

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

1 Junio 2025

INMO LOGÍSTICA

EDICIÓN
2025



PUERTO SECO DE ANTEQUERA: EL FUTURO HUB LOGÍSTICO SOSTENIBLE DE ANDALUCÍA

Situado en el cruce de los principales flujos comerciales europeos y globales, el Puerto Seco de Antequera se presenta como un proyecto transformador, diseñado para dinamizar la logística andaluza.

Este hub multimodal, concebido y desarrollado por IDEC GROUP IBERICA, representa una nueva generación de infraestructuras logísticas, donde convergen competitividad, sostenibilidad e interconexión internacional.

“Con el Puerto Seco de Antequera no solo estamos desarrollando un parque logístico, sino construyendo un verdadero motor de atracción para Andalucía, conectado con los mercados internacionales.”, declara Maite Palomino, Directora de Desarrollo de IDEC GROUP IBERICA.

Una ubicación estratégica en el corazón de los principales ejes logísticos de Europa

Ubicado en el municipio malagueño de Antequera, el Puerto Seco destaca por su localización estratégica. Equidistante de tres capitales andaluzas, Sevilla, Granada y Córdoba, ofrece una posición óptima para la distribución en toda la península ibérica, además de canalizar flujos hacia

▼ Posición geográfica estratégica del parque en el sur de España



el norte de Europa, el norte de África y los corredores comerciales euroasiáticos.

Su gran fortaleza reside en una conectividad intermodal integral, que garantiza la eficiencia del transporte en todas sus vertientes:

- Conexión directa con la red ferroviaria nacional, tanto de mercancías como de pasajeros.
- Acceso inmediato a las autopistas A-45 et A-92.
- Proximidad a puertos estratégicos como el de Málaga y el de Algeciras.
- Enlace con los aeropuertos internacionales de Málaga y Sevilla.

Esta red de interconexiones permite optimizar los tiempos logísticos, reducir los costes de transporte y reforzar la competitividad de las empresas instaladas en el parque.

Un motor para la transformación de la Andalucía logística

El Puerto Seco de Antequera desempeña un papel clave en la estrategia de desarrollo económico de Andalucía. En colaboración con la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) y las grandes plataformas portuarias de la región, aspira a consolidar a Andalucía como la puerta de entrada logística del Sur de Europa.

Sus objetivos estratégicos son claros:

- Atraer flujos logísticos internacionales, especialmente procedentes de Asia.
- Favorecer la instalación de actores industriales y logísticos.
- Generar sinergias entre puertos, red viaria, ferrocarril y transporte aéreo.
- Fomentar la creación de empleo local y contribuir al crecimiento económico de la región.



Un socio global comprometido con una logística eficiente

Como filial ibérica de GROUPE IDEC INTERNATIONAL, IDEC GROUP IBERICA lidera el desarrollo integral del Puerto Seco: desde la urbanización y el diseño hasta la construcción, incluyendo el acompañamiento en materia energética e inmobiliaria.



Con una amplia experiencia en grandes proyectos logísticos e industriales a escala europea y mundial, el Grupo ofrece una gestión llave en mano que abarca desde la búsqueda de suelos hasta la entrega de naves operativas hechas a medida, implementando soluciones energéticas bajas en carbono.

Una plataforma logística de alcance global

Gracias a su ubicación estratégica, su vocación multimodal, su compromiso con la sostenibilidad y una gestión liderada por un actor de referencia como GROUPE IDEC, el Puerto Seco de Antequera se posiciona como un eslabón clave dentro de la cadena logística internacional.

Una apuesta estratégica para todas las empresas que buscan combinar rendimiento, sostenibilidad y proyección internacional desde Andalucía.

El proyecto ya ha despertado el interés de grandes operadores logísticos, entre ellos Ontime, que prevé establecer en el enclave una de sus bases operativas.

Comercialización en marcha de un enclave logístico operativo y conectado

El Puerto Seco de Antequera ya está plenamente operativo. Este nodo logístico cuenta con conexión a la red de distribución eléctrica y está pre-



▲ Proyecto de construcción del edificio Ontime

parado para recibir a sus primeros usuarios. La comercialización de su primera fase ya ha comenzado, con una oferta de naves destinadas tanto a logística seca como frigorífica, disponibles en régimen de alquiler o venta.

Se trata de espacios modulables, que van desde los 4.000 hasta los 40.000m², pensados para dar respuesta a las necesidades específicas de sectores como la gran distribución, la agroalimentación, la logística contractual o el comercio electrónico.

Gracias a su enfoque integral llave en mano, IDEC GROUP IBERICA asume la gestión completa del proyec-

to: desde la adquisición de los terrenos y los trámites administrativos, hasta el diseño, la construcción y la entrega final. Un único interlocutor para garantizar que cada cliente pueda llevar a cabo su proyecto con éxito, con un firme compromiso en cuanto a plazos, costes y calidad.

Ofrecemos soluciones a medida, con plazos de entrega reducidos y perfectamente adaptadas a las exigencias operativas y a los objetivos de rendimiento de los futuros ocupantes.

Una plataforma ecorresponsable que mira al futuro

El Puerto Seco de Antequera no solo apuesta por la eficiencia, sino que se presenta como un modelo de materia medioambiental. Diseñado según los más altos estándares de sostenibilidad, integra un mix energético innovador basado en fuentes renovables: energía fotovoltaica compartida e hidrógeno verde.

La energía generada se distribuye entre los usuarios del parque, permitiendo reducir significativamente los costes operativos y su huella de carbono.

“Estamos convencidos de que la logística del mañana será, a la vez, verde, digital y colaborativa. Esa es la visión que queremos implantar en Antequera.”, afirma Maite Palomino.

▼ El mix energético desarrollado en el parque PUERTO SECO DE ANTEQUERA



Toda la información del proyecto aquí:



MERCADO LOGÍSTICO | EUROPA

RESILIENCIA ENTRE INCERTIDUMBRES

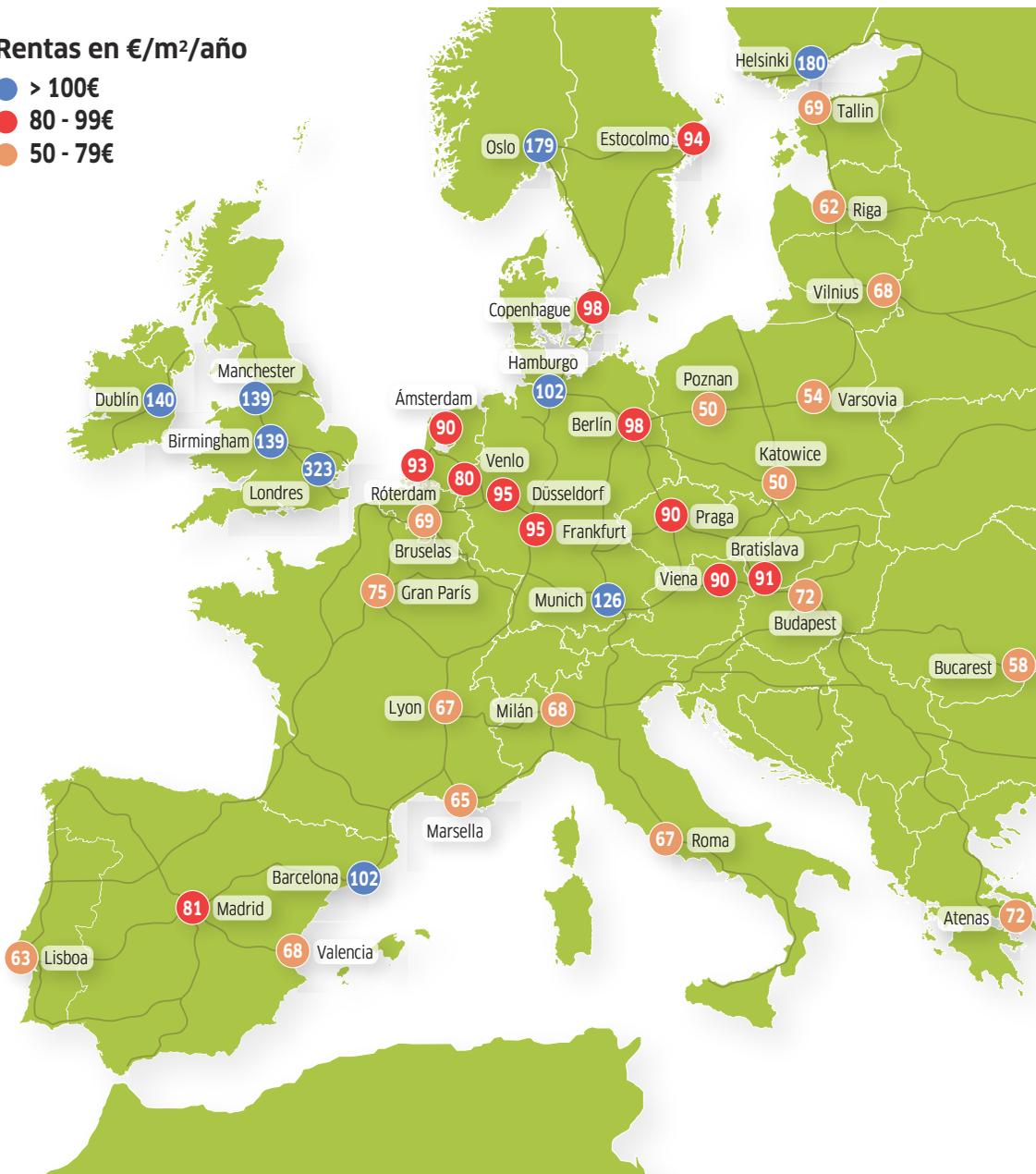
A PESAR DE UN CONTEXTO ECONÓMICO DESAFIANTE, EL SECTOR INMOLOGÍSTICO EUROPEO MUESTRA SIGNOS DE ESTABILIDAD CON INVERSIONES AL ALZA Y UN MERCADO DE ALQUILER EN CONSTANTE ADAPTACIÓN

