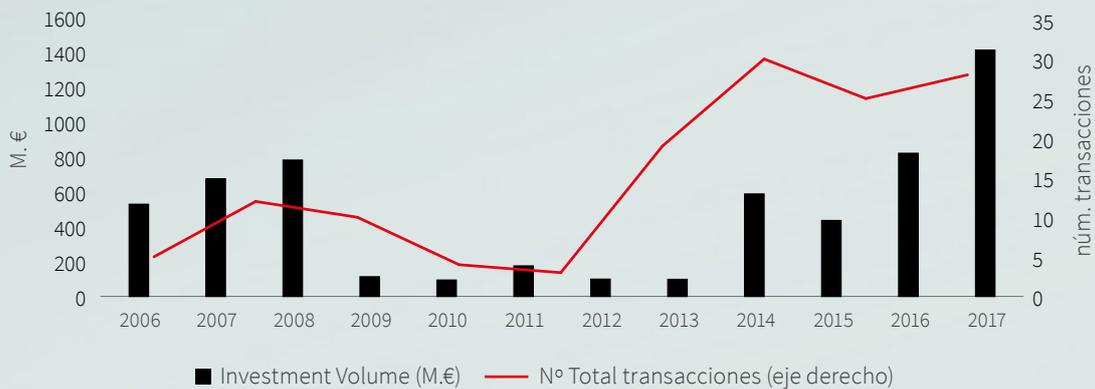
un buen año en cuanto a inversión en el sector inmobiliario y se han superado con creces los máximos pre-crisis alcanzados en 2006.

El sector logístico ha acaparado el 12% de la inversión terciaria en España en 2017 con un volumen de inversión de 1.410 M €.

El año 2017 ha sido un año de cifras

record en cuanto a volumen de inversión logística en España se refiere, alcanzado los 1.410 M €, un 72% más que en 2016, con un total de 28 operaciones de inversión, de las cuales alrededor del 40% corresponde a portfolios logísticos. El último trimestre del año ha sido el más activo, con un volumen de inversión de 833 M € y un total de 7 operaciones, incluyendo 3 portfolios.

Volumen de inversión y número total de transacciones del sector logístico en España

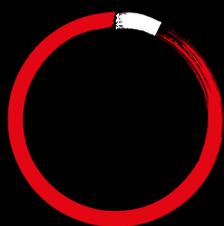


Fuente: JLL

Nacionalidad de los inversores

Nacional

7%



Internacional

93%

Este año los principales inversores han sido los internacionales (más del 90% del total). La mayor operación la ha protagonizado China Investment Corporation (CIC), comprando a Blackstone su firma Logicor, la mayor propietaria de logística en España, algo más de un millón de metros cuadrados. Otros fondos activos han sido Greenoak, que después de vender su cartera, ha empezado a comprar activos nuevamente, P3 Logistics Parks, quienes compraron la cartera de Greenoak y siguen su expansión, y otros fondos como Barings. Asimismo, hay nuevos actores provenientes de Europa central o de Estados Unidos.

Por tipología de los inversores, más del 70% del volumen de inversión procede de Fondos y un 10% de Socimis, que no han estado tan activas este año.

Junto con Madrid y Barcelona, las ubicaciones preferidas por los inversores son Valencia, Zaragoza, Bilbao Sevilla y Málaga, tanto por su estratégica localización como por el crecimiento del mercado.

Pese a la incertidumbre política, España ha seguido siendo un destino atractivo para la inversión inmobiliaria y para el sector logístico en concreto, considerado como un sector con fuerte potencial por sus buenos fundamentales y el desarrollo del comercio electrónico.

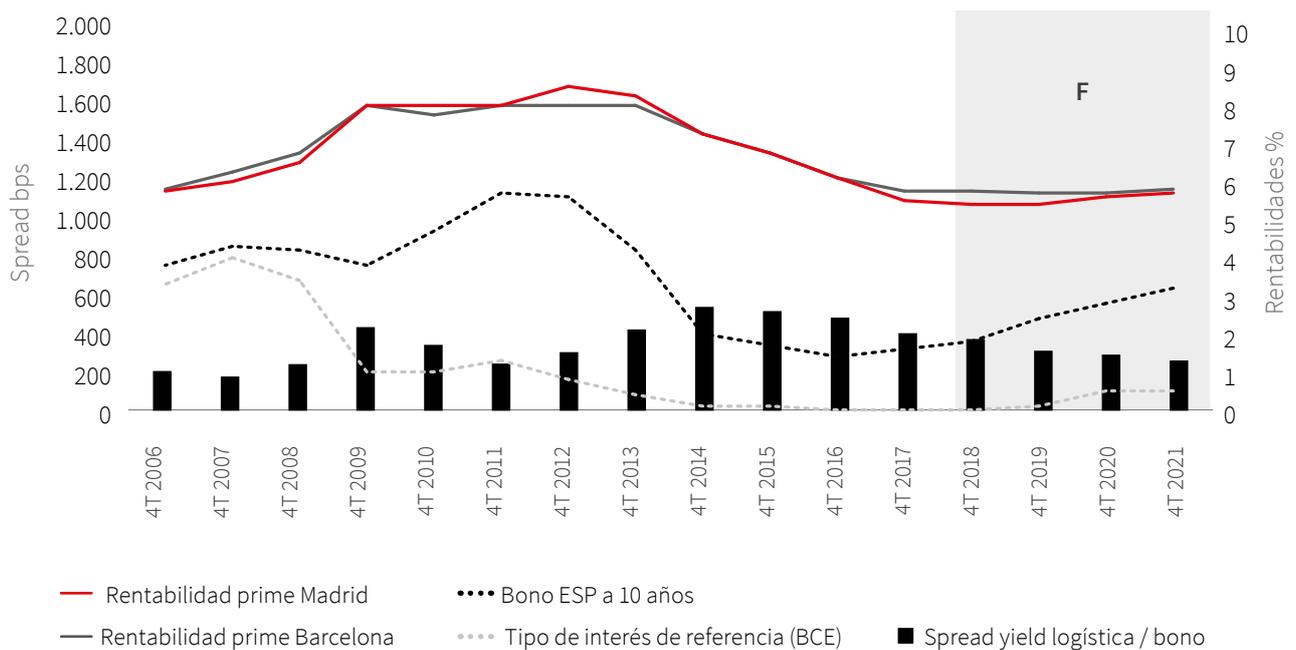


Las rentabilidades se comprimen

Las rentabilidades prime han seguido ajustándose a lo largo del año 2017, -50pbs en Madrid y -35pbs en Barcelona, hasta situarse en el 5,5% y el 5,75% respectivamente.

Estas rentabilidades son las más bajas de la serie histórica, si bien el spread respecto a la rentabilidad del bono español a 10 años sigue siendo positivo y robusto (por encima de los 380pbs) manteniéndose en un escenario

saludable. Para 2018 anticipamos que la rentabilidad prime en Madrid siga bajando hasta el 5,4%, siendo el único sector en el que todavía esperamos bajadas en un entorno de estabilización de las rentabilidades.



El sector logístico español todavía sigue siendo atractivo para los inversores, ofreciendo rentabilidades superiores a otros mercados europeos como París con una rentabilidad del 4,75%, Berlín del 3,5% o Londres del 3,75%.

