

INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

0

0. INTRODUCCIÓN.

El artículo 22.4 del Texto Refundido de la Ley del Suelo establece la necesidad de incorporar, en las actuaciones del medio urbano, un informe de sostenibilidad. En dicho informe se debe estudiar el impacto que el desarrollo va a producir en las haciendas locales. Para lo cual hay que analizar, por un lado, los ingresos que recibirá el Ayuntamiento con motivo de este desarrollo y, por otro, los gastos a los que debe hacer frente el Ayuntamiento.

En el capítulo de ingresos se realiza un estudio de las posibles cuantías a percibir por parte del Ayuntamiento en concepto de hecho imponible de alguno de los tributos o tasas que gravan los inmuebles.

Respecto a los gastos, se estiman los que sean consecuentes de la urbanización que se genere o respecto a la recogida de residuos. En la actualidad no existen obras pendientes de urbanización a ejecutar a costa de los propietarios,

El informe se realiza sobre la Modificación de las ordenanzas reguladoras del Plan Parcial del sector 46 "AZQUE II", en concreto el artículo 44 apartado primero, con la finalidad de aumentar el índice de ocupación máxima de la edificación permitida en parcela neta de uso industrial en el grado III, mayoritaria del sector.

1. INGRESOS.

Los ingresos que se puedan generar como consecuencia de la tramitación de la modificación del Plan Parcial, se corresponderán a los derivados por la materialización, rehabilitación o sustitución de los 206.429 m² de edificabilidad correspondientes a las parcelas de Nivel 3 del Plan Parcial de la suma de todas las parcelas, puesto que con esta operación urbanística no se está generando nueva edificabilidad o nueva superficie de suelo. La promoción prevista será para uso industrial de las parcelas de nivel 3 del Plan Parcial. Si bien, dichas parcelas se encuentran edificadas en la actualidad, por lo que los ingresos vendrán determinados por la sustitución de las edificaciones existentes y aumentando la ocupación de las parcelas, por este motivo, el capítulo de ingresos de las arcas municipales, vendrá definido por:

- Tasa por prestación de servicios urbanísticos.
- Impuesto sobre construcciones, obras e instalaciones.
- Impuesto sobre bienes inmuebles (incremento sobre la construcción).

1.1 Tasa por Prestación de servicios urbanísticos.

Se regula por la Ordenanza Fiscal nº 9 reguladora de la Tasa por prestación de servicios urbanísticos. Constituye el hecho imponible de la tasa, la actividad municipal técnica y administrativa, que se refiera, afecte o beneficie de modo particular al sujeto pasivo, tendente a verificar si los actos urbanísticos sujetos a licencia, declaración responsable o comunicación para la realización de obras, o la implantación y desarrollo de las actividades comerciales y de servicios que pretenda realizar en el término municipal se ajustan a las normas urbanísticas, a la legislación ambiental y sectorial, que son conformes al destino y uso previsto, que cumplan con las condiciones técnicas de seguridad, salubridad, salud, higiene y saneamiento y, finalmente, que no exista ninguna prohibición de interés artístico, histórico o monumental.

Constituye la base imponible el coste real y efectivo de la construcción.

La cuota tributaria se establece según las siguientes tarifas:

Importe de la actuación urbanística	Comunicaciones	Declaración responsable	Licencias
Hasta 2.499	20	24	25
2.500 a 3.499	35	44	45
3.500 a 4.999	60	75	80
5.000 a 6.999	85	105	110
7.000 a 9.999	115	140	145
10.000 a 14.999	160	195	200
15.000 a 21.999	215	270	280
22.000 a 32.999	300	380	395
33.000 a 48.999	400	530	550
49.000 a 84.999	600	800	845
85.000 a 149.999	950	1.330	1.390
150.000 a 259.999	1.500	2.100	2.250
260.000 a 454.999	2.300	3.400	3.600
455.000 a 914.999	3.800	5.900	6.300
915.000 a 1.799.000	6.500	10.500	11.300
1.800.000 a 3.499.999	10.000	18.000	19.300
3.500.000 a 7.299.999	15.000	27.000	33.000
Desde 7.300.000	15.000	32.000	45.000

1.2 Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras.

Se regula por la Ordenanza Fiscal nº 6 reguladora del Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras.

Se establece una base imponible constituida por el coste real y efectivo de la construcción.

El tipo impositivo es del 4 %.

1.3 Impuesto de Bienes Inmuebles.

El valor catastral del inmueble se verá incrementado en la parte de la construcción para cada una de las parcelas. Se estima que el módulo básico de construcción para uso industrial, en aplicación de los coeficientes establecidos en el *Real Decreto 1020/1993, de 25 de junio, por el que se aprueban las normas técnicas de valoración y el cuadro marco de valores del suelo y de las construcciones para determinar el valor catastral de los bienes inmuebles de naturaleza urbana*, es de 490 €/m². Este módulo se incrementará por el coeficiente correspondiente a la calidad constructiva y el uso determinado.

- Si las futuras edificaciones se dedican a logístico - almacenamiento y la calidad constructiva entre el rango de 1 a 9, siendo el 1 el de mayor calidad; estimamos una calidad constructiva de categoría 2, conforme al entorno más cercano. De tal manera que el módulo de construcción, conforme a la tabla del RD 1020/1993, para determinar el valor catastral de las parcelas será:
 - Módulo básico de construcción (MBC): 490 €/m²
 - Beneficios + gastos (B+G): 1,4
 - Referencia de mercado (RM): 0,5
 - Ponencia catastral de la construcción: 343 €/m²

- El tipo impositivo para el Impuesto de Bienes Inmuebles será de 0.75 % siempre que la suma del valor catastral del suelo y la construcción supere la cantidad de 934.311 €.

- El periodo impositivo es anual.

2. GASTOS

Como se explica en la memoria de la modificación del Plan Parcial, la operación urbanística no implica la urbanización de nueva superficie de suelo, ni modificación de accesos o de las infraestructuras existentes, por lo que no se estiman nuevos gastos para las arcas municipales de las ya previstas en el Plan Parcial anterior.

3. CONCLUSION

El desarrollo de la modificación del Plan Parcial sólo genera ingresos para las arcas municipales, por lo que se puede concluir que, desde el punto de vista económico, la actuación genera beneficios económicos para el Ayuntamiento.

Antonio Pleguezuelo Lapuente
Director Nacional Urbanismo
Savills Aguirre Newman

MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

1. INFORME DE MERCADO.

1.1. El mercado logístico en España

España es uno de los principales *hubs* logísticos de Europa. A pesar de ser uno de los países periféricos del sur, su ubicación es clave en el tránsito de mercancías con el norte de África, así como con América y Asia.

Es importante reseñar además, que España cuenta con excelentes infraestructuras en todos los medios (carretera, ferrocarril, transporte marítimo y aéreo) y que gran parte de la red de transporte nacional está conectada con los principales corredores de Europa y del mundo, lo que facilita y garantiza el transporte de mercancías fuera de nuestras fronteras.

Es decir, debido a la localización del país y a la calidad de su red de transportes, España puede convertirse en la principal plataforma logística del sur de Europa y un punto de importante de concentración y gestión del tráfico internacional de mercancías, lo que implicaría, no solo estar involucrado en el mercado logístico desde el punto de vista del transporte, si no realizar otras actividades de valor añadido, como etiquetado, embalado, consolidación y desconsolidación de carga, etc.

Dentro de España, la actividad logística se desarrolla en diferentes puntos, tal y como muestra el mapa elaborado por el Ministerio de Fomento, si bien Madrid y Barcelona se han considerado siempre los principales núcleos y concentran la mayor parte de los centros de distribución a nivel nacional.

Principales centros de transporte por carretera



Fuente: Ministerio de Fomento

En los últimos años, el creciente desarrollo del comercio electrónico ha reforzado notablemente la actividad en enclaves ya existentes, pero también ha favorecido la creación y dinamización de otras zonas próximas a los núcleos tradicionales debido, principalmente, a la escasez de producto construido y de espacios de crecimiento para nuevos desarrollos. Existe además la necesidad de cubrir áreas de reparto que hasta ahora cuentan con escasa presencia logística para garantizar la reducción de tiempos de entrega.

1.2. El mercado logístico en Madrid

La actividad en el mercado logístico de Madrid se distribuye por coronas en función del destino de distribución de los operadores. Desde **el centro urbano y la 1ª corona** (debido a la proximidad con el centro de Madrid) se realiza principalmente la distribución local, incluida la denominada última milla, que implica un elevadísimo nivel de rotación producto. La función principal de estas naves es gestionar y movilizar de manera ágil paquetes y mercancías, y es donde se localizan la actividad *cross-dock*. Como el almacenaje es mínimo, el tamaño medio de la demanda (naves o módulos) se sitúa entre 3.000 m² y 6.000 m². Los niveles de renta en estos anillos se mueven en torno a los 6 €/m²/mes en el centro urbano y a los 5 €/m²/mes en la primera corona.

La actividad en la **segunda corona** (que comprende las localizaciones entre los kilómetros 20 y 40) está enfocada a la distribución regional. El tamaño medio de la demanda puede llegar hasta los 10.000 m², ya que precisan de cierto espacio de almacenamiento. El nivel medio de rentas se sitúa en torno a los 4€/m²/mes.

La **tercera corona** se extiende desde el kilómetro 40 y se prolonga hasta varios municipios de provincias limítrofes de Castilla-La Mancha (Guadalajara y Toledo). La función principal de estos centros es al almacenaje, por lo que tienen un bajo nivel de rotación de mercancías, y precisan de tamaños de naves muy superiores. El tamaño medio contratado en la serie histórica roza los 17.000 m², si bien las operaciones más voluminosas registradas en el mercado de Madrid tuvieron lugar en espacios entre 80.000 m² y 120.000 m². El nivel de renta se sitúa en torno a 3,5 €/m²/mes.