LA ESCASEZ DE OFERTA ELEVA EL PRECIO DE LOS ALQUILERES

Los alquileres aumentaron un 2% en 2024, según el informe de BNP Paribas, que analiza un panel de 49 mercados que cubren 22 países. Algunas ciudades siguen viendo una fuerte expansión, pero, en general, la desaceleración del mercado limitó la subida de los precios.

Rentas en €/m²/año

- > 100€
- 80 - 99€
- 50 - 79€



Nota: Rentas prime en el cuarto trimestre de 2023 para naves de más de 5.000 metros cuadrados. Fuente: BNP Paribas Real Estate.

El mercado inmologístico europeo atravesó un 2024 marcado por la cautela y la moderación. Tras varios años de fuerte crecimiento, la contratación de espacios logísticos disminuyó un 9 por ciento respecto al ejercicio anterior en los principales mercados europeos. Sin embargo, factores estructurales, como la escasez de suelo disponible, han seguido impulsando un leve incremento en los precios de los alquileres, que subieron un 2 por ciento de media en los últimos doce meses. Así se recoge en un informe elaborado por el analista inmobiliario BNP Paribas Real Estate.



El documento señala que el fuerte aumento de la actividad del mercado inmologístico en los últimos años refleja la aceleración del crecimiento en la industria logística, además de los mayores costes de construcción y el aumento del precio de los terrenos. La caída de la demanda ha aliviado la tensión creada por una oferta estructuralmente baja.

LA INVERSIÓN REPUNTA, CON UN CRECIMIENTO DEL 23% EN 2024

La actividad de alquiler de almacenes de más de 5.000 metros cuadrados ha mostrado una desaceleración generalizada, con la excepción de España. Mientras que Alemania, Francia, Reino Unido y Países Bajos registraron una demanda menor, el mercado español logró superar en un 25 por ciento su media histórica de los últimos diez años. Este desempeño responde en parte a la mayor estabilidad económica del país y a las previsiones de crecimiento del PIB para 2025, según el mismo informe.

Después de un arranque de año titubeante, el mercado español se recuperó en el segundo trimestre de 2024 y alcanzó un fuerte volumen de transacciones por encima de los 2 mi-

llones de metros cuadrados a lo largo del pasado año.

En el resto de Europa, el panorama es más heterogéneo. Francia ha visto caer la actividad en sus principales plazas

Nuevo centro logístico de Grupo Primafrio en Belfort (Francia).



GRUPO PRIMAFRIO

como París, Marsella y Lyon, aunque Lille y Orleans se han mantenido activas gracias a acuerdos de gran volumen. En los Países Bajos, los elevados costes del suelo y el incremento en los costes de desarrollo

han frenado la aparición de nuevos proyectos, limitando la oferta disponible.

Uno de los factores que han evitado una caída mayor en los precios del alquiler ha sido,

precisamente, la falta de suelo disponible para nuevas promociones. La regulación urbanística en la mayoría de los países europeos ha restringido el acceso a terrenos industriales, lo que mantiene la presión sobre

las rentas a pesar de la caída en la demanda. Actualmente, las tasas de desocupación han subido hasta un promedio en Europa del 6 por ciento, con diferencias significativas entre mercados: algunos se mantienen en niveles bajos del 2 por ciento, mientras que otros han alcanzado hasta el 11 por ciento.

A pesar de la desaceleración en la demanda, la inversión ha tenido un fuerte repunte en 2024, con un crecimiento del 23 por ciento respecto a 2023. La reducción de la inflación y los recortes de tasas de interés por parte del BCE han favorecido un entorno financiero más estable, lo que ha reactivado la actividad de compra de activos logísticos.

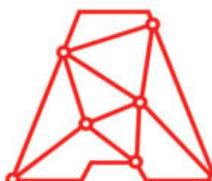
En particular, Alemania se ha convertido en un destino atractivo para inversores extranjeros, con una mayor parti-

cipación de capital estadounidense. Reino Unido, por su parte, ha logrado estabilizar su mercado tras un periodo de alta inflación que había generado incertidumbre en los inversores. En Países Bajos y Francia, la inversión ha estado impulsada por el potencial de revalorización de activos a medida que los alquileres continúan ajustándose al alza.

Perspectivas para 2025

A corto plazo, la previsión es que el mercado continúe con un crecimiento moderado, sostenido por la estabilidad en la inversión y la limitación de la oferta de nuevas naves. No obstante, la evolución económica de la región y la política monetaria del BCE serán claves para determinar si la demanda logra recuperar parte del terreno perdido en 2024.

Como en el resto del suplemento, este análisis se basa en diversas fuentes del sector, por lo que algunos datos sobre el mercado inmologístico en España podrían diferir ligeramente, dependiendo de la metodología utilizada en cada estudio.



Aragón Plataforma Logística

Conectando el mundo
Connecting the world


www.aragonplataformalogistica.es

Plataformas:

Sociedades:











Consejo asesor:























Visítenos en Transport Logistic en Múnich del 2 al 5 de junio. Stand A4/326.




OPINIÓN | SOSTENIBILIDAD SOCIAL, ECONÓMICA Y MEDIOAMBIENTAL

IMPACTOS DEL INMOLOGÍSTICO

RAMÓN
VÁZQUEZ NEGRO

Presidente de
ACTE



Aunque comúnmente se usa el vocablo “logística” como aglutinador, estoy convencido de que el término global es “cadena de suministros”. Este concepto engloba los cuatro pilares básicos: transporte, logística, formación e inmologística. Este último pilar comprende las infraestructuras nodales en las que se prestan servicios de carga y descarga, transbordo, almacenamiento y, en algunos casos, servicio de despacho de aduanas. Cada instalación está ligada a uno o varios modos de transporte, sirviendo, en ocasiones, como intercambio modal. Y como cualquier mercado, se conforma con oferta, demanda, producto y capital, uniendo los dos conceptos de especialización: logístico e inmobiliario.

En todos los casos, el papel de los activos inmologísticos es fundamental para regular los flujos de mercancías. Y la inversión inmologística en España es cada vez más importante, si tenemos en cuenta el universo de fondos tanto institucionales como privados que invierten en inmobiliaria, con gran presencia de inmuebles logísticos en las carteras. Además, disponemos de un instrumento como el *stock* inmologístico, obtenido por un largo trabajo de campo desarrollado por CBRE y alum-

nos del Grado de Logística y Transporte de la Universidad Camilo José Cela, consiguiendo el tamaño exacto del *stock* tras haber analizado “producto por producto” el mercado logístico de suelos y naves de las principales zonas de España.