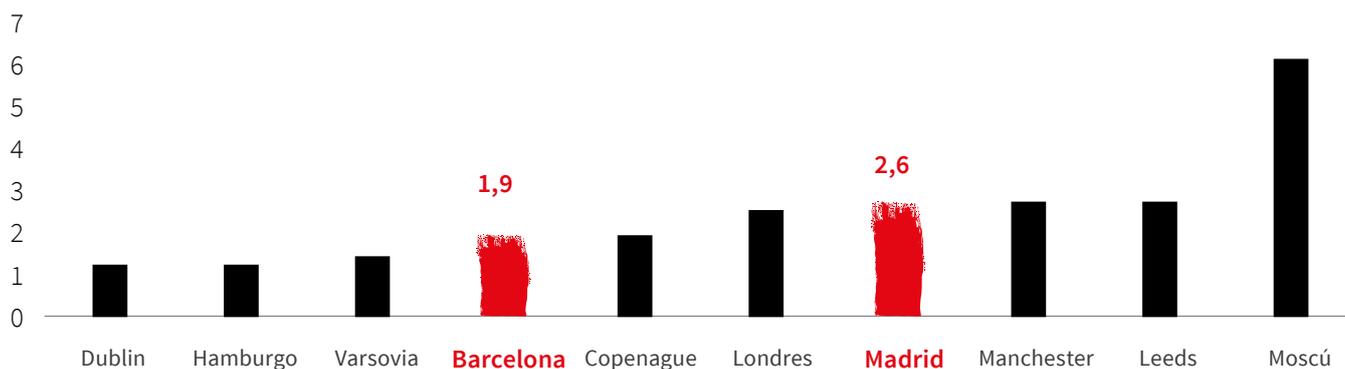
Ante la escasez de oportunidades de inversión, muchos inversores buscan operaciones fuera de mercado

tradicional, así como la compra de proyectos en construcción, pudiendo incluso asumir el riesgo de la comercialización si el activo se encuentra en una zona consolidada. Recientemente estamos viendo incluso que los inversores entran en la fase de compra de suelo actuando como auténticos promotores de los proyectos.

Por otra parte, se prevé que los valores de mercado en Madrid y Barcelona continúen creciendo durante los próximos 5 años con una revalorización anual del 2,6% y 1,9% respectivamente. Madrid se sitúa en la cuarta posición de crecimientos de valores de mercado en el top 10 de ciudades europeas, mientras que Barcelona ocupa el séptimo puesto.



Top 10



Fuente: JLL

“El sector logístico presenta unos fundamentales sólidos que le dan un enorme potencial futuro. El crecimiento del consumo, el dinamismo de la economía, el crecimiento del comercio electrónico, la presencia de nuevas firmas en nuestro país, las nuevas formas de distribución, o la necesidad de nuevos almacenes más modernos y que atiendan a los requisitos de las grandes firmas, son factores que hacen que el mercado logístico español esté en el foco de los inversores.

Los inversores internacionales pusieron el año pasado el foco en nuestro sector, no sólo por las razones anteriormente mencionadas, sino porque nuestro país presenta un diferencial comparado con otros más consolidados, donde las rentabilidades son más bajas. El sector logístico es, además, una buena forma de diversificar las carteras y de aumentar las rentabilidades medias de las mismas.

Además, las rentas están en proceso de subida, pero aún están alejadas de sus máximos históricos, al igual que los valores de los activos, por lo que los inversores ven un posible recorrido futuro.

En el presente año vemos cómo continúa la tendencia, manteniéndose el sector logístico en el punto de mira de muchos inversores. De todos los países del sur de Europa, España es el país con la economía más sólida y con mayor seguridad jurídica, necesaria para ser un buen destino de la inversión.”

Gustavo Rodriguez
Head of Logistics
Capital Markets



08. Retos y Oportunidades



NIIF 16:

Una nueva era para los alquileres

Las nuevas normas de contabilidad de los arrendamientos pronto incluirán los alquileres en el balance de situación, y las particularidades de las decisiones inmobiliarias van a ser objeto de nuevos controles por parte del Director Financiero, el Consejero Delegado y los inversores de empresas públicas. Los directivos del sector inmobiliario deben conocer los cambios que están por venir, no solo para tomar decisiones inmobiliarias correctas sino también para formar a los socios de las áreas financiera, de contabilidad, jurídica y a la Alta Dirección.

¿Qué ha cambiado?

A principios de 2016, tanto el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés) como el Consejo de Normas de Contabilidad Financiera (FASB, por sus siglas en inglés) con sede en EE.UU. publicaron sus guías definitivas sobre las nuevas normas de contabilidad aplicables a los arrendamientos. En ambos casos, las nuevas normas exigirán ahora que las empresas reflejen en el balance de situación cualquier arrendamiento con una vigencia superior a 12 meses como un activo de “derecho de uso” (ROU, por sus siglas en inglés) y un pasivo

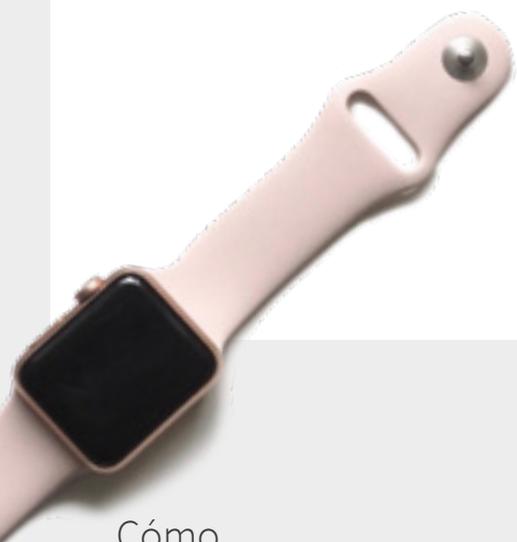
por arrendamiento correspondiente. Las cargas de la deuda declaradas aumentarán para muchas empresas, ya que las obligaciones por arrendamientos de bienes inmuebles y equipos pasarán a considerarse partidas en balance, en lugar de incluirse en los gastos de explotación en la cuenta de resultados.

Ambos grupos de normas siguen el mismo calendario. A principios de 2019, todas las empresas públicas que presenten sus informes financieros conforme a los US GAAP y conforme a las NIIF internacionales deberán cumplir los nuevos requisitos e incluir información comparable con respecto a los dos ejercicios anteriores. En otras palabras, el nuevo proceso se activó el 1 de enero de 2017 para las empresas públicas cuyos ejercicios coinciden con el año natural. Las empresas privadas tienen un plazo un poco mayor para cumplir estas normas – las normas se aplicarán a los ejercicios

fiscales que comienzan después del 15 de diciembre de 2019 e incluyen un periodo retrospectivo de un año.

Orientación sobre la presentación de la información de la cuenta de resultados conforme a NIIF

Todos los arrendamientos de bienes inmuebles y equipos se reconocerán en la cuenta de resultados como arrendamientos financieros (actualmente conocidos como arrendamientos operativos), gastos por amortización del activo por el derecho de uso y gastos por intereses del pasivo por arrendamiento. Los gastos serán más elevados en los primeros años del arrendamiento, al igual que los intereses hipotecarios son más elevados en los primeros años de una hipoteca e inferiores en los últimos años. Los costes más elevados contabilizados en los primeros años de un arrendamiento reducirán los beneficios cuando las nuevas normas entren en vigor.



Cómo prepararse

- Reducir las vigencias de los arrendamientos puede parecer la solución ideal para reducir el impacto financiero de las nuevas normas. No obstante, las ventajas financieras a corto plazo deben compararse con otros impactos relacionados.
- Las cláusulas de renovación o prórroga deberían ser un aspecto esencial a analizarse, ya que su impacto financiero en el balance de situación será significativo con la aplicación de las nuevas normas contables.
- Los gastos de explotación de los contratos de arrendamiento también deberían ser cuidadosamente revisados,

ya que estos gastos quedan excluidos del balance con la nueva norma.

- Los arrendamientos triple-net, en los que el arrendatario paga una cuota de alquiler fija, además de los impuestos sobre bienes inmuebles, los seguros, gastos de mantenimiento y reparaciones, eliminan esta carga administrativa.
- Revisar los clausulados contractuales para determinar si un contrato cumple o no con la definición de un arrendamiento es más importante que nunca.
- Reconsiderar qué entidades son las que suscriben un arrendamiento es otra estrategia para minimizar el

impacto financiero de las normas de contabilidad aplicables a los arrendamientos.

Considerar alternativas

- Los arrendamientos variables en función del volumen de negocio, que vinculan las cuotas del alquiler a los ingresos por ventas del emplazamiento de un arrendatario, ofrecen la ventaja de la posible exclusión del balance de situación.
- Evitar nuevos arrendamientos mediante opciones de coworking creativas puede ser una solución para algunas empresas.