En cuanto a la distribución del mercado por zonas, la actividad logística se desarrolla principalmente en las inmediaciones de las principales vías de acceso a Madrid:

Zona Norte: comprende los municipios situados a lo largo de la A1 y de la M-607. Baja actividad logística

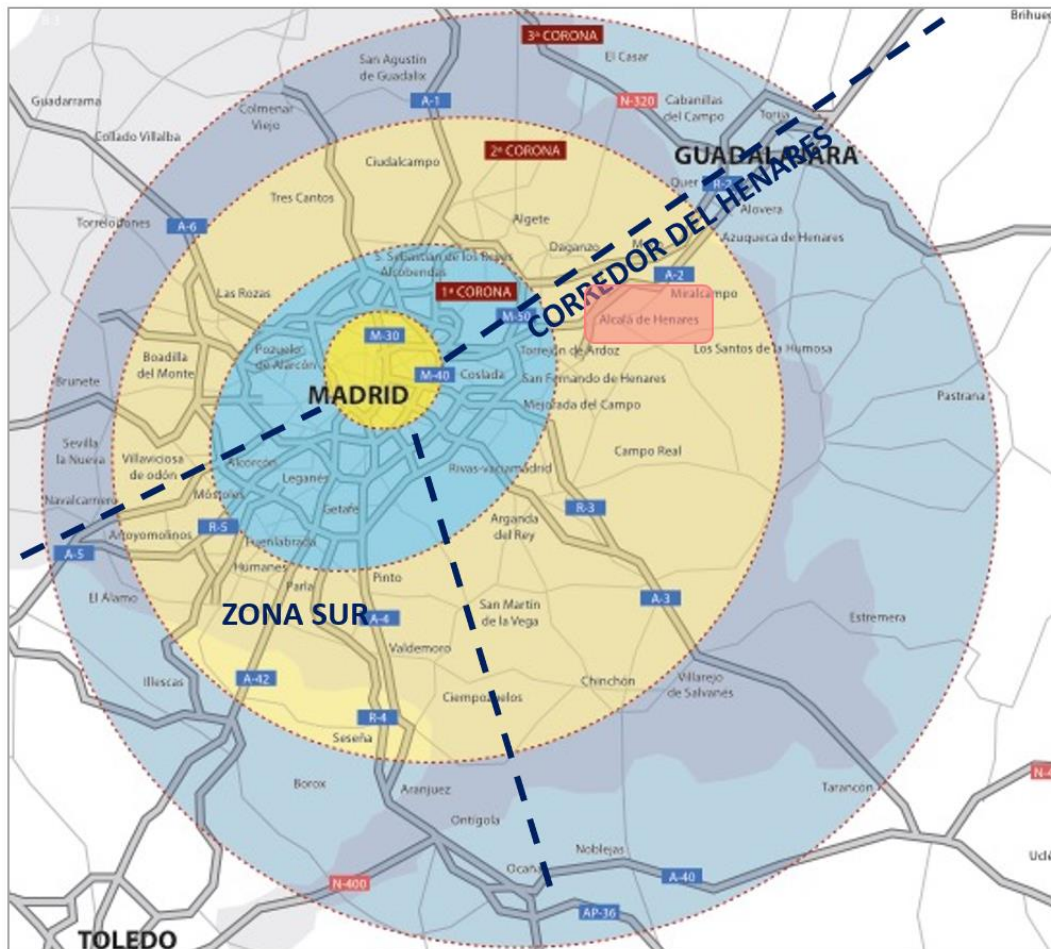
Corredor del Henares: abarca los municipios situados a lo largo de la A2. Alta actividad logística.

Eje A3: compuesto por los municipios situados en las inmediaciones de la autopista de Levante. Baja actividad logística.

Zona Sur: incluye los municipios situados a lo largo de la A4 y de la A42. Alta actividad logística.

Zona Oeste: abarca los municipios aledaños a A5 y la A6. Baja actividad logística

El siguiente mapa muestra de manera esquemática el reparto del mercado por coronas e identifica también las principales zonas de actividad logística: el corredor del Henares y la zona sur.



Fuente: Savills AN Research / GoogleMaps

La conexión directa entre Madrid y Barcelona (principales enclaves económicos de España) y la proximidad al aeropuerto y su terminal de carga, favorecieron el desarrollo de la actividad logística a lo largo del eje A2, que se extiende desde Barajas (en el centro urbano) hasta Torija y Yunquera de Henares, ya en la provincia de Guadalajara.

En cuanto a la Zona Sur, la actividad de producción se ha desarrollado principalmente en la zona sur de la región, generando posteriormente la necesidad de almacenaje para la posterior distribución a diferentes puntos, tanto de la provincia como de otras comunidades autónomas.

La siguiente tabla recoge los principales municipios del mercado industrial y logístico de Madrid identificando además la zona y la corona a la que pertenecen, así como el registro de actividad

industrial o logística detectada. Como se ha comentado anteriormente, la mayor concentración de actividad logística se localiza en municipios del Corredor del Henares y de la Zona Sur, donde cerca el 80% de las localizaciones cuentan con polígonos en los que se desarrolla actividad logística (25% en la Zona norte, 50% en el eje A3 y 0% en la Zona Oeste).

Zona	Corona	Municipio	Actividad industrial	Actividad logística
Zona Norte	Centro urbano	Fuencarral	SÍ	NO
	1ª Corona	Paracuellos del Jarama	SÍ	NO
		Alcobendas	SÍ	NO
		San Sebastián de los Reyes	SÍ	NO
	2ª Corona	Tres Cantos	SÍ	NO
		Algete	SÍ	SÍ
	3ª Corona	Colmenar Viejo	SÍ	NO
		San Agustín de Guadalix	SÍ	SÍ
Corredor del Henares	Centro urbano	Julián Camarillo	SÍ	NO
		Barajas	SÍ	SÍ
		Las Mercedes	SÍ	NO
		Fin de Semana	SÍ	NO
	1ª Corona	Coslada	SÍ	SÍ
		San Fernando	SÍ	SÍ
		Torrejón de Ardoz	SÍ	SÍ
	2ª Corona	Alcalá de Henares	SÍ	SÍ
		Daganzo	SÍ	SÍ
		Camarma de Esteruelas	SÍ	NO
		Meco	SÍ	SÍ
	3ª Corona	Azuqueca de Henares	SÍ	SÍ
		Alovera	SÍ	SÍ
		Cabanillas del Campo	SÍ	SÍ
		Marchamalo	SÍ	SÍ
		Chiloeches	SÍ	SÍ
		Fontanar	SÍ	SÍ
		Yunquera de Henares	SÍ	SÍ
Torija		SÍ	SÍ	
Eje A3	Centro urbano	Vicálvaro	SÍ	NO
		Vallecas	SÍ	SÍ
	1ª Corona	Mejorada del Campo	SÍ	NO
	2ª Corona	Rivas Vaciamadrid	SÍ	SÍ

Zona	Corona	Municipio	Actividad industrial	Actividad logística
		Arganda del Rey	SÍ	NO
	3ª Corona	Tarancón	SÍ	SÍ
Zona Sur	Centro urbano	Villaverde	SÍ	SÍ
	1ª Corona	Getafe	SÍ	SÍ
		Pinto	SÍ	SÍ
	2ª Corona	Valdemoro	SÍ	SÍ
		Ciempozuelos	SÍ	SÍ
		Seseña	SÍ	SÍ
	3ª Corona	Borox	SÍ	SÍ
		Ontígola	SÍ	SÍ
		Ocaña	SÍ	NO
		Noblejas	SÍ	NO
	1ª Corona	Leganés	SÍ	SÍ
		Fuenlabrada	SÍ	SÍ
	2ª Corona	Parla	SÍ	NO
	3ª Corona	Illescas	SÍ	SÍ
Zona Oeste	1ª Corona	Alcorcón	SÍ	NO
		Móstoles	SÍ	NO
	2ª Corona	Villaviciosa de Odón	SÍ	NO
		Boadilla del Monte	SÍ	NO
		Arroyomolinos	SÍ	NO
		Las Rozas	SÍ	NO
	3ª Corona	Villalba	SÍ	NO

Fuente: Savills AN Research

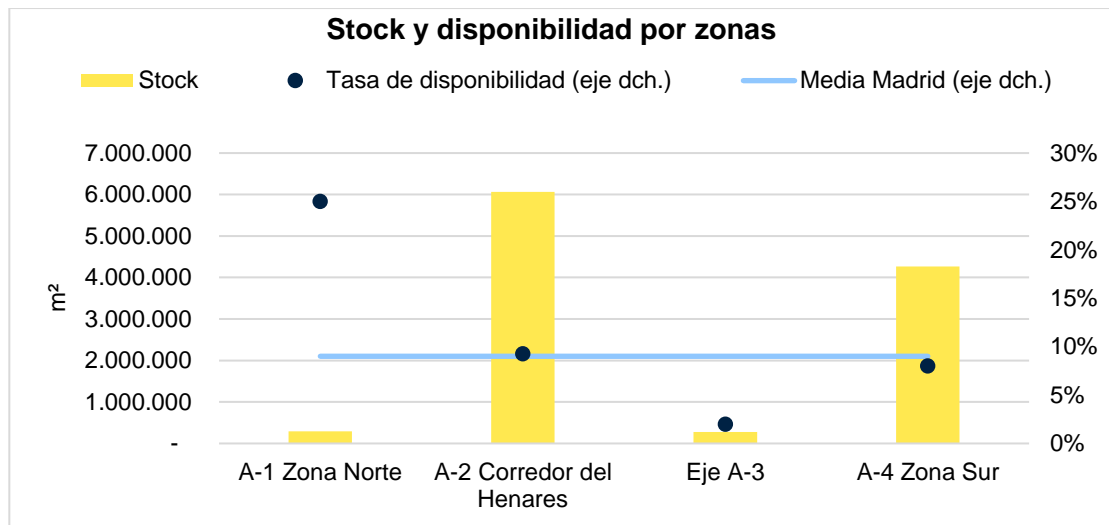
1.3. Descripción de la actividad inmobiliaria en el mercado logístico de Madrid

El mercado logístico de Madrid cuenta con cerca de 10,9 millones de metros cuadrados, de los cuales, poco más de 10,3 millones se distribuyen entre el Corredor del Henares y la Zona Sur.

El Corredor del Henares concentra el 56% del total del mercado (6 millones) y la Zona sur el 39% (4,26 millones), si bien ambos mercados registran tasas de disponibilidad saludables (9,26% y 8,01

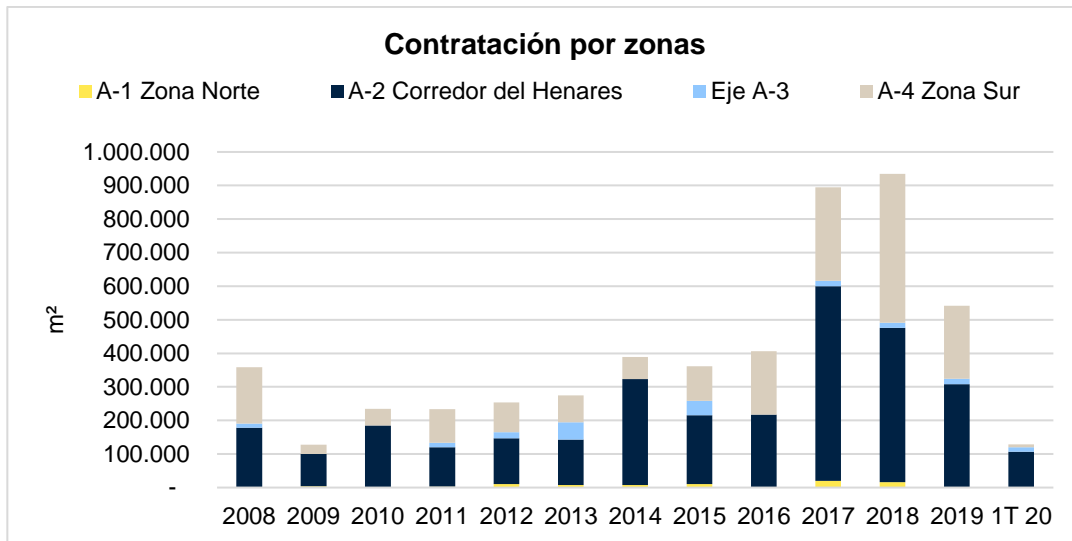
%) que permiten cierta rotación de espacios. En valores absolutos, la oferta actual en el Corredor del Henares y en la Zona sur suponen 561.500 m² y 342.000 m² respectivamente.