Todo lo que es necesario e imprescindible en todos los aspectos de la vida de los ciudadanos forma parte de una cadena de suministros y, por lo tanto, objeto de transporte, logística e inmologística a fin de cumplir la regla de oro: “Hacer disponible el producto correcto, en la cantidad deseada, en la condición requerida, en el lugar solicitado, en el tiempo exacto y al mínimo coste”. Si, como en la inmensa mayoría de los casos, todo va bien y nada falla, la logística es invisible.

El principal reto es ‘el cambio permanente’, enmarcado en los dos principales deseos de los actores económicos: mayor flexibilidad y costes más bajos, lo que da lugar al incremento de tamaño con mayores soluciones logísticas globales, mayores capacidades de carga, mayores eficiencias en los sistemas de transporte y mayores plataformas logísticas; *megahubs* con plataformas inmologísticas desde 5.000 a 200.000 metros cuadrados, conviviendo con *microhubs* dentro de las ciudades.

La globalización en el movimiento de mercancías y las nuevas modalidades de consumo a través del *ecommerce* y del incremento de mercancías en los centros de las grandes ciudades, junto a la creciente influencia de la sostenibilidad medioambiental, requieren que los almacenes, plataformas logísticas y centros de distribución evolucionen hacia estructuras nodales de servicios y soporte (ENS).

Maximizar el ahorro de los costes operativos y mejorar el nivel de servicio aumentando la competitividad son, cada vez más, aspectos clave para las compañías, tanto productores y distribuidores como operadores de transporte y logística, por lo

que la localización, el diseño y las prestaciones son aspectos clave. Dada la gran variedad de opciones para el mercado inmologístico, es difícil saber qué combinación es la óptima para conseguir un objetivo determinado y una mejora continua con un enfoque basado en la eficiencia de costes y servicios, con diseños y procesos flexibles y fiables. La logística actual es un problema del *ecommerce*, pero también, una oportunidad inmologística con impactos en el inmobiliario tradicional y la aparición de nuevos productos que se concretan en los principales cambios que producen estas nuevas tendencias de consumo, como el incremento de naves de logística, en número y dimensión, la reorientación de naves de logística regional, la reducción de naves de distribución capilar y *cross-docking* y la aparición y fuerte incremento de plataformas de distribución urbana.

Desde ACTE estamos aplicando para estos desarrollos, productos especializados que unen la aplicación de diferentes análisis y metodologías de las disciplinas de la consultoría y el profundo “know how” en operaciones e infraestructuras logísticas nacionales e internacionales para atender al nuevo escenario del mercado global y de innovación estratégica. Esto permite a las empresas la utilización de potentes recursos desde una óptica independiente en la que esta integración es posible gracias a que contamos con la presencia y perspectiva global, las disciplinas, el equipo y la experiencia en múltiples áreas de actividad necesarias para poder integrar la demanda, la oferta y el capital. Se trata de dar valor añadido e innovación estratégica en toda la Gestión de la Cadena de Suministro, en todas las especialidades logísticas y en todos los ámbitos, con un enfoque centrado en el cliente y compro-

metido con él y que se concretan en cinco principales áreas: inmuebles y equipamiento, tecnologías, servicios de transporte + logística, sostenibilidad y gestión *supply chain*.

No nos podemos olvidar de la sostenibilidad medioambiental y el aumento de la conciencia verde, especialmente con la logística inversa (y el grave problema de las devoluciones de *ecommerce*) y la logística verde (residuos y reciclaje) como procesos que tienen por objeto asegurar retornos de mercancías, tanto a petición de los clientes por causa de errores, problemas técnicos que implican reparación, como a los establecidos por las empresas y/o normativas para asegurar el reciclaje o la eliminación, para la

valorización en el mercado de ocasión o reutilización de productos al final de su vida. Tres son los grandes bloques que inciden en la inmologística: el ciclo del agua, el ciclo energético y la integración paisajística.

En ACTE venimos desarrollando desde hace muchos años, el proyecto Logística Responsable, que permite avances significativos a favor del medio ambiente con reducción de impacto de las actividades logísticas y de transporte. No obstante, a pesar del progreso significativo en los últimos años, el mundo no está cumpliendo con los objetivos energéticos mundiales fijados en los ODS para 2030.

Para finalizar me gustaría mencionar la relevancia cada vez mayor de la formación especializada para la generación de talento. Invertimos en formación en sectores que no son productivos, como por ejemplo hay un exceso de ingenieros, y, sin embargo, hay escasa formación profesional básica y universitaria de grado especializada para el sector del Transporte y la Logística (10 por ciento del PIB). Es el presente y el futuro para que este sector sea sostenible medioambiental, económica y socialmente

TODO LO QUE AFECTA AL SER HUMANO TIENE DETRÁS UNA OPERACIÓN DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Panattoni consolida su liderazgo inmologístico en la Península Ibérica con el alcance de tres hitos

El promotor inmobiliario logístico-industrial líder en Europa, continúa consolidando su presencia en la Península Ibérica con el logro de hitos en tres proyectos clave: la finalización de la primera fase de Panattoni Park Miranda de Ebro en España, el avance hacia la plena ocupación de Panattoni Park Porto Valongo en Portugal y el inicio de obras de Panattoni Park Lisbon-City



Miranda de Ebro, disponibles 65.000m²

Panattoni Park Miranda de Ebro: nuevo referente logístico en el corredor atlántico

Con 62.180 m² construidos en su primera fase, Panattoni Park Miranda de Ebro se posiciona como uno de los desarrollos logísticos más ambiciosos del norte de España. Este almacén multiinquilino, hasta 4, ubicado en el Polígono de Ircio, ya está disponible para alquiler y es la primera fase de un parque que alcanzará los 133.087 m² de superficie bruta alquilable, repartidos en dos edificios.

Su localización estratégica en el cruce entre Castilla y León, La Rioja y el País Vasco, —con acceso a las autopistas A68 y A1 (une Madrid con Francia) y a menos de 4km de la Terminal de Contenedores Miranda y 10km del puerto seco de Bilbao— lo convierte en un nodo clave del Corredor Atlántico.

El parque destaca por su altura libre mínima de 11 metros, 156 muelles de carga, más de 1.200 plazas de aparcamiento y un amplio patio de maniobras. A todo ello se suman medidas de sostenibilidad como paneles solares, iluminación LED inteligente, cargadores para vehículos eléctricos y certificación BREEAM nivel "Excellent". La segunda fase, contempla un edificio 'llave en mano' de más de 70.000 m².

Es importante señalar las ventajas fiscales de la ubicación: Régimen "tax free" con exención de Licencia de Actividad, IAE e IBI (95% durante dos años), reducción del 50 por ciento en IAE por cinco años adicionales y bonificaciones por creación de empleo a partir del octavo año.

Porto Valongo: éxito de ocupación en el norte de Portugal

En Portugal, Panattoni ha alcanzado la ocupación del 50% de su parque logístico Panattoni Park Porto Valongo de 76.000m² distribuidos en dos almacenes. El promotor continúa recibiendo peticiones de potenciales inquilinos interesados por los últimos módulos disponibles desde 14.00m² hasta 37.000m²

Esta buena acogida del mercado se debe a la excelente ubicación del parque, que cuenta con acceso directo a las autopistas A41 (circunvalación exterior de Oporto) y A4 (conecta el área metropolitana de Oporto con el interior del país), a sus precios de renta competitivos y a los altos niveles de calidad y funcionalidad de las infraestructuras.



Porto Valongo, disponibles 14.390m² hasta 37.260m²

El diseño permite que los almacenes sean eficientes, reduzcan los costes operativos y ofrezcan espacios agradables para sus futuros usu-

rios. Todas estas características están avaladas por la certificación de construcción sostenible BREEAM, nivel "Very Good".

Asimismo, el parque ha demostrado poder adaptarse a las necesidades logísticas de sectores como la distribución alimentaria, mobiliario y decoración, intralogística y fabricación de componentes para el sector edílico.