Alquiler vs Compra

Los cambios en las normas de contabilidad eliminarán algunos de los beneficios en materia de eficiencia del capital propios de los arrendamientos, haciendo que las grandes empresas vuelvan a analizar la cuestión fundamental sobre si se beneficiarían más al arrendar o adquirir en propiedad activos inmobiliarios. Con ambas opciones afectando ahora de forma negativa al endeudamiento en el balance, la diferencia del impacto financiero entre un inmueble arrendado o en propiedad pasará a ser menos significativa.

Dicho esto, los principales impulsores para tomar una decisión entre ambas opciones continuarían siendo la estrategia de asignación de capital, los aspectos económicos, la flexibilidad de la cartera y los requisitos operativos. Lo único que cambia es una especial atención al modo en que la decisión afecta

a la información financiera y a la tolerancia de la organización a la incertidumbre.

Entre los principales aspectos que deben examinarse dadas las nuevas normas se incluyen los siguientes:

- ¿Es el pasivo por arrendamiento mayor que el valor del inmueble subyacente?
- ¿Cómo se estructuraría el arrendamiento y cómo influyen sus compromisos a las cifras a incluir en balance?
- ¿Qué importancia tiene el control sobre el activo?



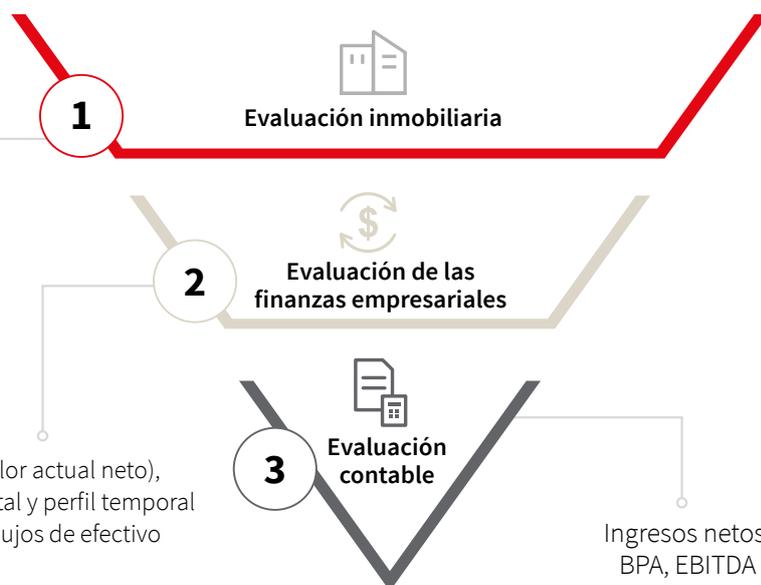
Cómo abordar una decisión de Corporate Real Estate (CRE)

Jerarquía recomendada para abordar el análisis.

¿Cuál es la justificación económica y la lógica estratégica para tomar la decisión?

VAN (valor actual neto), importe total y perfil temporal de los flujos de efectivo

Ingresos netos, BPA, EBITDA



Ten den cias



2018

La logística urbana

La logística urbana está despertando cada vez más el interés de promotores e inversores por el aumento de la demanda de instalaciones que permitan cubrir la última milla (el tramo final de la entrega al consumidor) derivado del desarrollo del comercio electrónico y de las ventas minoristas por internet.

Así pues, por ejemplo, según la encuesta realizada por JLL a 30 inversores durante el SIL 2017, el 72% de los encuestados se plantea invertir en activos logístico urbanos destacando instalaciones como instalaciones centralizadas de click and collect.

El crecimiento del comercio electrónico y unos plazos de entrega cada vez más cortos han añadido un nivel más de complejidad al sector logístico urbano porque ha fragmentado enormemente la última milla de la distribución multiplicando el número de puntos de entrega necesarios.

Por otra parte, los edificios logísticos urbanos y las naves logísticas suelen formar parte de las mismas cadenas de suministro por lo que para entender los retos y oportunidades de la logística urbana es necesario adoptar una perspectiva más amplia que abarque más allá de las ciudades.

Mientras la sociedad cambia, cambian sus hábitos de compra e interacción con su entorno, y en este contexto, el mercado inmobiliario también se ve influenciado. El comercio online gana peso cada día y esta situación afecta no sólo al mercado retail, sino que tiene un gran peso en sector logístico, enfocado principalmente a un auge en la demanda de espacios logísticos urbanos, con el objetivo de estar más cerca de consumidores y facilitar a las empresas la entrega y recogida de sus productos.

Nos encontramos ante un nuevo enfoque de la Cadena de Suministro, y la "Última Milla" pasa a tener una gran relevancia, generando nuevas

oportunidades y un gran reto para todos nosotros.

Por todo esto, es necesario hallar nuevos modelos de logística urbana que sean sostenibles y eficientes, al tiempo que reduzcan los efectos adversos en el medio ambiente y la sociedad, como son la contaminación, el ruido y las aglomeraciones en las grandes urbes. Además, de cara al futuro será determinante apostar por el desarrollo tecnológico, aumentar las entregas nocturnas que hagan más efectiva la red de transporte, e introducir los aspectos logísticos como una prioridad en la planificación urbana y el diseño arquitectónico.

Es un momento de grandes retos que, a su vez, pueden transformarse en grandes oportunidades tanto para promotores como para inversores inmobiliarios.

Pere Morcillo
Head of Industrial & Logistics





La sostenibilidad en la agenda de las ciudades

"...transformaciones radicales de los planes sobre movilidad y diseño urbanos..."

Las ciudades presentan importantes retos logísticos a medida que la población y la actividad económica de las ciudades crecen, ya que aumenta la demanda de transporte y almacenamiento de mercancía, lo que deriva en mayores atascos y emisiones, además de carencia de suelo.

Las autoridades municipales se ven presionadas para mejorar el entorno local y reducir las emisiones, lo que está dando pie a transformaciones radicales de los planes sobre movilidad y diseño urbanos, como la introducción de las “superilles” o “supermanzanas” en Barcelona o las restricciones de acceso al centro de la ciudad que se han convertido en una práctica habitual en Madrid.

Así Madrid participa también en CIVITAS ECCENTRIC, un proyecto de investigación europeo para probar medidas innovadoras que mejoren la movilidad sostenible en la periferia y en la logística urbana de transporte de mercancías. Entre las medidas del proyecto Eccentric se encuentra la implantación de vehículos eléctricos, el desarrollo de un centro de consolidación y el desarrollo de un prototipo de vehículo de carga de emisiones ultra-low.

Las empresas, a su vez, se ven presionadas para encontrar nuevos modelos que hagan sus operaciones logísticas más eficientes y sostenibles. Los vehículos eléctricos están, por ejemplo, llamados a ganar importancia en las operaciones logísticas urbanas que necesitarán verse respaldados por una fuerte inversión en estaciones de recarga adecuadas.



Fuente: Más allá de la última milla, JLL, 2017



La tecnología al servicio de la logística urbana

Las “ciudades inteligentes” pretenden utilizar la tecnología digital para gestionar de forma más eficiente sus espacios e infraestructuras y mejorar así la movilidad, la sostenibilidad y la calidad de vida; no obstante, aún existen muy pocas ciudades verdaderamente “inteligentes” en Europa o en el resto del mundo. Sin embargo existen otras maneras en las que las nuevas tecnologías podrían mejorar el uso de infraestructuras y activos para reducir la presión sobre las ciudades.

"...existen otras maneras en las que las nuevas tecnologías podrían mejorar el uso de infraestructuras y activos para reducir la presión sobre las ciudades."

MaaS y WaaS

Una de las soluciones es el fomento del Mobility as a Service («Movilidad como Servicio» o MaaS, por sus siglas en inglés) o de su equivalente para los almacenes, el Warehouse as a Service («los Almacenes como Servicio» o WaaS) que se basan en vincular en tiempo real la demanda de transporte o almacenes con la oferta. Un sector que ha adoptado de forma significativa el MaaS es el del suministro de comida a domicilio con empresas como Deliveroo o UberEats que ya operan en España.

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), ha anunciado que a principios de 2018 lanzará la aplicación MaaS, para aunar todos los tipos de movilidad y que integrará las diferentes empresas de carsharing, motosharing, taxi, bicicleta compartida, metro y autobuses de la Comunidad.