La Zona norte, que discurre a lo largo de la A1, cuenta con apenas 73.000 m² vacíos, si bien representan el 25% del total de superficie logística de la zona, que tan solo supone un 3% del stock total de Madrid.



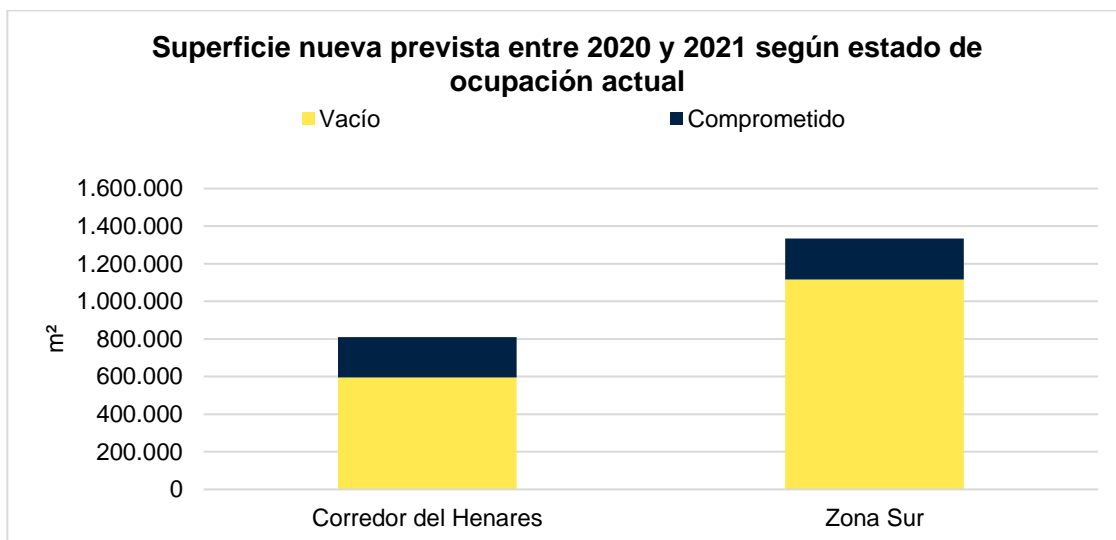
Fuente: Savills AN Research

En cuando a la contratación de espacios logísticos, los porcentajes de participación de las principales zonas son muy similares al porcentaje que representan en el stock total del mercado. En la serie histórica el Corredor del Henares ha concentrado el 59% de la absorción logística y la Zona sur, el 35%.



Fuente: Savills AN Research

Las zonas más consolidadas, con menor oferta disponible y con mayor demanda coinciden también con las zonas en las que se espera mayor volumen de superficie nueva capaz de dar respuesta a los requerimientos de la demanda actual. De hecho, entre 2020 y 2021 la superficie nueva en el mercado (poco más de dos millones de metros cuadrados) se distribuirá entre diferentes localizaciones del Corredor del Henares y de la Zona Sur.

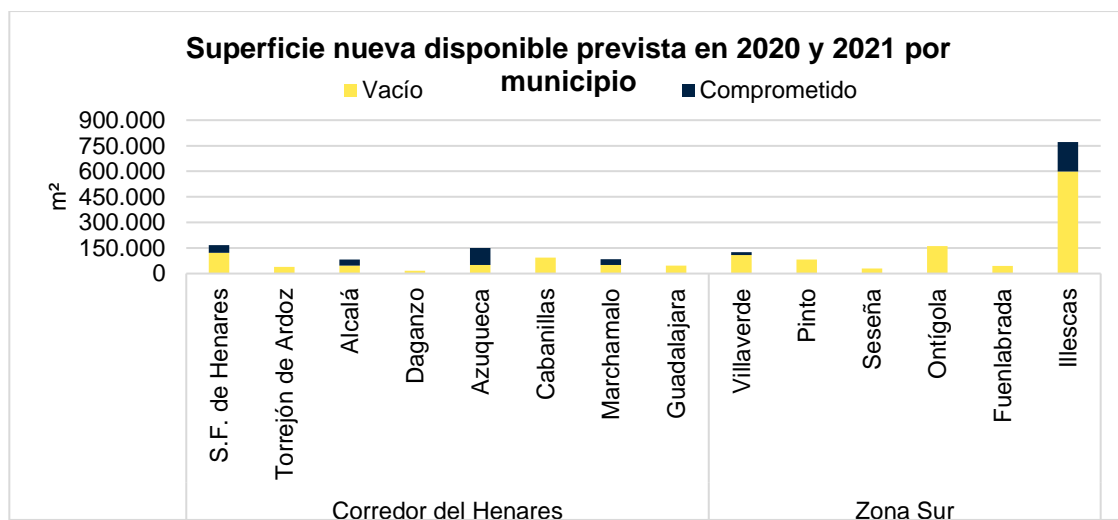


Fuente: Savills AN Research

La Zona sur cobra cada vez más protagonismo en el mercado, ya que concentra el 62% del total de superficie nueva (1,33 millones de metros cuadrados). El Corredor del Henares incorporará cerca de 810.000 m².

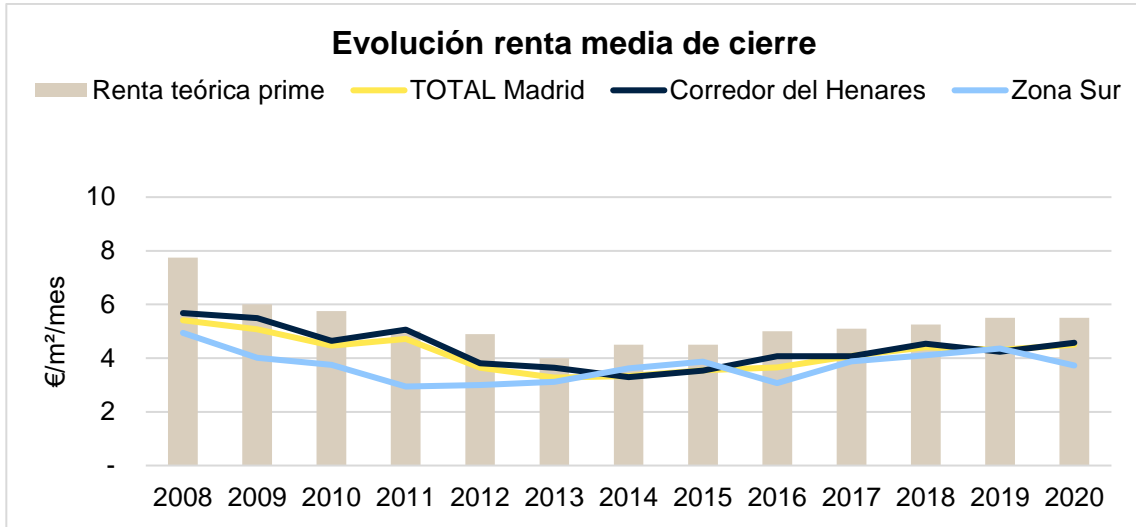
Es importante indicar que algunos operadores optan por proyectos llave en mano que se adapten completamente a sus necesidades, y el 20% del total de superficie prevista está ya comprometida con contratos de prealquiler. En el Corredor del Henares este porcentaje alcanza el 26% y en la Zona sur se sitúa en el 16%. Lo habitual es que a lo largo del año el volumen de superficie comprometida incrementará. 2019 cerró con el 56% de la superficie nueva prealquilada, si bien a principios de año apenas representaba el 7%.

El municipio que acogerán el mayor volumen de espacios nuevos hasta 2021 es Illescas, situado en la tercera corona de la Zona Sur (eje A42).



Fuente: Savills AN Research

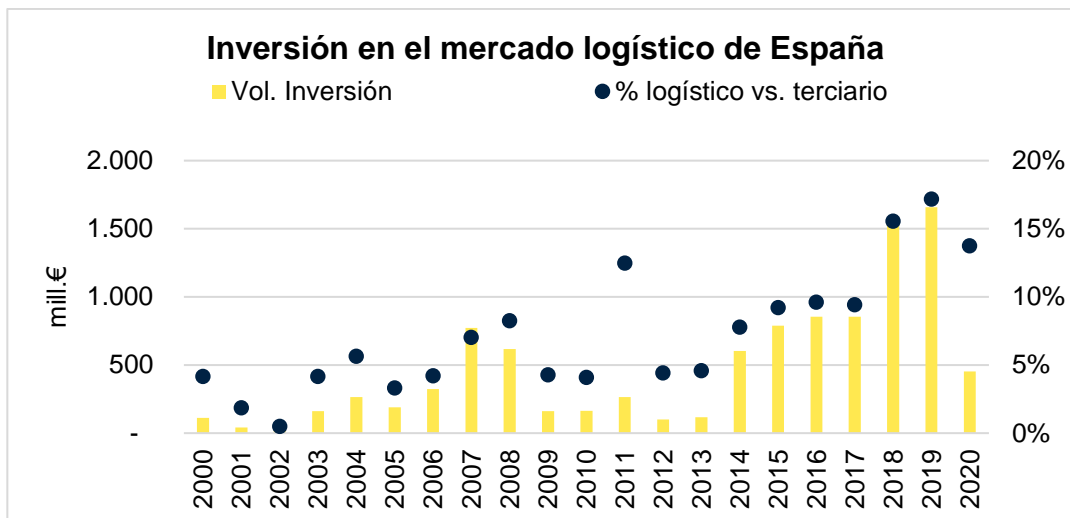
La renta prime del mercado se mantiene estable en 5,50 €/m²/mes, si bien el análisis de determinados submercados muestra todavía crecimiento. El valor medio calculado con todas las rentas registradas alcanza, en 1T 20, 4,50 €/m²/mes, lo que supone un incremento del 3% respecto a la media anual de 2019 (4,36 €/m²/mes). El comportamiento de las dos grandes zonas del mercado ha variado en función de las operaciones firmadas en cada una. Así, el Corredor del Henares, con una media de 4,58 €/m²/mes, registró un crecimiento de 8% (dos operaciones, con valores de 4,25 y 4,50 €/m²/mes), mientras que la Zona sur, con 3,73 €/m²/mes reflejó un mercado ajuste debido a varias operaciones en naves especiales (crossdocking y frío) registradas en 2019, con valores >4,95 €/m²/mes.