Lisbon-City: conversión hacia una logística urbana moderna y sostenible

En Lisboa, a tan solo 11km del Aeropuerto de la capital lusa, Panattoni ha iniciado la construcción de Panattoni Park Lisbon-City sobre los terrenos de la antigua fábrica de vidrio de la multinacional francesa Saint-Gobain. El proyecto de transformación y revitalización creará 85.000 m² de SBA distribuidos en cinco edificios logísticos, distribuidos en dos parcelas.



Lisbon-City (visualización del proyecto) 85.000m² en construcción

La primera fase, ya en marcha, contará con 52.590 m² y estará disponible en 2026. Incluirá edificios con zonas de oficinas, espacios sociales, paneles solares, cargadores eléctricos y entreplantas. La segunda añadirá 32.893 m² y estará enfocada a proyectos 'llave en mano' orientados a la logística urbana y de última milla.

El parque se desarrolla con criterios de sostenibilidad, utilizando materiales reciclados y reduciendo un 30% la huella de carbono. Se prevé obtener la certificación medioambiental BREEAM nivel "Excellent".

Impulsando un futuro duradero

Con estos hitos, Panattoni fortalece su posición como referente del sector inmologístico en la península, Laurent Jayr Head of Development de Panattoni Iberia, señala: "Estamos muy orgullosos con los 3 proyectos actualmente en marcha, en Oporto y Lisboa, de ser partícipes de la modernización y renovación del parque inmologístico portugués en los dos principales polos de consumo del país aportando unas instalaciones más modernas, eficientes, duraderas, agradables y operativas".

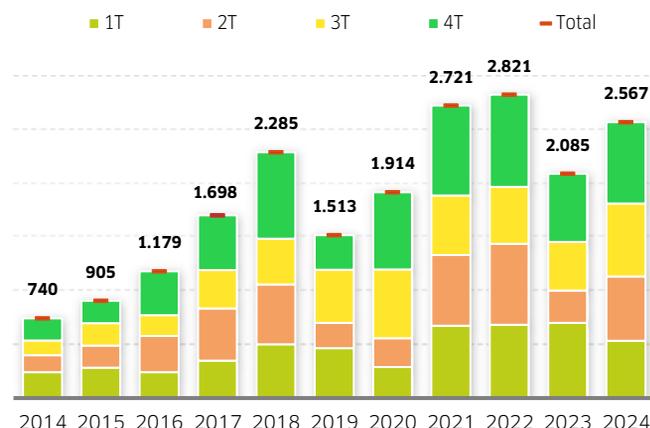
MERCADO LOGÍSTICO | ESPAÑA

SOLIDEZ Y CAUTELA

EL SECTOR MANTIENE EN 2024 SU DINAMISMO INVERSOR Y DE CONTRATACIÓN LOGÍSTICA, AUNQUE CON SIGNOS DE MODERACIÓN EN EL CRECIMIENTO DEL MERCADO

POR ENCIMA DE LA MEDIA EUROPEA

La contratación superó los 2,5 millones de metros cuadrados en 2024, registrando la tercera cifra récord de la serie histórica, según datos de la consultora CBRE. Esta cifra es un 23% superior a la registrada en 2023 (2 millones de metros cuadrados).



Datos en miles de metros cuadrados. Fuente: CBRE Research.

EL SECTOR LOGÍSTICO, EN EL FOCO INVERSOR

España recupera los volúmenes de inversión en el mercado inmo­logístico. La cifra registrada en 2024 supera los 1.400 millones de euros, un 21% más que en 2023 y en línea con la media de los últimos 10 años.



Datos en millones de euros. Fuente: CBRE Research.

El mercado inmo­logístico en España cerró 2024 con un comportamiento mixto. A pesar de un entorno económico incierto en el ámbito europeo, el sector mostró resiliencia, destacando especialmente en la contratación logística y la inversión inmobiliaria. No obstante, factores como el alza de los costes de financiación y la limitación de nuevo suelo logístico generaron ciertas presiones en la evolución del mercado, según destacaron a este periódico analistas del sector.

En 2024, la demanda de espacios logísticos en España se mantuvo en niveles relativamente altos. De hecho, el mercado inmo­logístico español lidera el crecimiento en Europa, convirtiéndose en el único país con tasas de crecimiento positivas en los últimos cinco años. Además, es el que más creció en contratación también en 2024, hasta superar los 2,5 millones de metros cuadrados (+23 por ciento), según el informe ‘Tendencias CBRE en Industrial & Logístico’.

La contratación logística en España se ha incrementado un 11 por ciento en los últimos cinco años, frente a la caída del 24,8 por ciento registrada en el conjunto del mercado europeo, según datos de la consultora CBRE.

El pasado año, la contratación en los principales polos logísticos españoles, es decir, zona centro y Cataluña, experimentó un aumento del 18,2 por ciento, mientras que en el ámbito europeo se redujo un 11,6 por ciento en su conjunto.

El informe señala que España presenta un potencial de crecimiento superior al de la media europea, lo que se sustenta “en sólidos fundamentales de demanda, así como en nuevos *drivers* que posicionan a España como un atractivo polo logístico”. Al mismo tiempo, el potencial de crecimiento en *nearshoring*, contando España con tres de los puertos europeos con más incremento de tráfico de contenedores, se sitúa como otro factor que podría aumentar la demanda de espacio logístico a largo plazo.

En cuanto a las previsiones, el mercado inmo­logístico español se alinea con la media de los últimos cinco años, aunque no se anticipa que se superen las cifras de 2024, según CBRE.

En esta línea, el mercado español apunta una tendencia hacia la modernización y rehabilitación de naves a medio y largo plazo, impulsada por el envejecimiento del *stock* de naves logísticas, junto con los requerimientos cada vez más exigentes de los ocupan-



tes y un cambio inminente en la regulación contra incendios, apuntan desde CBRE.

Uno de los aspectos que destaca el informe de CBRE es que el mercado español está experimentando un ajuste con la contención de proyectos en construcción. Los dos últimos años han reflejado récord de entregas en las principales plazas, con más de 520.000 metros cuadrados en Cataluña en 2023 y más de un millón de metros cuadrados en la zona centro en 2024. En cuanto a la oferta futura, en la actualidad están en construcción más de 730.000 metros cuadrados, de la que el 40 por ciento ya está ocupada.

Por su parte, la *renta prime* en los principales enclaves seguirá una tendencia alcista a largo plazo, con un crecimiento más moderado en Madrid en comparación con Barcelona.

En 2024, la *renta prime* alcanzó los 6,85 euros mensuales por metro cuadrado en la zona centro, mientras que en Cataluña se situaron en 9 euros al mes por metro cuadrado, lo que supuso un incremento anual de casi el 6 por ciento.

El volumen de inversión en activos inmo­logísticos ha sido uno de los puntos más destacados del año. En 2024, España registró una inversión superior a los 1.400 millones de euros en el sector logístico e industrial, consolidándose como uno de los mercados más atractivos de Europa, de acuerdo con la estadística facilitada por CBRE.

EL AUGE DEL ECOMMERCE SIGUE IMPULSANDO EL DESARROLLO DE ALMACENES URBANOS PARA ENTREGAS DE ÚLTIMA MILLA



Uno de los fenómenos destacados ha sido la consolidación de las operaciones de “sale & leaseback” (venta con posterior alquiler), lo que ha permitido a muchas empresas liberar capital sin perder el control operativo sobre

Imagen de Cabanillas Park II, A y B, naves de última generación de MERLIN Properties.

sus instalaciones. El informe de CBRE pone el foco en la sostenibilidad, la última milla, la escasez de suelo y el impacto de la digitalización en el sector.

La demanda de naves con certificaciones energéticas y soluciones ecoefi-

cientes ha seguido creciendo. El cumplimiento de los objetivos ESG (ambientales, sociales y de gobernanza) se ha convertido en un factor determinante en las decisiones de inversión y arrendamiento.

Además, el auge del comercio electrónico sigue impulsando el desarrollo de almacenes urbanos para entregas de última milla. Madrid y Barcelona han liderado esta tendencia, aunque también se ha observado en ciudades de menor tamaño.

Por otro lado, la falta de nuevo suelo industrial sigue siendo un reto en España, especialmente en los principales polos logísticos. Esto ha generado un mayor interés en ubicaciones periurbanas y zonas emergentes.

Finalmente, en cuanto al impacto de la digitación, el informe de la consultora CBRE señala que la automatización y el uso de tecnologías como el *big data* y la inteligencia artificial IA han ganado protagonismo en la gestión y optimización de espacios logísticos.