En cuanto al Warehouse as a Service, se presenta como una buena opción para abastecer a la logística urbana. Son varios los proveedores que ofrecen almacenes a corto plazo y en régimen compartido para cubrir la demanda destaca TimoCom, el mayor proveedor de Europa, que opera una plataforma tanto de cargas como de almacenaje en España y otros 43 países de toda Europa.

Automatización de la última milla

Otra posible solución tecnológica son los robots de entrega autoguiados como los desarrollados por Starship Technologies que ya colabora con empresas como Just Eat en el Reino Unido o el servicio público de correos en Suiza y que permite entregas de última milla de forma más rápida, inteligente y rentable.

La entrega por drones es otra posible solución autónoma, aunque con ciertas limitaciones legales y operativas, incluida su viabilidad económica.

Impresión 3D

La impresión 3D es otra tecnología que tiene el potencial de modificar las dinámicas del transporte de mercancías en las ciudades.

Big Data y análisis predictivo

Los cambios tecnológicos en los sistemas de producción y distribución permiten una utilización cada más eficiente de los medios de la cadena de suministro mediante el desarrollo de programas de producción y de rutas de transporte más cortas basados en datos y análisis predictivos. El Big Data brinda la oportunidad de pasar de una cadena de suministro a una cadena de demanda mediante el análisis predictivo de la demanda de los clientes finales optimizando así el rendimiento de sus redes de distribución. Según DHL Supply Chain, una mejor predicción de la demanda permite reducir entre un 20% y 30% del inventario.

Tanto es el potencial del Big Data que la Unión Europea ha lanzado el proyecto Transforming Transport, (uno de los mayores proyectos financiados en el marco del **Programa Marco de Investigación e Innovación Horizonte 2020**), con un presupuesto de 18,7 millones de euros y la participación de 47 socios cuyo objetivo es demostrar y cuantificar las transformaciones que el big data traerá en el ámbito de la movilidad y la logística.

Transforming Transport abordará siete campos piloto de gran importancia para el sector de la movilidad y la logística en Europa:

1. Autopistas inteligentes.
2. Flotas de vehículos sostenibles.
3. Infraestructuras ferroviarias proactivas.
4. Puertos como centros logísticos inteligentes.
5. Transporte aéreo eficiente.
6. Movilidad urbana multimodal.
7. Cadenas de suministro dinámicas.

En cada uno de estos ámbitos, se van a desarrollar y probar nuevos algoritmos, basados en las tecnologías big data existentes. En España, en Valladolid, se desarrollará uno de los pilotos sobre movilidad urbana.

Fuente: Más allá de la última milla, JLL, 2017



Rediseñando la logística urbana: nuevos conceptos/aumento de la variedad de espacios

La preocupación por el medio ambiente y la búsqueda por mejorar la eficiencia logística están acarreando cambios significativos en las operaciones logísticas con un aumento de la demanda de diferentes activos logísticos.

"La preocupación por el medio ambiente está acarreando cambios significativos en las operaciones logísticas"

Puntos de transferencia de mercancías

A medida que las ciudades vayan regulando o prohibiendo los vehículos diésel se necesitarán más puntos de transferencia en los que las mercancías puedan transferirse de estos vehículos a otros alimentados por combustibles alternativos, especialmente a coches eléctricos. Estas instalaciones pueden ir desde puntos de transferencia compartidos en los laterales de la carretera hasta instalaciones más desarrolladas en edificios habilitados para la consolidación.

Centros de consolidación de entregas compartidos entre varios usuarios

Los centros de consolidación urbana son instalaciones logísticas situadas relativamente cerca del centro de la ciudad, y que canalizan los envíos para crear un sistema logístico integrado, ofreciendo instalaciones de almacenamiento, clasificación, consolidación y desconsolidación. El interés por los centros de consolidación va en aumento, sobre todo entre las autoridades de planificación urbana y urbanística, ya que los centros de consolidación reducen el tráfico y proporcionan una serie de ventajas logísticas, como un mejor control del inventario, la disponibilidad de los productos y el servicio al cliente. En Madrid, el Centro de Consolidación (que forma parte de las medidas del proyecto Eccentric) ya es una realidad. Se ha implantado ocupando parte de una instalación logística existente, el Centro Logístico ADIF Villaverde, y a través de él ya se está ofreciendo un servicio de distribución de mercancías con vehículos eléctricos, híbridos y de gas.

Instalaciones locales para cubrir la última milla, incluidas instalaciones centralizadas de “click and collect”

Un almacén urbano es un almacén logístico situado en el centro de la ciudad, que sirve a una o varias empresas para optimizar los procesos de distribución en cuanto a tiempo y coste de entrega, acercándose a sus clientes. Varias empresas ya han creado nuevos almacenes urbanos a pequeña escala para sus propios procesos de distribución. Por ejemplo, Amazon en el Reino Unido ha adquirido una serie de edificios en Londres y Birmingham para cumplir con su servicio "Prime Now"; En España, la compañía de distribución cuenta también con almacenes urbanos en el centro de Madrid (Legazpi) y Barcelona (El Eixample) para entregar productos de última hora.

El crecimiento de la distribución de última milla y las entregas en el mismo día ya está aumentando la demanda de centros localizados, y esta tendencia seguirá al alza a medida que el comercio electrónico se vaya expandiendo. En el futuro, algunos de estos centros tendrán que adaptarse a los robots que realizan entregas automáticamente.

Además de los centros locales de reparto, hay potencial para instalaciones centralizadas que sirvan como puntos de recogida, como taquillas o puntos de entrega, en emplazamientos urbanos como estaciones de trenes o de metro. En España ya funcionan varios servicios de taquillas inteligentes ofrecidos por compañías como Correos, Pudo, Citibox, Hapiick, Mayordomo y Lavalocker en urbanizaciones de vecinos, oficinas, estaciones de metro o gasolineras, y que permiten recoger las cibercompras en el momento que más convenga.

Plataformas logísticas multimodales y medios de transporte alternativos

Las plataformas logísticas multimodales ofrecen grandes posibilidades en las ciudades, dado que el transporte multimodal puede ayudar a reducir los atascos y las emisiones. El tren puede proporcionar servicios de mercancías en las ciudades a través de estaciones ferroviarias y las estaciones podrían aprovecharse como centros logísticos.

Naves de varias plantas conectadas por rampa

Debido a la presión ejercida por la demanda de suelo en algunas ciudades y por el valor en alza del mismo, está emergiendo cierto interés por las naves de varias plantas (y de varios usuarios) conectadas por rampa. Si bien en España, esta tipología de naves todavía no está desarrollada, la plataforma logística de Amazon en el Prat de Llobregat es un claro ejemplo de construcción de almacén en altura de varias plantas interconectadas.