Fuente: Savills AN Research

En cuanto al mercado de inversión nacional, tras un año de pico de la serie histórica (1.600 millones de euros), el mercado mantuvo el dinamismo durante los primeros meses de 2020. Entre enero y marzo se computaron cerca de 445 millones de euros, lo que representa casi el doble de la cifra registrada en el mismo periodo del año anterior (apenas 230 millones). Hay que indicar que el 48% del total trimestral correspondió a la cartera de naves que Bentall Green Oak vendió a Patrizia dentro de un portfolio europeo (42 activos situados en España, Italia, Portugal y Holanda) por un total de 1.200 millones de euros.

Es importante indicar que en los últimos años el mercado logístico se ha consolidado como uno de los principales productos del mercado. El rápido crecimiento de la actividad logística ha estado vinculado, en parte, a la expansión del comercio electrónico, y se ha reforzado en los últimos meses durante la crisis sanitaria. El interés por este producto continuará en la medida que se refuerza el comercio online y que la confianza del consumidor evolucione en positivo.

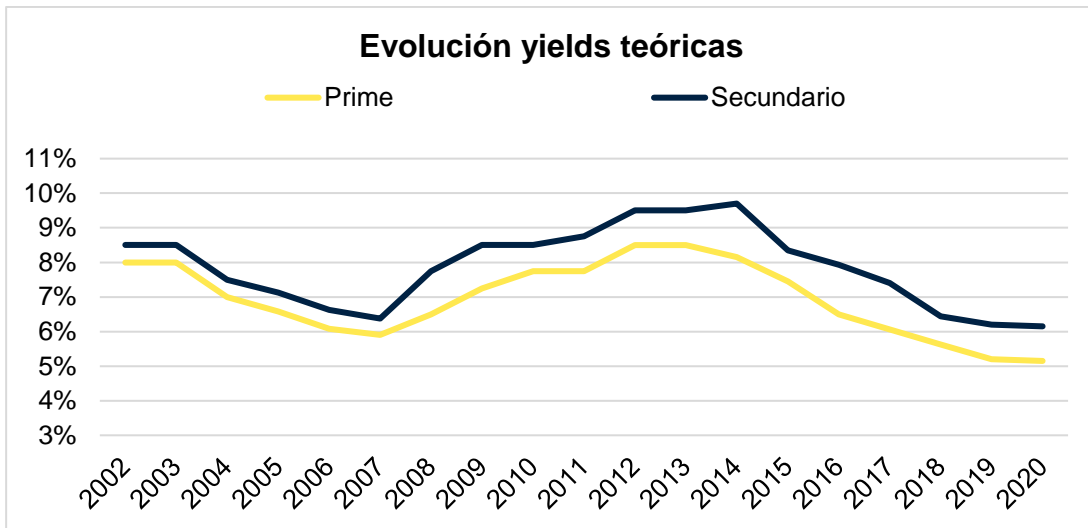


Fuente: Savills AN Research

Los principales centros de actividad continúan siendo Madrid (incluyendo las provincias limítrofes de Castilla-La Mancha) y Cataluña (centralizado en Barcelona, pero con extensión hacia Tarragona y Girona) y entre ambos concentraron cerca del 50% del volumen total. Los mercados secundarios de Valencia, Sevilla y Zaragoza se mantienen también en el foco de la actividad inversora, a los que poco a poco se añaden localizaciones más descentralizadas, como el País Vasco o Castilla y León.

Las yields teóricas continúan en los niveles de trimestres anteriores. El producto prime se sitúa en 5,15%, mientras que los activos secundarios alcanzan el 6,15%.

El segmento logístico parece, a priori, el más resiliente ante la situación de incertidumbre creada por el covid-19. Algunos inversores se ya asoman al mercado esperando encontrar una pequeña corrección, pero la realidad, de momento es bien distinta. La necesidad de liquidez de la parte vendedora definirá la dimensión de los recortes, si bien, en líneas generales, el mercado goza de buena salud financiera.

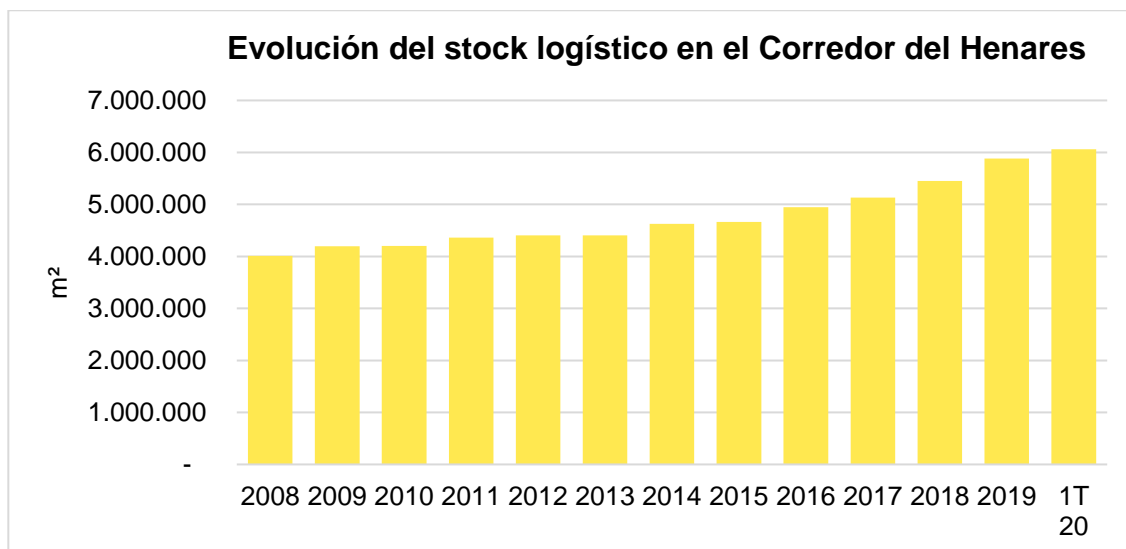


Fuente:

Savills AN Research

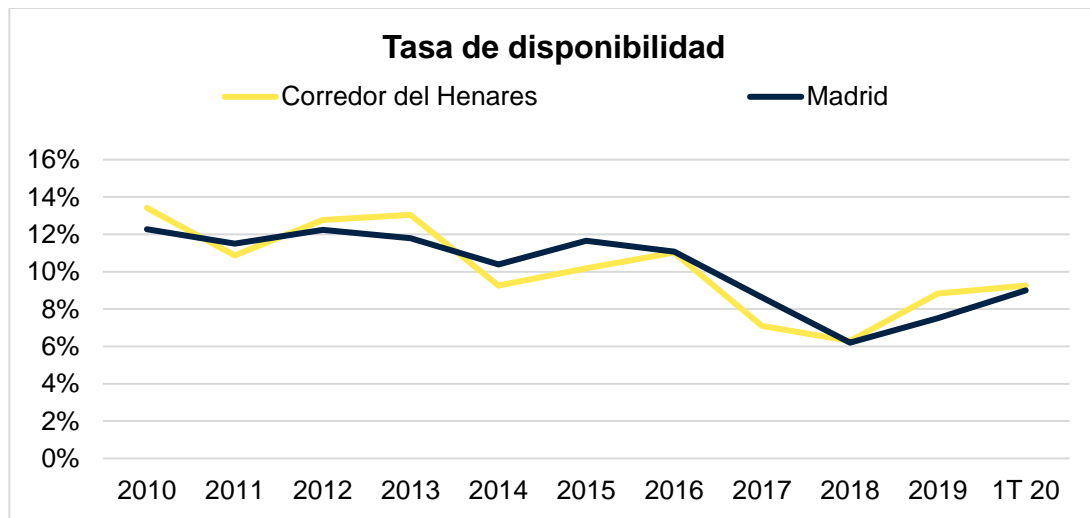
1.4. El mercado logístico en el Corredor del Henares

Centrando la atención en el corredor del Henares, el stock en la principal zona de actividad logística del mercado de Madrid supera ligeramente los seis millones de metros cuadrados. Desde el año 2016 la actividad promotora se intensificó notablemente en el mercado, afectando también a los municipios del eje A2, que han concentrado el 57% del total de la superficie nueva incorporada. El crecimiento acumulado en el mercado de Madrid alcanza el 23%, similar al del Corredor del Henares (22%), solo superado por la Zona sur (segunda en importancia en términos de actividad logística), con un 26%.



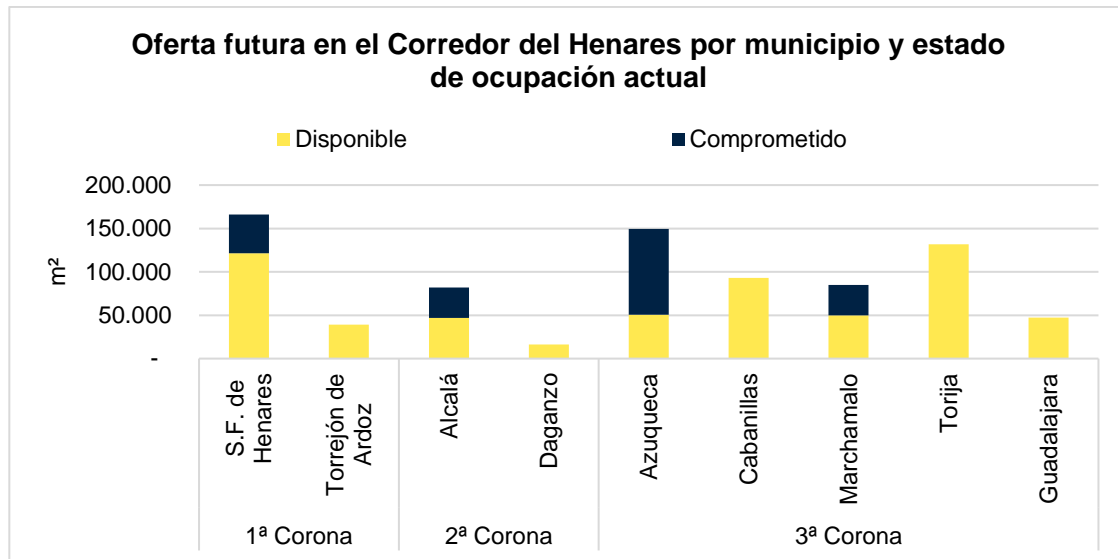
Fuente: Savills AN Research

La tasa de disponibilidad del Corredor del Henares ha evolucionado casi en paralelo al nivel del mercado global de Madrid, y se sitúa al cierre de 1T 20 en 9,26% (9,01% el mercado de Madrid). La incorporación en los últimos meses de un importante volumen de superficie nueva ha motivado el crecimiento de casi tres puntos porcentuales entre 2018 y 1T 20.