De cara al presente ejercicio, las expectativas para el mercado inmologístico español siguen siendo positivas, aunque con un crecimiento más moderado. Se espera que la demanda de espacios continúe estable, pero con un mayor foco en la eficiencia operativa y la sostenibilidad.



El Área Logística de Antequera se sitúa estratégicamente en un emplazamiento privilegiado en el sur de España. Con conexión a la red de transporte ferroviario de mercancías, su proximidad a la estación de AVE, limitrofe al área, un acceso directo a los grandes ejes de carreteras, autopistas y a los puertos de Málaga y Algeciras, se beneficia de infraestructura de calidad para facilitar el tratamiento de la logística y distribución de mercancías.

Gracias a una localización excepcional, a unas infraestructuras únicas y su complementariedad con la zona logística, el Área aprovecha todo su potencial para acompañar el desarrollo industrial y de servicios de las empresas, así como favorecer su difusión local, nacional o internacional.

Declarada de interés autonómico e impulsada por la Junta de Andalucía, permitirá continuar rápidamente la urbanización de las 300 hectáreas de terreno y proponiendo al mismo tiempo la creación de importantes infraestructuras.

El área, dotada de zona intermodal, la convierte en un nodo ferroviario privilegiado para el tráfico de mercancías, donde confluyen cuatro líneas férreas, los corredores europeos Atlántico y Mediterráneo, y dos de alta velocidad (LAV Córdoba-Antequera-Málaga y la LAV Sevilla-Antequera-Granada) y en la proximidad del cruce de un enclave único para la distribución de mercancías tanto a nivel regional como nacional.

Integra una amplia zona logística, con una estructura muy flexible en cuanto a superficies y diseño, que permite dar respuesta a las diferentes necesidades de los operadores logísticos, permitiendo la implantación de pequeñas construcciones hasta mega plataformas, oferta muy limitada en España, complementada con zona multi-actividades destinadas a servicios al transportes, haciendo del área un verdadero clúster de la logística y el transporte.

Desde su inicio, el Área Logística de Antequera, se ha diseñado para limitar al máximo su impacto medioambiental, estando previsto la incorporación de energías sostenibles al objeto de convertirse en el primer área logística de energía positiva de Europa.

OPINIÓN | SERVICIO, EFICIENCIA, TECNOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD

MERCADO EN TRANSFORMACIÓN

CRISTIAN OLLER

Head of Asset Management del Sur de Europa, Prologis



El sector inmologístico afronta desde hace un tiempo una etapa de cambios marcados por la evolución de los hábitos de consumo, la digitalización y la necesidad de mantener una operativa logística eficiente y sostenible. Además, el contexto geopolítico y económico que vivimos en el ámbito global añade nuevos desafíos. La inestabilidad en distintas regiones del mundo, la necesaria fluidez y resiliencia de las cadenas de suministro globales y la normativa en materia medioambiental ponen el foco en la redefinición de las estrategias logísticas.

El crecimiento del sector ha puesto sobre la mesa un reto clave: la escasez de suelo en las principales áreas urbanas. Para responder a esta situación, es imprescindible agilizar los procesos administrativos y fomentar la colaboración público-privada.

Una de las soluciones que abordamos en Prologis es, por ejemplo, la reconversión de espacios en desuso, como es el caso de Sant Boi DC7, una antigua fábrica que reconvertimos en una moderna plataforma de última milla. Sin embargo, este tipo de desarrollos requiere también mayor flexibilidad en las normativas urbanísticas, permitiendo cambios de uso y adaptaciones a las necesidades actuales de la industria logística.

La tecnología es un pilar fundamental en la transformación del sector logístico e inmologístico. La automatización y la inteligencia artificial están cambiando la forma en que se gestionan las cadenas de suministro, optimizando rutas, sistemas de seguimiento, tiempos de entrega y gestión de inventarios. En el ámbito de los almacenes, la robótica avanzada está mejorando la eficiencia operativa, reduciendo costes y aumentando la capacidad de respuesta ante la demanda.

En los últimos años, el desarrollo de proyectos logísticos a medida se ha consolidado como una de las tendencias clave para responder a las crecientes demandas del sector. La capacidad de adaptarse a las necesidades específicas de cada cliente, así como de ofrecer soluciones integrales más allá del activo inmobiliario, se ha convertido en un factor diferenciador. La trayectoria de Prologis es reflejo de esa evolución: comenzamos como una empresa puramente *real estate* y, con el tiempo, hemos incorporado servicios de valor añadido que nos

permite abordar los proyectos desde una perspectiva más completa. Esta transformación refleja una dinámica común en el sector, donde la flexibilidad, la personalización y la eficiencia operativa son cada vez más decisivas.

Net Zero 2040: la hoja de ruta hacia la sostenibilidad

La sostenibilidad ya no es una opción, sino una necesidad para la industria y para la sociedad. En este sentido, Prologis ha definido una estrategia clara con el objetivo de alcanzar las cero emisiones netas en toda su cadena de valor para 2040. Esta hoja de ruta, denominada Net Zero 2040, se basa en la integración de soluciones energéticas sostenibles, la eficiencia operativa y la reducción del impacto ambiental de los edificios logísticos.

En línea con este compromiso, Prologis impulsa la movilidad eléctrica a través de la plataforma Essentials. Durante el año pasado se instalaron más de 280 cargadores para vehículos eléctricos en nuestras instalaciones en España.

Asimismo, el acuerdo con Acciona Energía permite la instalación de comunidades solares en las cubiertas de los edificios logísticos, generando hasta 10,5 MWp de energía renovable para autoconsumo de los clientes y para las comunidades y vecinos cercanos.

El sector inmologístico tiene un papel clave en la reducción de la huella de carbono y en la transición hacia una economía más sostenible. La combinación de energías renovables, eficiencia energética y estrategias de compensación de emisiones marcará el camino hacia un modelo logístico más responsable con el entorno.

España tiene todos los elementos para consolidarse como un nodo logístico esencial en Europa. Su posición geográfica privilegiada, con conexiones estratégicas entre Europa, África y América, la convierte en un punto clave para la optimización de las cadenas de suministro internacionales.

La combinación de infraestructura de transporte, desarrollo tecnológico y compromiso con la sostenibilidad será determinante para el futuro del sector. En este entorno cambiante, la industria logística debe seguir evolucionando para anticiparse a las necesidades del mercado y garantizar una cadena de suministro cada vez más eficiente, flexible y sostenible.

LA SOSTENIBILIDAD YA NO ES UNA OPCIÓN, SINO UNA NECESIDAD PARA LA INDUSTRIA Y PARA LA SOCIEDAD

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Sostenible

Conectado

Eficiente

Transparente

MERCADO LOGÍSTICO | TENDENCIAS

ESPAÑA, A LA VANGUARDIA

LA CONTRATACIÓN DE NAVES LOGÍSTICAS, CADA VEZ “MÁS SOFISTICADAS”, SE INCREMENTÓ UN 11% DE MEDIA EN NUESTRO PAÍS EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS, FRENTE AL DESCENSO DEL 25% EN EL CONJUNTO DEL MERCADO EUROPEO

España lidera el crecimiento en el mercado europeo de la inmo-logística, convirtiéndose en el único país con tasas de crecimiento positivas en los últimos cinco años. Además, nuestro país es el que más creció en contratación también en 2024, según el último informe ‘Tendencias CBRE en Industrial & Logístico’.

La contratación logística en nuestro país se ha incrementado un 11 por ciento en los últimos cinco años, frente a la caída del 24,8 por ciento registrada en el conjunto del mercado europeo, según datos de la consultora. El pasado año, la contratación en los principales polos logísticos españoles, es decir, zona centro y Cataluña, experimentó un aumento del 18,2 por ciento, mientras que en el ámbito europeo se redujo un 11,6 por ciento en su conjunto.

El informe señala que España presenta un potencial de crecimiento superior al de la media europea, lo que se sustenta “en sólidos fundamentales de demanda, así como en nuevos *drivers* que posicionan a España como un atractivo polo logístico”. Al mismo tiempo, el potencial de crecimiento en *nearshoring*, contando España con tres de los puertos europeos con más incremento de tráfico de contenedores, se sitúa como otro factor que podría aumentar la demanda de espacio logístico a largo plazo.