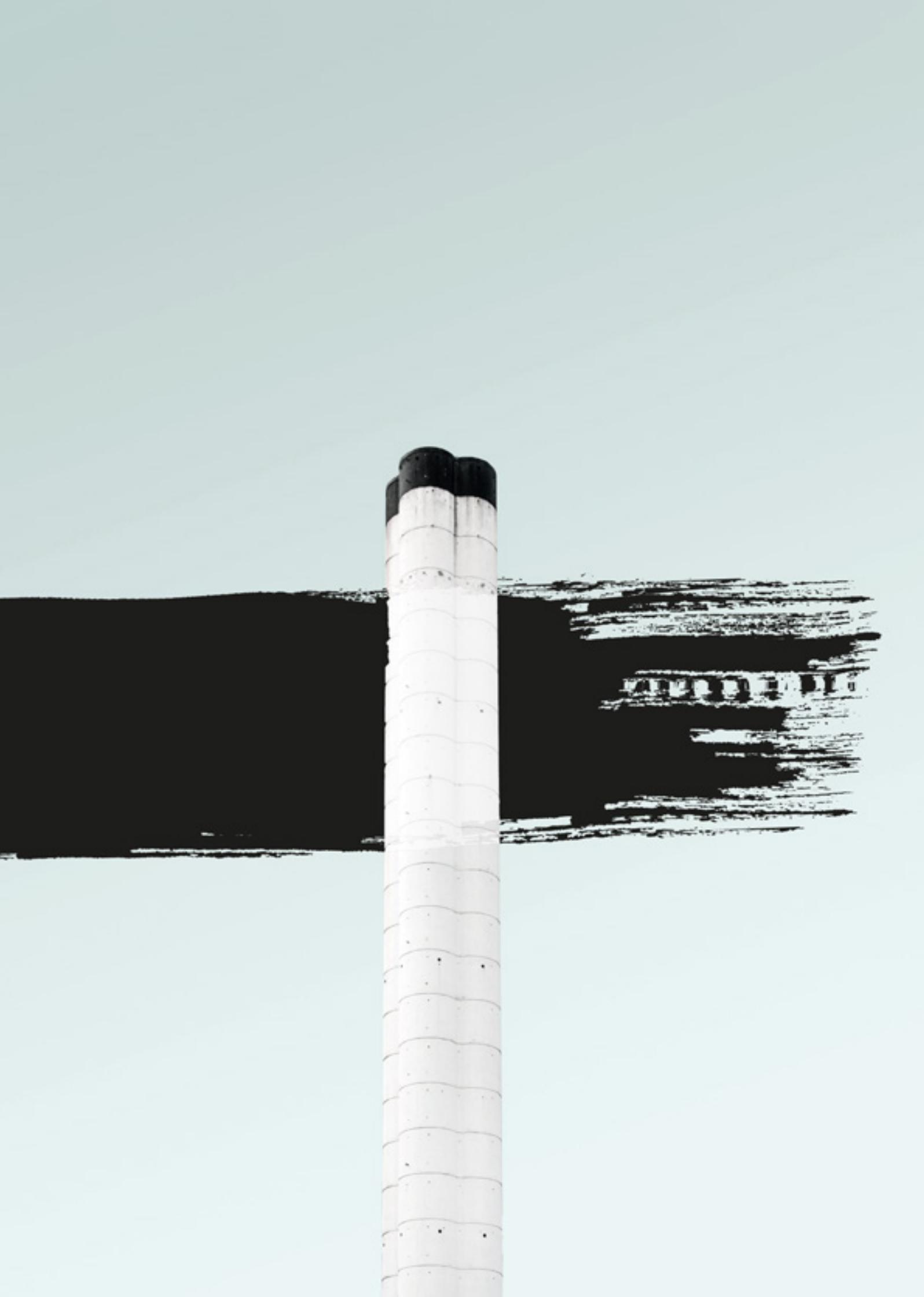
Instalaciones subterráneas

Una alternativa a construir hacia arriba es utilizar el espacio subterráneo ya existente, como el de los aparcamientos urbanos, muchos de los cuales pasarán a carecer de utilidad si se reduce el uso del coche en las ciudades, presentando pues un alto potencial como centros logísticos en el corazón de las ciudades. En Barcelona, la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona está estudiando la implementación de un centro de distribución urbana (CDU) en una de las plantas subterráneas del mercado municipal de la Abacería. El uso de esta infraestructura estaría pensada para los comercios y los transportistas de la supermanzana de Gràcia. En este CDU se propone que sean descargadas las mercancías de los comercios adheridos, almacenarlas y distribuir las a los establecimientos correspondientes mediante vehículos de cero emisiones.

La logística urbana plantea toda una serie de retos que necesitan pues abordarse desde una perspectiva policéntrica, donde las autoridades diseñen e implementen estrategias coordinadas con las empresas que permitan el desarrollo y la gestión de un sistema más eficiente de carga y transporte a la vez que se asegure un modelo sostenible y respetuoso para con el medio ambiente.

Fuente: Más allá de la última milla, JLL, 2017





Contactos

Pere Morcillo

Head of Industrial & Logistics

pere.morcillo@eu.jll.com

Gustavo Rodríguez

Director Logistics Capital Markets

gustavo.rodriguez@eu.jll.com

Elsa Galindo

Head of Research

elsa.galindo@eu.jll.com

JLL España

Madrid

Pº de la Castellana 79 - 4ª

28046

T: +34 91 789 11 00

Barcelona

Pº de Gracia 11 - 4ª esc A

08007

T: +34 93 318 53 53



jll.es

© 2018 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved. The information contained in this document is proprietary to Jones Lang LaSalle and shall be used solely for the purposes of evaluating this proposal. All such documentation and information remains the property of Jones Lang LaSalle and shall be kept confidential. Reproduction of any part of this document is authorized only to the extent necessary for its evaluation. It is not to be shown to any third party without the prior written authorization of Jones Lang LaSalle. All information contained herein is from sources deemed reliable; however, no representation or warranty is made as to the accuracy thereof.



CURSO/GUÍA PRÁCTICA POLÍGONOS INDUSTRIALES, PARQUES EMPRESARIALES Y LOGÍSTICOS.





Índice

¿QUÉ APRENDERÁ?

PARTE PRIMERA.

Suelo industrial.

Capítulo 1. Suelo industrial.

- 1. Políticas de suelo industrial.**
- 2. Política Estatal de Desarrollo Industrial**
 - a. Disponibilidad y cualificación de la Fuerza de Trabajo
 - b. Obras socio-económicas
- 3. El desarrollo del suelo industrial en Europa.**
- 4. Zonas industriales**
- 5. Polos y polígonos Industriales**
- 6. El casco urbano y las limitaciones industriales.**
- 7. Limitaciones para Industrias molestas e insalubres**

TALLER DE TRABAJO.

Conflictos de competitividad en suelo industrial entre Comunidades Autónomas.

- 1. Barcelona y Madrid pierden competitividad por las ayudas de autonomías limítrofes al suelo industrial.**
- 2. La emigración de empresas de Cataluña y Madrid por el sobreprecio del suelo industrial.**

Capítulo 2. ¿Hacer el polígono para industrializar o esperar a que haya demanda de suelo industrial?

- 1. Estudio de mercado: preguntar al empresariado local.**
- 2. Criterios para la creación de polígonos industriales**
 - a. Criterios de localización
 - b. Fases de planificación, comercialización y conservación.
 - c. Criterios de precios

Capítulo 3. Planificación, comercialización y marketing de áreas industriales.

¿Hacer el polígono para industrializar o esperar a que haya demanda de suelo industrial?

- 1. El Plan Director y precomercialización.**
- 2. Comercialización de parques empresariales.**
- 3. Innovación en el Plan Director y diferenciación para mejorar el marketing.**
- 4. Comercialización y Marketing de áreas empresariales. Métodos.**
- 5. Fases en la comercialización**
 - a. Estudio de alternativas estratégicas de comercialización.
 - b. Elaboración del plan integral de comercialización.



- c. Precomercialización de un área piloto.
- d. Comercialización de un área piloto.
- e. Precomercialización del resto del ámbito
- f. Comercialización del resto del ámbito.

6. Política de comunicación ajustada al marketing.

7. Clases de Marketing.

- a. Marketing Directo
- b. Marketing personal con clientes potenciales.

8. El proceso de marketing de un área empresarial

- a. Definición de la tipología del área empresarial tras los estudios de mercado.
- b. Análisis de la competencia. Benchmarking.
- c. Cuadro de análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO)

9. Prima de riesgos y rentabilidad de suelo industrial (polígonos industriales y logísticos).

TALLER DE TRABAJO

Todo lo que hay que saber ANTES de promover un polígono industrial.

Todo lo que hay que saber antes de promover un polígono industrial.

Localización (diagnóstico integral del lugar, impacto ambiental, cálculo de la extensión, superficie a ocupar, ubicación idónea, servicios, accesos y plan de movilidad).

Urbanización y construcción del polígono industrial (edificación, zonificación, parcelación, movilidad, aparcamientos, equipamientos, redes de servicios, residuos, posición de las edificaciones, forma de los edificios, planeamiento y urbanización).

Funcionamiento del polígono (gestión del polígono, reglamento consensuado, movilidad, señalización, conservación de edificaciones, mantenimiento de infraestructuras, revisión de equipos mecánicos, coordinación de planes de emergencia, gestión de residuos, vertidos).