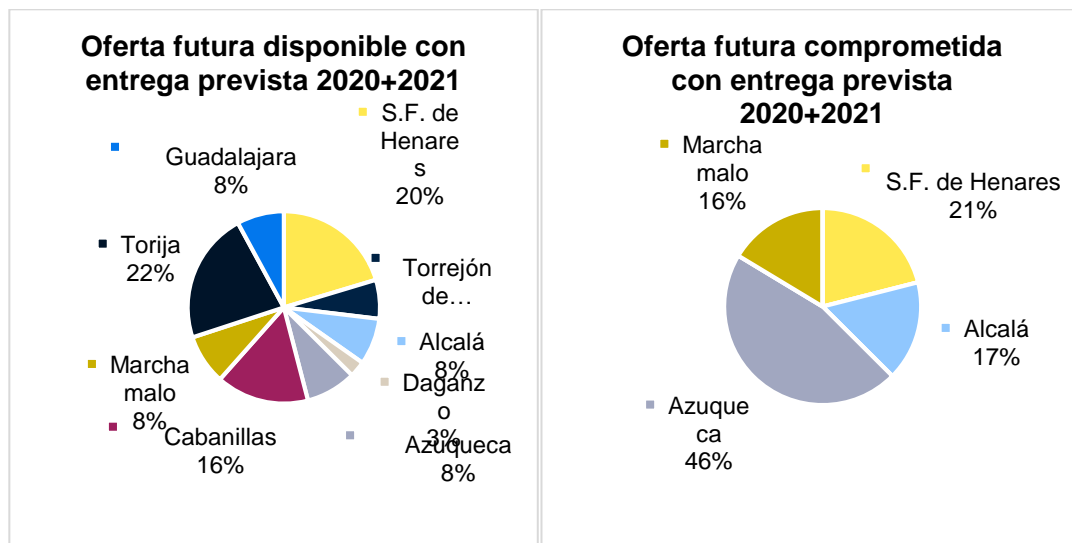
Fuente: Savills AN Research

Entre 2020 y 2021 está previsto que el Corredor del Henares incorpore en torno a 810.000 m², de los cuales el 26% (cerca de 214.000 m²) están ya comprometidos. El reparto de la superficie nueva ocupada y vacía es desigual, solo cuatro localizaciones tienen presencia en en ambos apartados y coinciden con las que concentran el mayor volumen de demanda de la serie histórica: San Fernando de Henares (en la primera corona), Alcalá de Henares (en la segunda corona) y Azuqueca de Henares (en la tercera corona). En el total de superficie nueva (sumando ocupada y disponible), San Fernando acumula el 21% del total del Corredor y 8% del mercado total de Madrid.



Fuente: Savills AN Research

Los siguientes gráficos recogen el reparto de la superficie nueva vacía y ocupada por municipio. Alcalá concentrará el 8% de la superficie prevista vacía y el 17% de la superficie prealquilada.

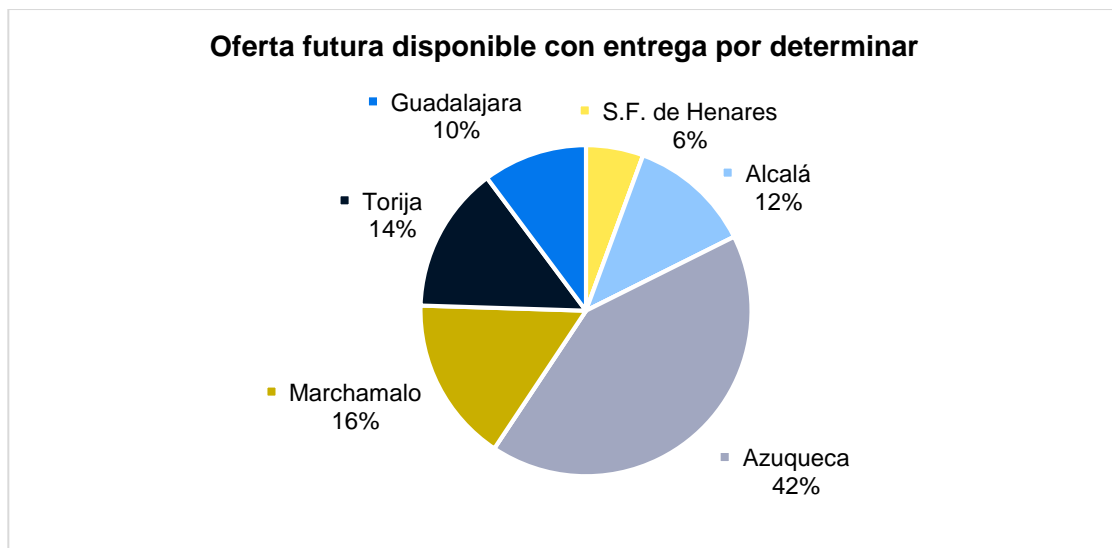


Fuente: Savills AN Research

Hay que indicar que, debido a la situación actual, algunos proyectos podrían sufrir retrasos. De hecho, el parón de dos semanas en la actividad promotora impuesto por el estado de alarma, implicará, de media, un aplazamiento en la entrega entre tres y seis meses.

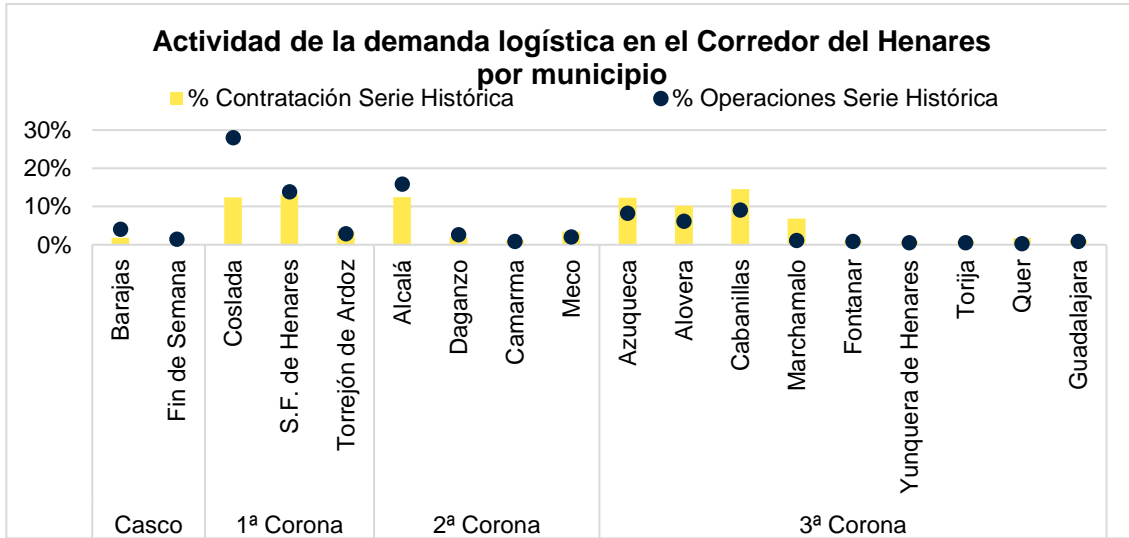
A los proyectos en marcha con fecha de entrega aproximada habría que añadir, además, la superficie procedente de suelos adquiridos por fondos o promotores pero que todavía no tienen fecha determinada de entrega, bien porque desarrollarán bajo el formato llave en mano, o bien porque están pendientes de la resolución de algún trámite burocrático con la autoridad local correspondientes u otros organismos públicos.

El total ascendería a poco más de 1,76 millones de metros cuadrados, de los cuales el 12% (141.500 m²) se localizan en Alcalá de Henares.



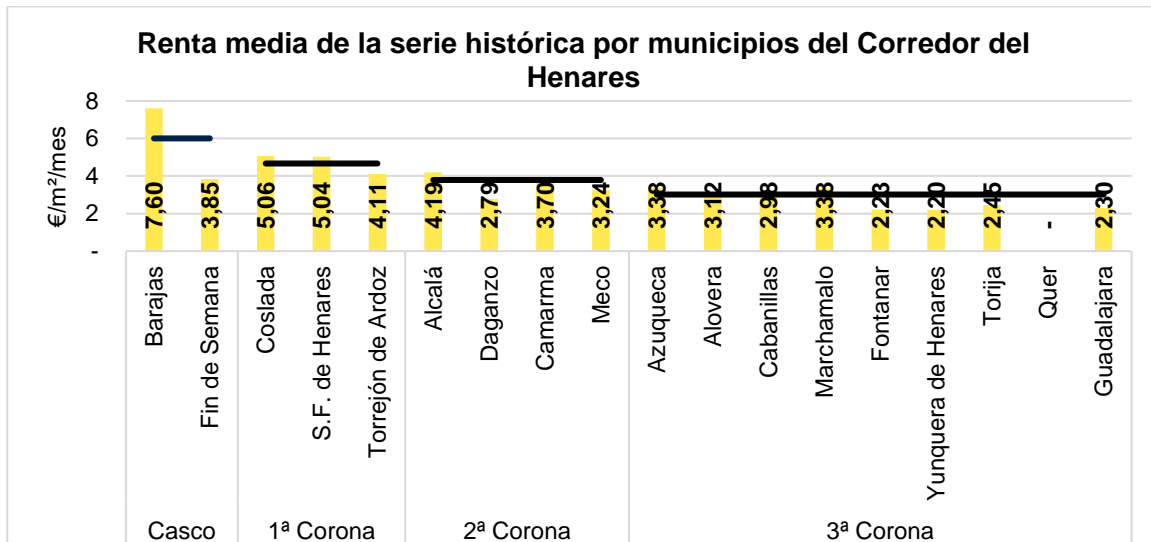
Fuente: Savills AN Research

En cuanto a la contratación, seis municipios concentran la mayor parte de la actividad de la zona (todos >10%), que representan el 75% del total. Alcalá, con 12,45% ocupa el tercer puesto, precedido de Cabanillas y San Fernando de Henares con 14,6% y 13,1% respectivamente. En el apartado de operaciones, Coslada recibe el 28% del total, seguido de Alcalá de Henares, con cerca del 16%. El tercer puesto correspondería a San Fernando de Henares, con casi el 14%.