En cuanto a las previsiones, el mercado inmo-logístico español se alinea con la media de los últimos cinco años, aunque no se anticipa que se superen las cifras de 2024, según CBRE. En esta línea, el mercado español apunta una tendencia hacia la modernización y rehabilitación de naves a medio y largo plazo, impulsada por el envejecimiento del *stock* de naves logísticas, junto con los requerimientos cada vez más exigentes de los ocupantes y un cambio inminente en la regulación

contra incendios, apuntan.

Uno de los aspectos que destaca el informe de CBRE es que el mercado español está experimentando un ajuste con la contención de proyectos en construcción. Los dos últimos años han reflejado récord de entregas en las principales plazas, con más de 520.000 metros cuadrados en Cataluña en 2023 y más de un millón de metros cuadrados

en la zona centro en 2024. En cuanto a la oferta futura, en la actualidad están en construcción más de 730.000 metros cuadrados; el 40 por ciento de la superficie ya está ocupada.

Por su parte, la renta *prime* en los principales enclaves seguirá una tendencia alcista a largo plazo, con un crecimiento más moderado en Madrid en comparación con Barcelona. En 2024, la renta *prime* alcanzó los 6,85 euros mensuales por metro cuadrado, mientras que

€
600
EUROS POR M2
ES EL COSTE
MEDIO DE
CONSTRUCCIÓN
DE UNA NAVE
LOGÍSTICA EN
LA ACTUALIDAD

Customer
Fulfillment
Center (CFC)
de Alcampo en
San Fernando
de Henares.



en Cataluña se situaron en 9 euros al mes por metro cuadrado, lo que supuso un incremento anual de casi el 6 por ciento.

Inversión al alza

La inversión en el negocio inmo-logístico seguirá al alza en 2025, según revela el último informe de ‘Real Estate Market Outlook 2025’ de CBRE. Las previsiones sitúan la inversión en logística entre un 10 y un 15 por ciento sobre el total del mercado inmobiliario en España en 2025, aproximándose a los 2.000 millones de euros. Esta cifra ascendió a 1.400 millones de euros el pasado año, lo que supuso un incremento del 21 por ciento respecto al ejercicio anterior.

El retorno del capital internacional, la reducción de los costes de financiación y el atractivo de la divisa europea frente al dólar serán los principales factores dinamizadores de la inversión, según el informe. De la mano, también, de un mercado de ocupación que seguirá siendo robusto para todos los sectores.

“La digitalización está transformando el sector logístico”, apunta Miriam Goicoechea,

Head de Research en Iberia de CBRE. A esto se suma el elevado interés de los inversores por la sostenibilidad. Lo que hace que la oferta de producto en logística sea “cada vez más sofisticada”, señala Goicoechea.

“Hace 10 o 12 años, el mercado inmo-logístico español iba más retrasado en materia de sostenibilidad, por ejemplo, pero esto ha cambiado radicalmente en los últimos cinco años”, asevera Paloma Relinque, Head de Capital Markets en España de CBRE. De hecho, “cuando un inversor se interesa por un proyecto, puedo asegurar que la primera conversación tiene que ver con la sostenibilidad”, insiste.

Otro de los asuntos a tener en cuenta es la escasez de suelo para uso logístico, principalmente en los dos grandes polos del país, Madrid y Barcelona. En este sentido, “el futuro va a estar marcado en parte por la rehabilitación del *stock* que se encuentra más obsoleto”, admite Goicoechea.

Por otra parte, el impulso del comercio electrónico se ha ido atenuando, lo que repercute en el perfil de las operaciones que se impulsan en el ne-



ALCAMPO

gocio inmologístico. “En España, el comercio electrónico representa una tasa de entre el 12 y el 13 por ciento sobre el total del mercado del *retail*, muy por debajo de Europa, donde se supera ampliamente el 15 por ciento”, explica Goicoechea. “En España se sigue apostando más por la tienda física”, recalca.

Futuro

Ignacio García Cuenca, country manager de Goodman España, hace un balance sobre las necesidades de la logística del futuro. “La logística va bien porque se necesitan más metros cuadrados”, apunta. En esta línea, “España es el único país de nuestro entorno en el que crece la contratación logística”, recalca. Así, España creció un 18 por ciento en contratación logística el pasado año, frente a la caída del 8 por ciento en Francia, del 22 por ciento en Alemania y del 35 por ciento en Países Bajos. No obstante, “es preciso también destacar que, en términos globales, la contratación logística alcanza los 6 millones de metros cua-

drados anuales en Alemania frente a los escasos 2 millones en España”, matiza.

García Cuenca deja claro que “la logística en los próximos diez años va a ser cada vez más cara, por el incremento de costes”. Este aumento se refleja en aspectos como el crecimiento de los costes de construcción, que han pasado de una media de 250 euros por metro cuadrado de media para una nave logística estándar hace cinco años a superar los 600 euros por metro cuadrado en 2025, según expone.

Además, “el suelo logístico-industrial es marginal y cuesta más desarrollarlo”, por lo que su compañía apuesta por el crecimiento de la capacidad logística en vertical. Cuenca recuerda que a España todavía no ha llegado con fuerza este fenómeno, pero que países como China o Japón es normal construir naves logísticas de más de 20 plantas.

Otro aspecto que influye en el incremento de los costes lo-

gísticos es el laboral, por lo que en los próximos años se esperan “avances brutales en robótica en este terreno”. A su vez, en el transporte se acumulan problemáticas como una transformación tecnológica poco madura o la falta de conductores, por lo que aboga por avanzar en la optimización de rutas por medio de la inteligencia artificial (IA). Mientras, en el reparto urbano recalca que no hay alternativas a las furgonetas y que los *hubs* urbanos añaden un coste a la cadena de suministro, por lo que reclamó que “las Administraciones se pongan las pilas para optimizar el tráfico en las ciudades mediante el *big data* y la IA y con grandes dosis de flexibilidad”.

Finalmente, en cuanto a la sostenibilidad, Cuenca pronostica que las naves logísticas van a ser autosuficientes en cuanto se sepa conjugar la obtención de energía por placas fotovoltaicas y la recogida de los excedentes a través de baterías.

LAS NAVES SERÁN AUTOSUFICIENTES EN ENERGÍA

SALAMANCA, 244.000 m² de suelo urbanizado junto al Puerto Seco



1ª FASE DISPONIBLE EN 2026

Parcelas desde 10.000 a 70.000 m²
Precios muy competitivos
Adecuación de la urbanización a las necesidades de la empresa (cota, vados, suministros).

Plataforma Logística de Salamanca

OPINIÓN | UNA NUEVA ETAPA

EN CONSTANTE EVOLUCIÓN

**LUIS
LÁZARO**

Managing Director Retail
& Logistics
Merlin Properties Socimi



El sector inmo-
logístico ha vivido un crecimiento acelerado en los últimos años, impulsado por una fuerte demanda de espacio y niveles de inversión récord. Sin embargo, el contexto actual plantea nuevos desafíos, entre ellos, el aumento de la oferta en ciertas localizaciones, el incremento de los costes de construcción, la demora en la toma de decisiones a la hora de alquilar espacio por parte de operadores y *retailers*, o las continuas y crecientes exigencias en cuanto a la sostenibilidad y la innovación. Lejos de suponer algo negativo, esta nueva etapa representa una oportunidad para consolidar un mercado más eficiente, sostenible e innovador.

Si bien se percibe cierta desaceleración en el sector, debido probablemente a la situación financiera y macroeconómica en Europa, y más recientemente a la incertidumbre derivada de la tormenta arancelaria, los niveles de absorción e inversión se mantienen sólidos y en medias históricas. Según el último informe *European Logistics Outlook* de Savills, el volumen total de inversión en 2024 en el sector industrial y logístico europeo alcanzó los 37.900 millones de euros, lo que supone un incremento del 14 por ciento respecto a 2023. Esta cifra representó el 24 por ciento de la inversión inmobiliaria en Europa, manteniendo la cuota del sector logístico.