TALLER DE TRABAJO

Análisis estratégico de la situación del suelo destinado a actividades económicas.

1. Cuantificación de las necesidades de suelo para actividades económicas en función de la creación neta de empleo
2. Metodología en metros de suelo demandados
3. Inventario de polígonos industriales existentes en la zona.
4. Análisis para gestionar el suelo por parte de los agentes y operadores de suelo
5. Análisis de los precios del suelo según zonas
6. Determinar qué zonas sufren la mayor presión relativa de demanda
7. Determinar el tiempo estimado hasta el agotamiento del stock de suelo
8. Establecer las necesidades de suelo adicional por zonas

TALLER DE TRABAJO.

El éxito de un polígono industrial es saber elegir el tipo de espacio productivo. Tamaños básicos y subdivisiones parcelarias.

TALLER DE TRABAJO.

Claves de un polígono, según se trate de grandes, medianas o pequeñas empresas. Semilleros de empresas.

Factores de localización según naturaleza de la empresa

1. Grandes empresas industriales



2. Pequeñas y medianas empresas.

3. Actividades industriales emergentes (semilleros de empresas).

CHECK-LIST

Realización de un Plan director de comercialización relacionado con el plan de negocio y el estudio de rentabilidades (TIR / VAN)

Ejercicio Práctico partiendo del Plan de Negocio, se pretende lo siguiente:

Elaborar el Plan Director

Elaborar el Plan de Precomercialización

Elaborar el Plan de Comercialización

Establecer la estrategia de Comunicación

Elaborar el Plan de Marketing (incl. DAFO)

Elaborar la Cuenta de Resultados Previsional y estudio de rentabilidades (TIR / VAN)

PARTE SEGUNDA.

¿Dónde se promueve suelo industrial?

Capítulo 4. Microlocalización o emplazamiento de complejos industriales.

1. Urbanismo industrial.

- Característica y Tipo de Producción.
- Condiciones geográficas, topográficas, geológicas, hidrogeológicas, ecológicas, etc.
- Existencia de fuentes de energías o redes energéticas.
- Posibilidades de acceso por diferentes medios de transportes.

2. Datos necesarios para la microlocalización.

- Planos Topográficos de la zona y del lugar de ubicación de la Planta.
- Datos climatológicos
- Informe de microlocalización. Requisitos.

3. El plan de planta o complejo industrial

4. Las redes técnicas

5. Bases de Diseño de las Vías Interiores de una Planta o Complejo Industrial.

- Línea de Fachada
- Edificio
- Redes Técnicas Exteriores
- Ancho de Faja (A.F.)
- Ancho de Media Faja (A.M.F.)
- Ancho de Pavimento
- Franja de Servicio (F.S.)
- Zonas de carga y descarga de la industria

6. Las ampliaciones futuras en el Plan General de Planta.

Capítulo 5. Todo lo que hay que saber sobre localización de polígonos industriales.

1. Localización industrial en base a tipología de los espacios productivos.

2. Integración con respecto a las áreas o núcleos urbanos.

3. Impacto ambiental de un parque industrial.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.



Declaración de Impacto medioambiental.

- Impacto ambiental
- Estudio de Impacto Ambiental
- Acciones de la actuación sometidas a evaluación

TALLER DE TRABAJO

Fases del proceso de actuación industrial sostenible. La transformación sostenible del suelo a uso industrial.

- 1. Estudio de viabilidad técnica y económica.**
- 2 Adquisición de suelo.**
- 3 Planeamiento.**
- 4. Urbanización**
- 5. Impacto ambiental.**
- 6. Protección de la salud.**

TALLER DE TRABAJO

Análisis de las consecuencias de la mala ubicación de un polígono industrial.

CHECK-LIST

- Describe los errores más frecuentes en la elección de suelo para promover un polígono industrial.
- ¿Cuáles son las precauciones antes de promover un polígono industrial?
- ¿Los parques logísticos son cosa de grandes promotores?
- ¿Dónde invertir en micropolígonos?

PARTE TERCERA.

¿Qué se promueve?

Capítulo 6. Polígonos industriales

- 1. ¿Cómo definen los fondos FEDER a un polígono industrial?**
- 2. Características de un polígono industrial**
- 3. ¿Qué requiere un polígono empresarial moderno?**
 - Servicios comunes generales
 - Instalaciones y servicios complementarios
 - Servicios de seguridad
 - Servicios generales de Administración Pública. "Ventanilla única".
 - Servicios de Mantenimiento
 - Servicios de recogida de residuos
 - Servicios de Telecomunicaciones
 - Servicios opcionales
 - Servicios de telecomunicaciones avanzadas
 - Servicios de recogida de residuos personalizada
 - Mantenimiento y servicios generales
 - Otros servicios complementarios de los polígonos industriales.
- 4. Estudio del emplazamiento naves industriales.**
- 5. El terreno y la cimentación para naves y locales industriales**



Capítulo 7. Polígonos industriales BÁSICOS.

1. El polígono industrial de toda la vida. Un modelo esencial en poblaciones en desarrollo.

- Destino principal.
- Requisitos y aspectos de localización.
- Tamaños de los polígonos.
- Edificabilidades brutas.
- Servicios al polígono.

2. El polígono de toda la vida tiene múltiples formas.

- Minipolígono.
- Seudo-rurales.

3. ¿Qué es un pequeño polígono?

- Tamaño del polígono.
- Tamaño de parcela.
- Edificabilidades brutas.
- Variaciones respecto al uso.
- Localización.
- Crecimiento y organización por fases.

4. ¿Qué es un polígono mediano?

- Tamaño
- Edificabilidad bruta.
- Zonificación y usos.

5. ¿Qué es un gran polígono industrial?

- Tamaño.
- Localización.
- Zonificación y usos.
- Edificabilidades brutas.
- Desarrollo según fases.

6. Polígonos especializados. El reciclaje y medioambiente.

- Tamaño
- Edificabilidades brutas.
- Limitaciones de uso.

TALLER DE TRABAJO.

¿Se puede modernizar un polígono viejo o es mejor partir de cero?

1. Revitalización de piezas o tejidos industriales históricos degradados.

2. Planeamiento de intervenciones urbanísticas para reactivar antiguos complejos industriales.

- Integración en la trama urbana.
- Análisis urbanístico del “núcleo industrial”.
- Tipo de planeamiento urbanístico aplicable.

TALLER DE TRABAJO.

La legalización de polígonos de hecho en el medio rural.

1. Consolidación/legalización de enclaves no planificados en el medio rural.

2. Localización. Consolidación de la edificación y la parcelación.

3. Condiciones para su reordenación. Legalización y consolidación.



4. **Ámbito de planeamiento urbanístico. Consolidación y reurbanización.**

TALLER DE TRABAJO

La integración de un micropolígono en una pequeña ciudad.

TALLER DE TRABAJO.

La moda de las naves nido.

TALLER DE TRABAJO

Modelo de ficha técnica de un Polígono Industrial.

Localización. Estado actual: Urbanizado, en proceso de ampliación. Entidad promotora. Plano de situación a escala 1/100.000. Acceso y comunicaciones. Conexión directa Autovía. Servicios internos. Área total del parque o zona (Ha). Área total urbanizada (m²). m² Industriales. m² Zonas verdes. m² Equipamientos. m² Comercial. m² Viales. m² Otros. Edificabilidad global (%). Tipos de parcela. Edificabilidad: m²/m². Suelo disponible (m²). Suelo vendido (m²). Precio medio suelo (euros/m²).

Capítulo 8. Parques empresariales.

1. Parques empresariales, viveros de empresas, centros empresariales, parques tecnológicos y parques científicos.

2. Viveros de empresas y centros empresariales.

3. Planificación de un Parque Empresarial

4. Diseño de un parque empresarial.

Viario.
Acerados.
Aparcamientos.
Asignación de usos
Áreas ajardinadas
Equipamiento
Parcelario
Infraestructuras hidráulicas.
Otras redes
Ordenanzas municipales.
Entidades de Conservación.
Condiciones estéticas
Plantaciones

5. Aspectos urbanísticos de los parques empresariales.

- a. Instrumentos de intervención para las nuevas instalaciones.
- b. Instrumentos jurídico-urbanísticos de producción eficaz de suelo y actividades empresariales.