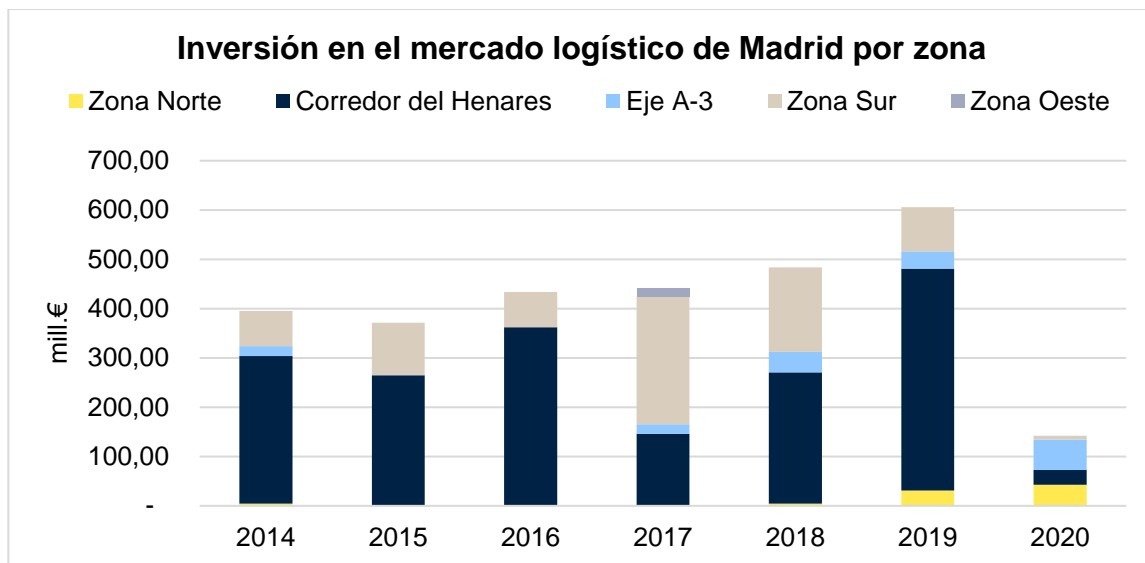
Fuente: Savills AN Research

En líneas generales, los valores medios de renta de cierre crecen en el mercado logístico de Madrid de manera constante desde el año 2014. El elevado número de municipios con actividad logística impide contar con comparables de cierre en cada todas las localizaciones cada año, pero el análisis de los valores registrados en la serie histórica muestra claramente los municipios que presentan mejor comportamiento en cada una de las coronas.



Fuente: Savills AN Research

Como en el mercado de usuarios, el Corredor del Henares es un punto clave en el mercado de inversión. Desde el año 2014, ejercicio en el que se reactivó con fuerza la actividad inversora en el segmento terciario, el Corredor del Henares ha concentrado el 62% del total (62% en la serie histórica, lo que demuestra que los sólidos fundamentales del mercado de usuarios son un factor clave en el mercado de inversión).

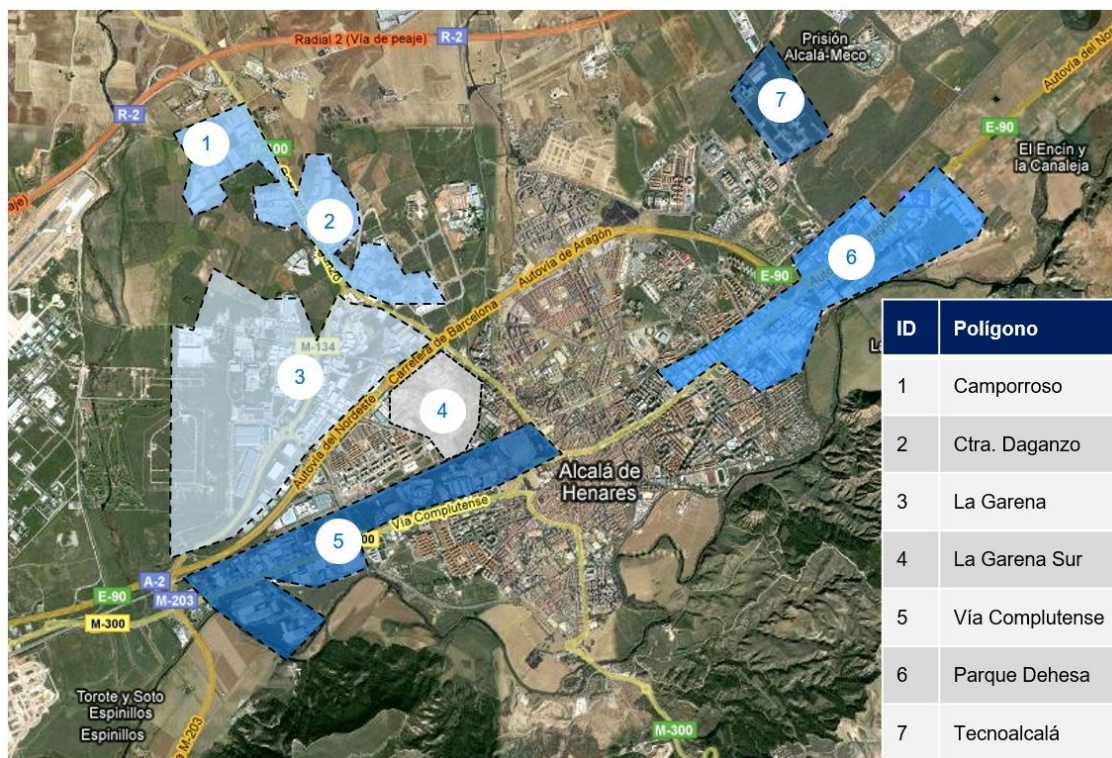


Fuente: Savills AN Research

1.5. El mercado logístico en Alcalá de Henares

Alcalá de Henares es el principal mercado logístico de la segunda corona del Corredor de Henares. Se encuentra aproximadamente a 30 km. de Madrid y se caracteriza por tener una gran oferta de áreas industriales y logísticas. El polígono más relevante desde el punto de vista de la actividad logística es el polígono La Garena, donde coinciden también fábricas de producción industrial, así como una importante zona comercial. En los demás polígonos industriales conviven también naves de diferente tipología y tamaño.

El siguiente mapa identifica las principales áreas industriales de Alcalá de Henares:

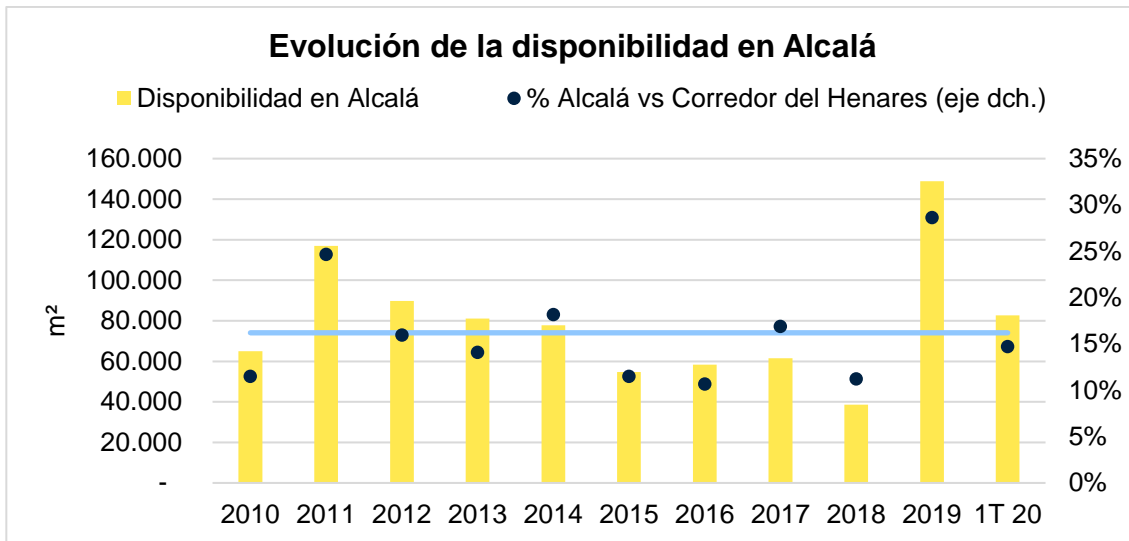


Fuente: Savills AN Research / GoogleMaps

Como el resto de municipios del Corredor del Henares, Alcalá cuenta con acceso directo al eje A2, que conecta Madrid directamente con Zaragoza y Barcelona (segundo núcleo de actividad logística a nivel nacional) y con la autopista de peaje R2 (Radial 2) a través de la conexión con la autopista M-100. Además, la proximidad a la M-50 garantiza una movilidad rápida y ágil a nivel regional.

Alcalá de Henares concentra cerca del 10% del stock total del Corredor el Henares, pero representa casi el 42% dentro del segundo anillo del eje A2. En el apartado de superficie disponible, los porcentajes se elevan hasta el 15% y el 48% respectivamente.

En términos absolutos, la disponibilidad actual de Alcalá se sitúa en cerca de 83.000 m². El fuerte ajuste de superficie vacía respecto a la cifra de 2019 (-44%) se debe, en parte, a la operación de 75.000 m² de un operador de comercio electrónico en una nave construida en 2019. En la serie histórica, la oferta de Alcalá representa poco más del 16% del total del Corredor del Henares



Fuente: Savills AN Research

Hasta 2021 Alcalá de Henares incrementará su stock en torno a de 82.400 m² distribuidos en dos proyectos. Cerca del 43% del total entrará en el mercado ocupado.



Según datos recogidos en prensa, Delin Property ha obtenido licencia de obras para construir 53.000 m² destinados a múltiples usuarios, con unidades de distintos tamaños repartidas en dos edificios. El primero contará con unos 21.600 m², de los cuales unos 16.500 m² se destinarán a almacén y cerca de 2.000 metros cuadrados corresponderán a oficinas. El segundo edificio contará con más de 26.000 metros cuadrados de almacén y unos 5.500 metros cuadrados destinados a oficinas.

En 1T 20 se ha registrado el alquiler de 7.661 m² por parte de Conforama en el complejo y la compañía de servicios de outsourcing Arvato Supply Chain Solutions acaba de anunciar el alquiler de 11.000 m² (2T 20), lo que deja el activo ya al 34% de ocupación.