Por su parte, el incremento del coste de la construcción es uno de los factores que más impactan en la rentabilidad de los proyectos. A ello se suman los posibles aranceles sobre determinadas materias primas importadas, que pueden encajear componentes clave, complicando la planificación financiera de

los nuevos desarrollos. Así, en los últimos meses, se ha observado un retraso en la finalización de algunos proyectos y una reducción de desarrollos especulativos, por la incertidumbre macroeconómica y la falta de visibilidad en cuanto a rentabilidad. Aun así, la demanda continúa siendo sólida, especialmente en ubicaciones estratégicas y con activos de alta calidad. Por ello, los proyectos 'llave en mano' han cobrado protagonismo. La necesidad de asegurar la rentabilidad está llevando a promotores e inversores a apostar por soluciones adaptadas a la demanda específica de los operadores, reduciendo la incertidumbre por esos costes elevados. Sin embargo, la escasez de suelo finalista sigue siendo un reto importante, especialmente en regiones como Cataluña, donde los plazos del desarrollo urbanístico son largos y la disponibilidad de grandes parcelas, muy limitada.

De igual forma, uno de los grandes desafíos que sigue sin resolverse, aunque se continúa haciendo pruebas en algunas ciudades, es la distribución urbana de última milla. El auge del *e-commerce* y las crecientes restricciones de circulación en las ciudades, en línea con los objetivos de descarbonización, impulsan la necesidad de soluciones logísticas urbanas. En este contexto, los *microhubs* y la logística de proximidad jugarán un papel clave en la construcción de un modelo más sostenible. Para ellos hay que adaptar tanto la legislación como las infraestructuras de forma que, cuando se alcance el punto de inflexión, los *microhubs* sean una solución factible.

Por último, la flexibilidad y la calidad de las instalaciones son ahora más relevantes que nunca, con

una demanda creciente de activos modernos, eficientes y sostenibles. Certificaciones como LEED y BREEAM ya son estándar.

Pero el sector va más allá, apostando por soluciones aún más innovadoras: integración de infraestructuras para movilidad eléctrica, tecnologías para la optimización de procesos, o naves flexibles capaces de adaptarse a distintas operativas dentro de un mismo espacio, son algunos ejemplos de esta evolución.

La demanda de los operadores sigue siendo firme, especialmente en enclaves estratégicos con buena conectividad y acceso a talento. Aunque el contexto macroeconómico genera cierta cautela, los operadores continúan buscando naves modernas, eficientes y adaptadas a sus necesidades operativas, lo que mantiene activa la absorción en los principales mercados. Esta cautela, lejos de frenar el sector, ha elevado el nivel de exigencia, consolidando una oferta más profesionalizada y alineada con las necesidades reales del mercado.

No obstante, pese a estos retos coyunturales, la inmo-
logística se mantiene como un sector clave dentro del inmobiliario y continúa atrayendo el interés de los inversores, especialmente en España, donde el mercado sigue mostrando solidez.

**EL INCREMENTO
DEL COSTE
DE LA
CONSTRUCCIÓN
ES UNO DE LOS
FACTORES QUE
MÁS IMPACTAN
EN LA
RENTABILIDAD
DE LOS
PROYECTOS**



Líder en Inmologística, Suelo Logístico y Servicios

Integrada en:



SUELO
con disponibilidad
inmediata

Ágil
tramitación de
PROYECTOS

Rápida
obtención de
LICENCIAS

AYUDAS
a la
INVERSIÓN

S

SOSTENIBILIDAD

Medioambiental Sectorial
Económica Social

Alineación con las áreas prioritarias recogidas en la Estrategia Green Deal de la Unión Europea

URBANISMO SOSTENIBLE
CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE



U

URBANISMO

DESARROLLADO con definición de parámetros relevantes en Aprovechamientos Edificatorios **OCUPACIÓN, EDIFICABILIDAD, VOLUMEN, ALTURA** y **NORMATIVAS** de aplicación claras

Gestión Urbanística Edificación
Actividad



E

ESPECIALIZACIÓN

para **EMPRESAS** con **ACTIVIDADES:**
TRANSPORTE
LOGÍSTICA
SERVICIOS

Consumo Producción
Distribución E-Commerce

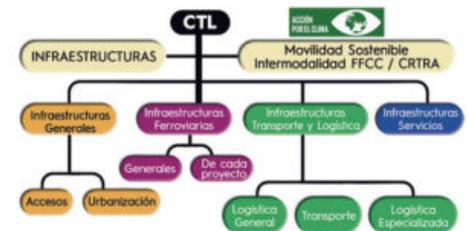
Adaptable a necesidades
Implantación Usuarios



L

LOCNECTION

Localización
+ Comunicaciones
+ Infraestructuras
+ Conexiones



O

OPTIMIZACIÓN PARCELARIA

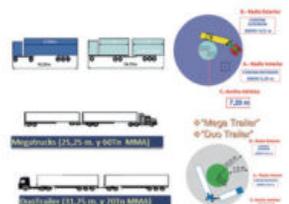
Viabilidad operativa de las alternativas de parcelas con distintas posibilidades constructivas para las implantaciones necesarias



Mega Hubs - CTL



Diseñadas para los Nuevos Vehículos



MERCADO LOGÍSTICO | DISTRIBUCIÓN URBANA

EL ROL CLAVE DE LA ÚLTIMA MILLA

LA SUPERFICIE LOGÍSTICA ASOCIADA AL COMERCIO ELECTRÓNICO HA CRECIDO UN 33% EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS, CONCENTRANDO EL 81% DE LA INVERSIÓN EN BARCELONA, MADRID Y VALENCIA

Las infraestructuras logísticas vinculadas al comercio electrónico siguen creciendo significativamente para adaptarse al incremento de las compras *online*, con el foco puesto en la eficiencia y en la sostenibilidad. Entre estas infraestructuras se encuentran desde los grandes centros de distribución ubicados en áreas periféricas hasta instalaciones urbanas de menor tamaño, diseñadas para optimizar la última milla y las entregas.

La superficie logística asociada al comercio electrónico ha crecido un 33 por ciento en los últimos tres años, según el 'IV Estudio sobre la logística del *ecommerce*' impulsado por el Centro Español de Logística (CEL) y NTT Data, concentrándose el 81 por ciento de la inversión en Barcelona, Madrid y Valencia.

Este análisis muestra también un incremento del 18 por ciento en el último año en los costes de transporte, situando el precio del envío promedio en 7,1 euros por envío de última milla en Madrid. En concreto, el coste logístico

44%

DE LA DEMANDA TOTAL DE NAVES LOGÍSTICAS EN ESPAÑA ESTÁ LIGADA A LA ÚLTIMA MILLA, SEGÚN EY

de la última milla en la ciudad de Madrid para un paquete de *ecommerce* es aproximadamente de 7 euros, oscilando entre los 5,93 euros y los 8,27 euros por paquete y considerando las distintas suposiciones que se tomaron en cuenta para el caso de estudio, ya que estos precios varían en función de las operaciones de cada empresa, volúmenes, automatizaciones, tamaños o tipos de paquete, entre otros factores.

Este aumento de precios, sumado a la mayor sensibilización acerca de la sostenibilidad está propiciando que cada vez más

empresas se inclinen por soluciones como la entrega en puntos de conveniencia o las taquillas inteligentes. Y es que los gastos de entrega suponen más de un 70 por ciento de los costes logísticos del comercio electrónico y el principal impacto económico en las operaciones es el coste de transporte, que supone alrededor del 87 por ciento del gasto total logístico de la última milla, según el estudio.

El informe constata una estabilización en las transacciones asociadas a entrega física, que suman 548 millones de euros anuales y representan en torno al 33 por ciento sobre el volumen total del mercado del comercio electrónico en España. Esto supone un descenso del 1 por ciento respecto al volumen registrado el año anterior.

Por su parte, para la mayoría de las empresas la logística inversa no supera el 10 por ciento de las compras. El canal de devolución más frecuente sigue siendo la re-



Entrega de última milla con vehículo no contaminante de DHL.

cogida por el transportista, aunque las empresas intentan promover la devolución en tienda y la devolución en punto de recogida, por motivos de eficiencia, sostenibilidad, y generación de oportunidades de compra.

Demanda total

La entrega de última milla representa el 44 por ciento de la demanda total de instala-



ciones logísticas en España, lo que ha supuesto un crecimiento de 7 puntos en los dos últimos años, según el informe 'The Logistics Property Telescope Spain' de la consultora Ernst & Young (EY). El documento constata que los principales mercados regionales en nuestro país muestran resiliencia a medida que el crecimiento del comercio electrónico se estabiliza.