TALLER DE TRABAJO

Desarrollo real de un parque empresarial

TALLER DE TRABAJO

Modelo de ficha técnica Parque empresarial.

Edificio de oficinas en bloques totalmente independientes. Desarrollo de oficinas de gran tamaño dentro del Parque Empresarial con fachada a autovías principales.

Capítulo 9. Parques tecnológicos y científicos.



1. ¿Cuál es la diferencia entre un parque científico y un parque tecnológico?
2. Parques tecnológicos.
3. ¿Qué son las Plataformas Tecnológicas? Relación con el parque científico tecnológico.
¿Qué es un parque científico tecnológico?

TALLER DE TRABAJO

Parque Tecnológico de Reciclado (PTR) de Zaragoza

TALLER DE TRABAJO

Clúster. Parque tecnológico de ciencias de la salud (PTS) de Andalucía.

Capítulo 10. ¿Qué es un clúster?

¿Qué es un clúster? ¿Por qué un clúster en los parques tecnológicos? Clúster en España.

TALLER DE TRABAJO

Los clústeres empresariales gallegos.

Ley 13/2011, de 16 de diciembre, reguladora de la política industrial de Galicia. Registro de Clústeres Empresariales Gallegos.

Creación.

Registro de Clústeres Empresariales Gallegos.

Funciones.

Ayudas destinadas a clústeres empresariales.

Capítulo 11. Plataformas logísticas.

1. Introducción a la logística.
2. Concepto de plataforma logística.
3. Claves de la promoción de parques logísticos.
 - a. Características del edificio logístico.
 - b. La intermodalidad.
 - c. El desarrollo urbanístico de un parque logístico.
 - d. Las ventajas que ofrecen las plataformas logísticas
4. Estabilidad en sus rentabilidades.
5. Los protagonistas del sector logístico.
6. Mercado Inmobiliario Logístico
7. Tipología de suelo integrado en Polígonos Logísticos, Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) o Centros de Transporte.

TALLER DE TRABAJO

Promoción inmobiliaria en zonas logísticas ya consolidadas.

A. LA LOGÍSTICA AEROPORTUARIA.

TALLER DE TRABAJO.

La logística aeroportuaria. El Centro de Carga Aérea de Barajas.

B. LA LOGÍSTICA MARÍTIMA.



TALLER DE TRABAJO.

El puerto marítimo desde la perspectiva logística. Ejemplo de Cartagena.

TALLER DE TRABAJO

Polígonos logísticos relacionados con puertos marítimos.

TALLER DE TRABAJO

Puerto HUB. Hub, como centro logístico de distribución en grandes puertos.

C. LA LOGÍSTICA DE PUERTOS SECOS.

TALLER DE TRABAJO.

¿Qué es un puerto seco?

1. La creciente demanda de terminales intermodales de mercancías en el centro de la península.
2. Puertos secos en desarrollo.

TALLER DE TRABAJO

El Puerto Seco de Coslada.

D. LA LOGÍSTICA INTERMODAL Y FERROVIARIA

TALLER DE TRABAJO

Plataforma Logística de Zaragoza.

1. Comunidad y ayuntamiento juntos y con visión de futuro.
2. PLAZA -Plataforma Logística de Zaragoza- = plena intermodalidad (combinación – carretera - ferrocarril - avión)

TALLER DE TRABAJO.

Los megaparques logísticos para evitar los microparques. La experiencia de Arpegio en el Corredor del Henares. Parque Industrial R.2

TALLER DE TRABAJO.

La logística en la alimentación. El caso de Mercamadrid.

TALLER DE TRABAJO.

La logística en los centros de transporte de mercancías. El Centro de Transportes de Mercancías de Madrid, CTM.

TALLER DE TRABAJO.

La Red Logística de RENFE. El Centro Logístico Madrid-Abroñigal y el Centro Logístico de Villaverde.

TALLER DE TRABAJO.

Las plataformas logísticas de iniciativa privada en Madrid.

TALLER DE TRABAJO.

Las zonas industriales y logísticas de la Comunidad de Madrid.



TALLER DE TRABAJO

Caso práctico. Claves para elegir la nave logística perfecta por tamaño, altura, profundidad y diseño.

TALLER DE TRABAJO

Caso práctico. Soluciones logísticas automatizadas de almacenaje y flujo de materiales
Automatización de procesos logísticos con instalación de electrovías.

Capítulo 12. La promoción industrial en los parques logísticos.

1. Cliente logístico y promotor inmobiliario especializado en industrial y logística.
2. Promoción inmobiliaria de naves logísticas.
 - a. Autopromoción de naves logísticas.
 - b. Compra de nave logística.
 - c. Construcción “llave en mano” de nave logística.
 - d. Project Management de naves logísticas.

TALLER DE TRABAJO

La externalización de la logística por grandes fabricantes.

CHECK-LIST

¿Qué relación hay entre el segmento industrial logístico, la demanda ocupacional, evolución de las rentas y rentabilidades?

Fijación de la renta por la diferencia de capacidad de almacenaje entre una nave con altura de 7 metros y una de 12 metros.

PARTE CUARTA.

¿Quién promueve suelo industrial?

Capítulo 13. Agentes promotores de suelo industrial público

1. Administración central
2. Comunidad Autónoma.
3. Corporaciones locales.

TALLER DE TRABAJO.

Promoción estatal. Ejemplo de promoción de convenio entre el SEPES y un ayuntamiento.

1. Redacción del Plan Parcial Estudio de Impacto Ambiental
2. Anteproyecto de Urbanización del Polígono Industrial

TALLER DE TRABAJO

Promoción desde Comunidades Autónomas. Estrategia industrial de Andalucía.

TALLER DE TRABAJO

Promoción desde Comunidades Autónomas. Estrategia industrial de Extremadura.

TALLER DE TRABAJO

Promoción desde Comunidades Autónomas. Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales



de Galicia.

TALLER DE TRABAJO.

Promoción desde Comunidades Autónomas. Incentivos para la promoción inmobiliaria de polígonos industriales en Galicia. Ley 5/2017 de fomento de implantación de iniciativas empresariales para el fomento de la implantación de iniciativas empresariales en Galicia

TALLER DE TRABAJO

Promoción desde Comunidades Autónomas. Decreto 102/2006, de 8 de junio, por el que se aprueban las directrices y plan de ordenación territorial del suelo industrial de la región de Murcia.

TALLER DE TRABAJO

Promoción desde Comunidades Autónomas Plan Industrial de la Región de Murcia 2008-2013 (PIRM 2008-2013).

Fomento y desarrollo de áreas de actividad industrial. Facilitar y desarrollar infraestructuras energéticas. Implantación de un Plan de Desarrollo Logístico. Optimización del área del Puerto de Cartagena.

TALLER DE TRABAJO

Promoción desde Comunidades Autónomas Proyecto de decreto por el que se aprueban las Áreas Industriales Prioritarias de la Comunitat Valenciana y se crea la figura de Municipio Industrial Estratégico.

TALLER DE TRABAJO.

Promoción desde el ayuntamiento. Promoción de un polígono por una promotora que concurre a un concurso municipal.

Capítulo 14. El municipio: Sin voluntad municipal no hay polígono.

1. Los municipios y el suelo industrial.
2. Exigencias municipales específicas relacionadas con los polígonos.

PARTE QUINTA.

Urbanismo industrial: si me recalifica habrá industria y trabajo en su ayuntamiento.

Capítulo 15. El Plan General de Ordenación Urbana -PGOU- y los polígonos industriales.

TALLER DE TRABAJO.

La administración ante la transformación urbanística para uso industrial. Precauciones.

TALLER DE TRABAJO

PGOU y los polígonos industriales.