Grupo Lar formalizó el pasado mes de diciembre la adquisición de un suelo de 113.000 m² en Alcalá de Henares a Toys R Us para la construcción de un complejo logístico con una superficie total de 60.000 m² construidos. La primera fase (29.000 m²) contará con dos naves logísticas de última generación y está previsto que se entregue



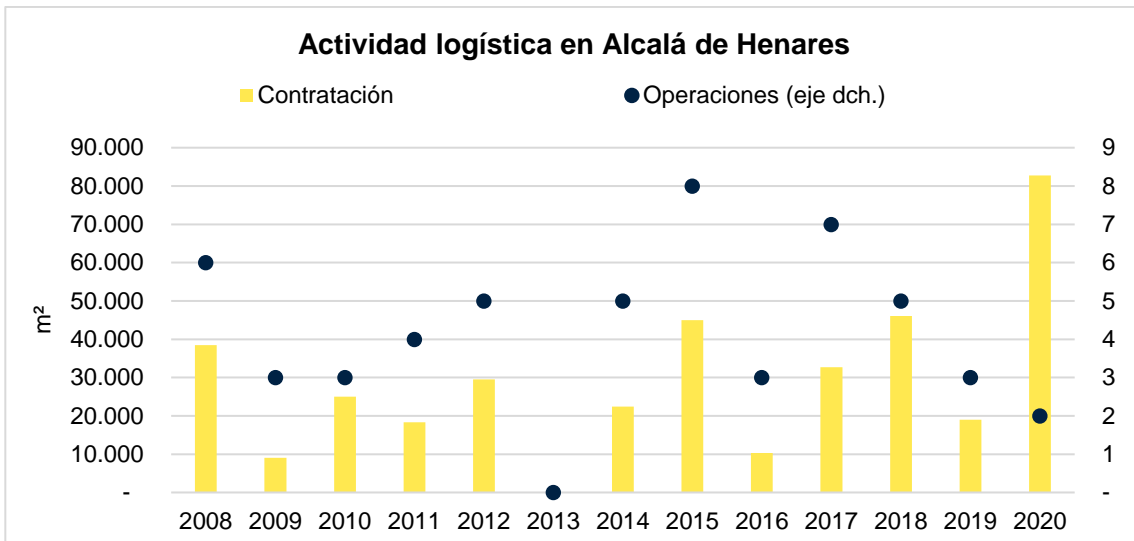
a mediados de 2021. Una vez terminada la construcción, Toys R Us Iberia ocupará una parte del nuevo complejo logístico como inquilino (15.000 m²). La segunda fase (30.000 m² adicionales modulables) se iniciará tras la entrada en el mercado de la primera, con una fecha de entrega prevista a finales de 2022.

El siguiente mapa muestra la ubicación de los dos complejos:



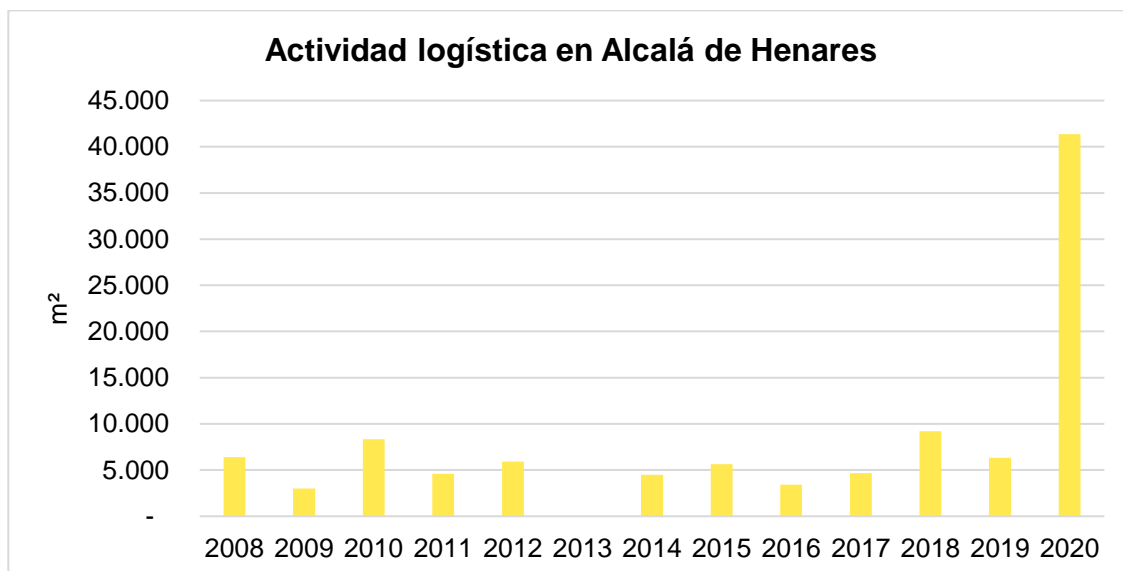
Fuente: Savills AN Research / GoogleMaps

Alcalá de Henares es uno de los municipios que recibe más actividad en el Corredor del Henares. En la serie histórica Alcalá representa el 12,45% en términos de contratación y el 8% en número de operaciones, pero centrandó la atención en el tramo de la segunda corona, la participación se eleva hasta el 65% y el 74% respectivamente erigiéndose líder absoluto del segundo tramo del Corredor.



Fuente: Savills AN Research

El tamaño medio contratado por operación se sitúa en poco más de 7.000 m², pero hay que indicar que en 1T 20 se registró la mayor operación del municipio (75.000 m² contratados por una compañía de comercio electrónico), que ha impulsado más de un 20% este indicador. Descartando este acuerdo del análisis, el tamaño medio contratado en Alcalá rondaría los 5.730 m².



Fuente: Savills AN Research

La siguiente tabla recoge los alquileres registrados en Alcalá en los últimos meses (2019 + 1T 20), cuya localización se identifica en el mapa.

Id	Año	Trimestre	Ubicación	m ²	Régimen	Renta €/m ²
1	2019	3	C/ Francisco Alonso, 4 - P.I. La Garena Sur	9,093	Alquiler	4.75
2	2019	3	C/ Juan de Oro, 4 - Módulo G - P.I. La Garena	3,200	Alquiler	Confidencial
3	2019	4	C/ Francisco Rabal 9 - P.I. La Garena	* 6,683	Alquiler	4.60
4	2020	1	P.I. La Dehesa, sector 117 del PGOU	* 75,077	Alquiler	Confidencial
5	2020	1	Ctra. A-2, km.34,5 - P.I. La Dehesa	7,661	Alquiler	4.25
Total 2019 y 1T 20			5	101,714		4.47

Fuente: Savills AN Research / *operación asesorada por Savills AN

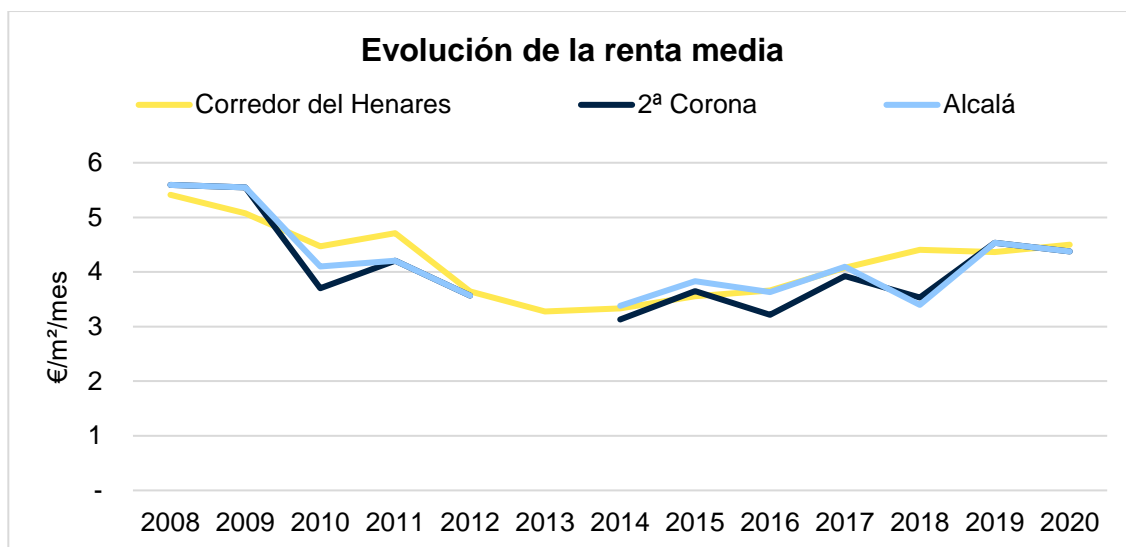


Fuente: Savills AN Research / GoogleMaps

En cuanto a la evolución de rentas de cierre en Alcalá, se han mantenido siempre muy alineadas con los niveles medios registrados en la segunda corona del Corredor del Henares, por tratarse del principal núcleo logístico de la zona.

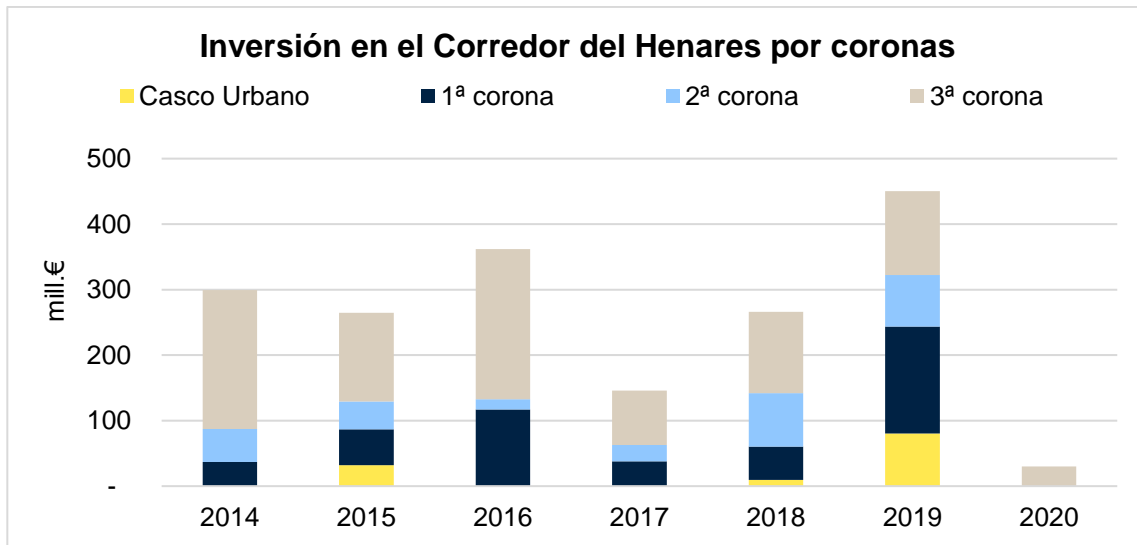
En 1T 20 la renta media de Alcalá, calculada con las dos operaciones cerradas, se situó en 4,38 €/m²/mes, que se mantiene estable, solo una discreta diferencia de -3%, respecto al valor medio anual de 2019 (4,53 €/m²/mes).

El dato de 2018 muestra un notable descenso, debido a varias operaciones registradas en niveles entre 2 y 3,50 €/m²/mes, lo que presionó a la baja el valor medio. Las naves, alquiladas por un mismo operador logístico, eran activos muy obsoletos y con una distribución de módulos compleja. La fuerte inversión para adaptarlas al desarrollo de tareas de distribución, almacenaje, picking, etc. corrió a cargo del inquilino, que quedó compensada con una renta más discreta.