1. Normas urbanísticas del PGOU
2. Clase de suelo de uso productivo.
3. Clases de suelo estandarizado.
4. Zonas en suelo urbano consolidado
5. Zonas en suelo urbano no consolidado.
6. Criterios de localización propuestos por el Plan



- a. Actividad industrial en general.
- b. Actividades ligadas a la ciudad.
- c. Actividades diversas ligadas a las vías de comunicación
- d. Actividades especializadas

TALLER DE TRABAJO.

Modificaciones puntuales para incorporar al suelo urbanizable programado con uso global industrial, parte de suelo no urbanizable común.

TALLER DE TRABAJO.

Caso práctico de elaboración de un plan parcial.

TALLER DE TRABAJO

La parcelación urbanística en suelo industrial

TALLER DE TRABAJO

Las ordenanzas de edificación de polígonos industriales.

TALLER DE TRABAJO

Las precauciones en la reserva de espacios libres y dotacionales.

TALLER DE TRABAJO.

El registro municipal de solares industriales. La experiencia de Elche.

TALLER DE TRABAJO.

Los puertos secos de Castilla la Mancha. Evaluación medioambiental de una Plataforma Logística e Intermodal (PSI).

TALLER DE TRABAJO.

Evaluación y Control Ambiental relativa a un proyecto de fábrica en Murcia.

Capítulo 16. Plan Parcial de un polígono. Documentación del plan parcial.

1. Introducción.

2. Memoria

3. Planos.

- a. Planos informativos.
- b. Planos definitivos o de proyecto.

4. Ordenanzas.

5. Plan de etapas.

6. Estudio económico-financiero

7. Documentación complementaria de los planes parciales que tengan objeto urbanizaciones de iniciativa particular.

TALLER DE TRABAJO.

Dictamen sobre modificación puntual de un Plan Parcial Industrial y efecto en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal.



TALLER DE TRABAJO.

Formularios: Modelo de Plan Parcial industrial.

1. Memoria justificativa

2. Información

2.1. Ámbito y Descripción del Sector

- Situación
- Orografía
- Información catastral
- Uso actual del suelo
- Comunicaciones
- Saneamiento
- Energía eléctrica

2.2. Infraestructuras existentes. Conexión.

- Comunicaciones
- Acceso
- Abastecimiento
- Evacuación de aguas residuales
- Energía eléctrica
- Telefonía
- Red de gas

2.3 Situación actual del planeamiento

2.4 Tramitación del Plan Parcial

2.5 Ejecución del Plan Parcial

2.6 Contenido del Plan Parcial

3. Memoria justificativa de la propuesta

3.1 Criterios generales

3.2 Objetivos fundamentales

3.3 Solución adoptada

- Acceso y viario
- Aparcamientos
- Parcelación
- Espacios libres y zonas verdes
- Parcela dotacional de carácter general
- Parcela dotacional local
- Cesión de aprovechamiento
- Condicionantes

3.4 Reservas de suelo para equipamientos y espacios libres

3.5 Calidad urbana

3.6 Barreras urbanísticas

3.7 Sistema de Actuación

3.8 Plazos de ejecución

4. Plan de etapas

4.1 Ejecución, conservación y mantenimiento, plazos y garantías de las obras de urbanización

4.2 Conclusión

5. Estudio económico y financiero

6. Ordenanzas reguladoras

TALLER DE TRABAJO.



Formularios: Modelo de Plan Especial de Reforma Interior (PERI). Caso real.

- 1. Introducción, documentos y normativa.**
- 2. Memoria informativa.**
- 3. Memoria justificativa**
- 4. Planos de información.**
- 5. Normas urbanísticas.**
- 6. Catálogos de bienes y espacios protegidos.**
- 7. Planos de ordenación.**
- 8. Informe de sostenibilidad económica.**
- 9. Documento de refundición del plan de ordenación municipal.**

TALLER DE TRABAJO

Precauciones en vías y movimiento circulatorio dentro del polígono industrial.

1. El movimiento del vehículo. Calzadas y aparcamientos.

- 1.1. Parámetros fundamentales del trazado
- 1.2. Elementos de la sección transversal.
- 1.3. Tipos de calzadas de viario urbano.
- 1.4. Parámetros de dimensionamiento: las plazas de aparcamiento.
- 1.5. Tipos de espacios de aparcamiento.
- 1.6. Posibilidad de aparcamiento en viario.
- 1.7. Algunas recomendaciones para el diseño del espacio del aparcamiento.

2. Intersecciones y enlaces.

- 2.1. El espacio de los encuentros: cruces y plazas.
- 2.2. Criterios generales de diseño de los encuentros como puntos críticos del transporte.
- 2.3. Tipos de encuentros.
- 2.4. Los pasos de peatones.
- 2.5. Intersecciones elementales.
- 2.6. Intersecciones canalizadas.
- 2.7. Intersecciones semaforizadas.
- 2.8. Rotondas.
- 2.9. Enlaces.
- 2.10. Algunas recomendaciones para el diseño del espacio viario.

3. Sección constructiva de la calle

- 3.1. El firme. Definiciones y funciones.
- 3.2. Capas que componen el firme.
- 3.3. Tipos de firmes.
- 3.4. Algunas recomendaciones para el diseño del firme.

PARTE SEXTA.

¿Es mi polígono o parque empresarial un conjunto inmobiliario?

Capítulo 17. El parque empresarial como conjunto inmobiliario.

1. Fundamentación de la pluralidad de inmuebles

- a. Pluralidad de edificaciones y/o construcciones.



b. Unidad funcional.

2. Los conjuntos inmobiliarios en la Ley 8/1999, de 6 de abril, de reforma de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal

a. Introducción.

b. Regulación de los conjuntos inmobiliarios

3. ¿Qué debemos destacar de la reforma de la LPH en materia de complejos urbanísticos?

4. ¿Cómo afecta el carácter supletorio del Código Civil a los complejos urbanísticos?

5. ¿Merece la pena someter la urbanización al régimen de la Propiedad Horizontal?

TALLER DE TRABAJO

¿Es aplicable la Ley de Propiedad horizontal (LPH) a un polígono industrial?

(Ver el formulario Reglamento de régimen interior de un parque científico y tecnológico).

PARTE SÉPTIMA.

Formularios

1. Estatutos de un parque empresarial o complejo industrial.

2. Modelo de Plan Parcial industrial.

3. Normas urbanísticas del Plan parcial con reparcelación de un polígono industrial

4. Normativa de usos, ordenanzas y edificación para zonas industriales.

5. Pliego de cláusulas económico-administrativas que regirán la enajenación, de las parcelas del polígono industrial, propiedad del ayuntamiento, por procedimiento abierto y de forma de concurso.

6. Pliego de condiciones en oferta de compra, opción de compra y derecho de superficie de suelo industrial a empresa pública de suelo.

7. Pliego de condiciones particulares que han de regir la enajenación, mediante concurso público de suelo de uso de equipamiento en Parque Tecnológico.

8. Condiciones generales de venta de parcelas gravadas con censo.

9. Modelo de Ordenanzas reguladoras del polígono industrial.

10. Procedimiento de tramitación de licencia para autorización previa de construcciones industriales

11. Reglamento de régimen interior de un parque científico y tecnológico.

PARTE OCTAVA

Formularios. Contrato de opción a compra del polígono industrial

1. Contrato de opción a compra del polígono industrial.

2. Condiciones generales de venta de parcelas en el polígono industrial

3. Bases de comercialización de parcelas logísticas e instalaciones en el centro de transportes de mercancías de interés autonómico.



¿QUÉ APRENDERÁ?



- **Planificación, comercialización y marketing de áreas industriales.**
- **Promoción inmobiliaria de suelo industrial.**
- **Fases del proceso de actuación industrial sostenible. La transformación sostenible del suelo a uso industrial.**
- **Parques empresariales, viveros de empresas, centros empresariales, parques tecnológicos y parques científicos.**
- **El parque empresarial como conjunto inmobiliario.**
- **Estatutos de un parque empresarial o complejo industrial.**
- **Parques tecnológicos y científicos.**
- **La promoción industrial en los parques logísticos.**
- **La parcelación urbanística en suelo industrial**
- **Plan Parcial industrial.**



PARTE PRIMERA.

Suelo industrial.

Capítulo 1. Suelo industrial.



1. Políticas de suelo industrial.