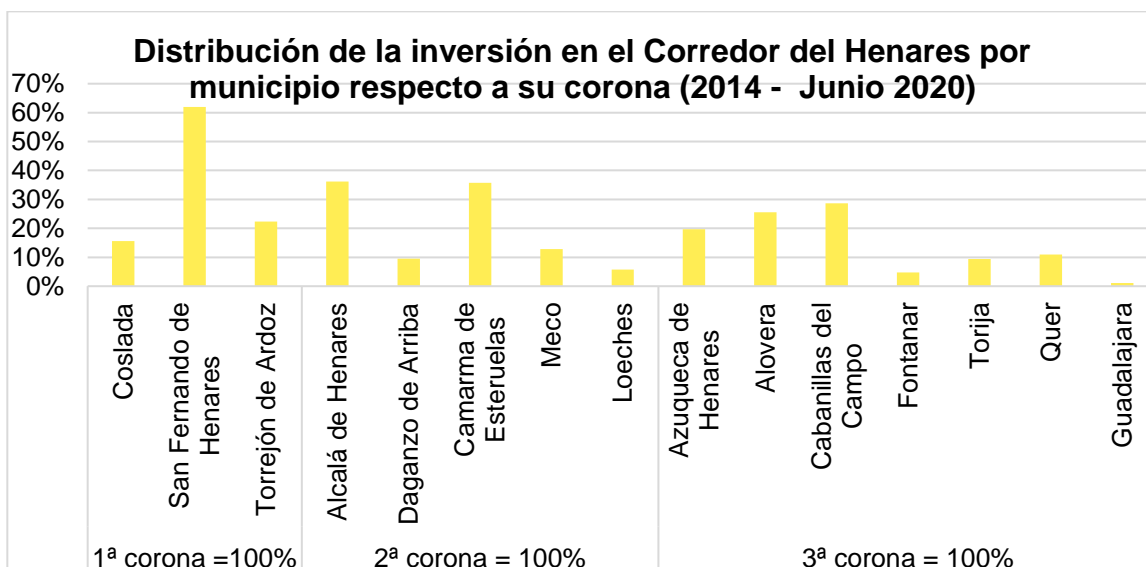
Fuente: Savills AN Research

En cuanto al mercado de inversión, la segunda corona del Corredor del Henares, tramo al que pertenece Alcalá de Henares, tan solo ha concentrado el 16% del volumen transaccionado desde el año 2014, superando así el porcentaje de actividad en el mercado de usuarios. La comparativa con los anillos 3 y 1, con el 52% y el 25% del total de inversión respectivamente, podría invitar a pensar en la preferencia de los inversores por otras zonas del eje A2, pero hay que aclarar que en los últimos años en nivel de actividad ha estado directamente relacionado con el producto disponible en venta (ya sea en procesos abiertos o en procesos off market).



Fuente: Savills AN Research

En el reparto del volumen transaccionado en cada municipio respecto al total del correspondiente tramo, Alcalá de Henares comparte protagonismo con Camarma de Esteruelas en la segunda corona, ambos con el 36%.



Fuente: Savills AN Research

1.6. Conclusiones

- Con la modificación del Plan Parcial se permitirá actualizar sus ordenanzas a las demandas del mercado, permitiendo una mayor ocupación y, con ello, la consolidación en el sector de un mejor producto para actividad logística. También se permitirá que otras industrias existentes en el polígono industrial puedan materializar con más facilidad la edificabilidad y ampliar su actividad.
- Las limitaciones de altura motivadas por las servidumbres aeronáuticas de la base militar de Torrejón de Ardoz, aconseja que la edificabilidad de las parcelas se materialice con una mayor ocupación en planta en lugar de edificaciones con mayor altura.
- El Corredor del Henares es uno de los principales focos de actividad logística, no solo en Madrid, si no en España, ya que el eje A2 conecta directamente Madrid con Zaragoza y el mercado catalán (Lérida y Barcelona). Alcalá de Henares cuenta con acceso directo a la A2 y, a través de la M-100, a la autopista de peaje R2. En el plano regional, la proximidad a la M-50 asegura la rápida movilidad a cualquier punto de la provincia, así como a otras autovías principales de la red de carreteras de España.
- Al abrigo del mercado logístico del Corredor del Henares, Alcalá de Henares es uno de los principales puntos de actividad del eje A2 en la comunidad de Madrid. Las cifras de contratación de la serie histórica sitúan a Alcalá en el segundo puesto del Corredor del Henares, con el 12,45% de superficie transaccionada en el mercado de usuarios (el primer puesto lo ocupa Cabanillas del Campo, con 14,56% y el tercero, Coslada, con 12,37%). En el segundo anillo del Corredor (tramo al que pertenece Alcalá), el porcentaje se eleva hasta el 65%, seguido, muy de lejos, por Meco, con el 18%.
- Algunos de los operadores y retailers que cuentan en Alcalá con centros de distribución y almacenaje son AGL, Logispoint, Arvato Services, Rhenus Logistics, XPO, MRW, Amazon y Conforama.
- El P.I. de Camporroso es una zona industrial muy consolidada donde están instalados operadores logísticos de relevancia, como Transaher, Cibeles Logistics, Moldstock y MDL Logística.

- Hasta 2021 se espera la entrada de casi 810.000 m² nuevos en el Corredor del Henares, (38% del total de Madrid), de los cuales, el 16% (214.000 m² están ya comprometidos con un operador). En Alcalá de Henares se entregarán 82.000 (10% del total del Corredor), pero el 43% entrará ya ocupado (35.000 m², que representan el 16% del total comprometido del eje A2). Los 47.000 m² que de momento se desarrollan en especulativo, representan tan solo el 8% del total vacío del Corredor. Los tres municipios con mayor volumen de superficie nueva vacía son Torija, San Fernando de Henares y Cabanillas, que acumulan un 58% del total (346.000 m²). No obstante, todo apunta a que la demanda de espacios de calidad continuará en fase expansiva, apoyada por la fortaleza del comercio electrónico, y por la búsqueda de espacios modernos y adaptados a los requerimientos actuales de la demanda.
- Desde el punto de vista del mercado de inversión, el sector logístico cobra cada vez mayor protagonismo en el mercado terciario y está en el foco de diferentes inversores. Un activo situado en Alcalá de Henares, alquilado con un contrato estándar a un operador logístico, es un activo absolutamente líquido, que provocaría un elevado interés en el mercado.

2. VALOR DE MERCADO RESIDUAL DEL SUELO.

En el presente apartado se van a explicar las variables que determinan el valor de las parcelas. La metodología empleada es el método residual estático, conforme al artículo 37.1.b) del *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana* (“**TRLSRU**”).

Dicho análisis se trata de una aproximación preliminar realizada a partir de parámetros básicos de un proyecto de estas características.

Los resultados de esta estimación no implican la viabilidad comercial del proyecto que debería ser analizada a través de los pertinentes estudios de mercado, precomercialización y estudio económico.

2.1. Datos del proyecto:

El uso definido es Industrial, como uso cualificado.

2.2. Costes unitarios del Proyecto:

COSTES DE CONSTRUCCIÓN INDUSTRIAL	
Costes de construcción sobre rasante (Hard Costs) €/m ²	387,54
TOTAL COSTES DE CONSTRUCCIÓN	387,54
HONORARIOS PROFESIONALES Y LICENCIAS	
Arquitectura, ingeniería estructural	8%
Project management y otros	2%
Licencias y planeamiento	5%
Promoción	1%
TOTAL COSTES H. PROFESIONALES Y LICENCIAS	449,54
OTROS COSTES	
Contingencias	1%
Costes financieros	3%
Interés del suelo (sobre el valor residual)	5%
TOTAL COSTES	490,00

2.3. Parámetros para la valoración residual:

Una vez realizadas las obras, la renta del mercado aplicable sobre la edificación resultante, sería de **4,38 €/m²/mes** lo que supone renta mensual con una yield neta aplicable del 6,15%. Conforme a dicha renta y rentabilidad, el valor del producto en venta sería:

$$(4,38 \times 12) / 0,0615 = 854,63 \text{ €/m}^2$$

Puesto que el fin perseguido con este informe, forma parte de los supuestos contemplados en el artículo 34.1.a) TRLSRU: “..verificación de las operaciones de reparto de beneficios y cargas u otras precisas para la ejecución de la ordenación territorial y urbanística en las que la valoración determine el contenido patrimonial de facultades o deberes propios del derecho de propiedad, en defecto de acuerdo entre todos los sujetos afectados.” Es por ello por lo que la metodología a seguir para la determinación de los valores de suelo, será la establecida por el Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.

Las operaciones de reparto de beneficios y cargas se realizan teniendo en cuenta el suelo urbanizado, será de aplicación el artículo 22.2 del Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo “Los valores de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados a los que hace referencia el apartado anterior, se determinarán por el método residual estático de acuerdo con la siguiente expresión:”

$$\mathbf{VRS = VV/K - VC}$$

Siendo:

- VRS = Valor de repercusión del suelo en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.
- Vv = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado, calculado sobre la base de un estudio de mercado estadísticamente significativo, en euros por metro cuadrado edificable.
- K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad. Dicho coeficiente K, que tendrá con carácter general un valor de 1,40.
- Vc = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las obras y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.

2.4. Valoración unitaria de las parcelas para uso logístico/industrial.

Una vez realizadas las obras, la renta del mercado aplicable sobre la edificación resultante, sería de **5,4,38 €/m²/mes** lo que supone renta mensual con una yield neta aplicable del 5,15%. Conforme a dicha renta y rentabilidad, el valor del producto en venta sería:

$$(4,38 \times 12) / 0,0615 = 854,63 \text{ €/m}^2$$

$$Vv: 854,63 \text{ €/m}^2$$

$$K: 1,4$$

$$Vc: 490 \text{ €/m}^2$$

$$VRS: 854,63/1,4 - 490 = 120,45 \text{ €/m}^2$$

$$\text{Valor unitario de repercusión del suelo: } 120,45 \text{ €/m}^2$$

2.5. Conclusiones

Como se ha comentado en la introducción al documento, la modificación del Plan Parcial pretende posibilitar la mayor ocupación de varias parcelas para realizar un producto inmobiliario más adecuado a la demanda actual como es, esencialmente, el industrial de gran almacenaje o logístico.

El uso es industrial, tanto en su origen como de destino y la modificación no prevee un incremento de la edificabilidad por lo que no se intensifica el uso, lo que implica que la operación urbanística no está sujeta a la redefinición de las redes públicas.

Conforme a los criterios del *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*, el valor del suelo es positivo y, desde el punto de vista económico, la modificación del Plan Parcial es viable.

Antonio Pleguezuelo Lapuente
Director Nacional Urbanismo
Savills Aguirre Newman