En este contexto, el precio del suelo en las primeras coronas y el elevado número de naves obsoletas en las grandes ciudades está llevando a repensar en nuevos modelos. Según el informe de EY, las operaciones de alquiler de instalaciones logísticas ligadas al

EL 21% DE LOS M2 TOTALES PRECISA DE RENOVACIÓN URGENTE

comercio electrónico y la última milla descendieron un 10 por ciento en 2024, pese a que la disponibilidad de naves vacías en Madrid ha aumentado, situándose

en el 10,5 por ciento de la oferta total, lo que da idea de el elevado número de instalaciones obsoletas. En el conjunto de España, el 57 por ciento de los 35,7 millones de metros cuadrados de superficie logística muestra cierto grado de obsolescencia y el 21 requiere una renovación urgente, según el estudio.

Por su parte, el elevado precio del suelo logístico en la primera corona está impul-



DISARAGON

sando a cierta descentralización, con un aumento de la contratación en regiones fuera de Madrid y la zona centro. Esta descentralización se percibe en el aumento de la contratación de espacios en regiones periféricas, que se ha elevado desde el 26 por

Optimizar la última milla es uno de los objetivos de la inmo-logística.

ciento en 2021 al 37 por ciento en 2024, según el informe de EY.

Según datos de la consultora inmobiliaria JLL, Madrid contaba el pasado año con 2,7 millones de metros cuadrados de naves logísticas en su primera corona, con una vinculación muy directa con la distribución urbana de mercancías y la última milla. Mientras que la segunda corona situaba su parque en 4,9 millones de metros cuadrados y la tercera corona en 6,2 millones de metros cuadrados.

Por su parte, Cataluña contaba con un stock en la primera corona de 2,3 millones de metros cuadrados de naves logísticas, frente a los 4,7 millones de metros cuadrados de la segunda corona y los 3,1 millones de metros cuadrados de la tercera corona.

Microhubs

Entre las iniciativas vinculadas al ámbito de la sostenibilidad y la eficiencia de la última milla sobresalen los *microhubs* urbanos. CITYlogin es una de las compañías pioneras en el mercado español en este tipo de soluciones para la distribución urbana.

CITYlogin llevó a cabo un proyecto en el aparcamiento subterráneo de la Plaza Mayor de Madrid hasta diciembre de 2023.

“Fue un proyecto muy satisfactorio y del que obtuvimos datos realmente útiles en cuanto a emisiones, volumen de reparto, uso de triciclos eléctricos, características de la infraestructura y necesidades al respecto”, subraya el director general de CITYlogin, Daniel Latorre.



MILLONES DE M2 DE NAVES LOGÍSTICAS EN LA PRIMERA CORONA DE MADRID

En la práctica “ver el éxito y viabilidad de este proyecto nos permitió aprender y aplicar los conocimientos adquiridos en un nuevo *microhub* que abrimos en Zaragoza en octubre de 2022”, matiza. Este *microhub* continúa operativo y desde él se reparten cada día más de 1.500 paquetes por el centro de la capital aragonesa con triciclos eléctricos, similares a los que se utilizaron en su día en el *microhub* de Madrid.

En cuanto a las tendencias, los puntos de conveniencia se han convertido en una opción de entrega y recogida de paquetería muy disruptiva. “Pueden llegar a modificar una entrega pura B2C transformándola en una B2B y alcanzando una consolidación mucho mayor de entregas”, sintetiza Latorre. En el caso de CITYlogin, el peso actual del B2C alcanza un 80 por ciento, mientras que el B2B supone el restante 20 por ciento.

Gestió i innovació en el transport i la logística



OPINIÓN | LA ADAPTACIÓN A NUEVAS DEMANDAS DEL MERCADO

CONVIRTIENDO RETOS EN OPORTUNIDADES

GUSTAVO CARDOZO

Director general y socio de Panattoni Iberia



por el COVID, creando una demanda sostenida de espacios logísticos, especialmente en áreas cercanas a las ciudades para proyectos de última milla. Hemos seguido abanderando este tipo de oferta, con proyectos de última generación en el centro y norte de España (Zaragoza, Bilbao y Vitoria) con espacios modulables entre 2.500 y 9.500 metros cuadrados. ¿Pero qué ocurre con las operaciones logísticas que no están dirigidas al consumidor final?

Los operadores logísticos 3PL representan el paso anterior al reparto urbano, ofreciendo servicios a terceros. Por esta razón, necesitan espacios amplios para almacenar o clasificar la mercancía que posteriormente se distribuye a tienda física o directamente al usuario final. Es importante recordar que estos espacios, debido a su inmensidad, no pueden estar localizados dentro de las ciudades.

Detectar este tipo de necesidades con rapidez nos ha permitido crear alternativas en zonas que estaban aparentemente sin disponibilidad de almacenes de más de 40.000 metros cuadrados o *big box*. En este ámbito, hemos mezclado creatividad con nuestro know-how, para ver el potencial de espacios ya existentes, como en La Bisbal del Penedès, en donde ampliamos un parque logístico compuesto únicamente por un almacén de 40.000 metros cuadrados hasta los 146.000, construyendo dos almacenes adicionales de superficies similares. Panattoni Park La Bisbal del Penedès se convirtió en el parque logístico más grande desarrollado por un inversor privado para alquiler en Cataluña. Hoy en día se encuentran establecidos tres operadores logísticos de primer nivel.

Otro ejemplo de ubicación estratégica que se ha visto desafiada por la disponibilidad de

almacenes modernos es Oporto. En 2021, iniciamos nuestro primer proyecto a riesgo en el norte de Portugal, con la adquisición de una parcela de más de 150.000 metros cuadrados para desarrollar un parque logístico multi-inquilino de 76.000 metros cuadrados, distribuidos en dos almacenes. El resultado fue todo un éxito, ya que a finales de 2024 logramos alquilar el 50 por ciento de Panattoni Park Porto Valongo meses antes de finalizar su construcción, y hemos continuado recibiendo peticiones de potenciales inquilinos por los últimos módulos disponibles, desde 14.000 hasta 37.000 metros cuadrados.

La creación de espacios para uso logístico e industrial también se ha visto influenciada por la flexibilidad, no solo para que puedan albergar diferentes operativas, sino también para adaptarse a las mejores formas de operar. La sostenibilidad, se ha convertido en un requisito de primer orden en el sector. Ya que representa una forma de reducir el riesgo y asegurar una presencia más sostenible en el tiempo para las empresas.

Las empresas de nueva creación y los líderes en su sector están incorporando criterios ESG (ambientales, sociales y de gobernanza) en todas las fases del ciclo de vida inmobiliario. Los inquilinos necesitan espacios modernos que les permita cuidar el medio ambiente y ofrecer los mejores entornos laborales por su directa relación con la retención de talento. Con todo esto presente, en Panattoni Iberia, priorizamos el desarrollo de instalaciones que minimicen el impacto ambiental, y que permitan incorporar medidas de eficiencia de uso de

los recursos no renovables. Gracias a estos parámetros nuestros edificios cuentan con los más altos estándares, como así nos avala el certificado de construcción sostenible BREEAM en cada uno de nuestros proyectos y edificios.

Del mismo modo que el auge del comercio electrónico aceleró la demanda de espacios logísticos, los centros de datos están redefiniendo el uso de suelos tradicionalmente reservados a fines logístico-industriales, aportando nuevas funcionalidades y valor añadido. Por esta razón hemos creado una nueva línea de negocio que canaliza este tipo de demanda.

Hemos obtenido recientemente la licencia de obra para iniciar la construcción de un centro de datos de 42 MW en el Parc de l'Alba de Cerdanyola del Vallès, Barcelona. Este campus tecnológico, que se espera sea el mayor en Cataluña en los próximos años, en este primer proyecto contará con una superficie de hasta 42.000 metros cuadrados y una potencia total instalada de 42 MW. La inversión estimada para la primera fase es de 300 millones de euros, con inicio de construcción previsto para el segundo semestre de 2025 y disponibilidad a finales de 2026.

En resumen, el sector inmobiliario logístico está abanderando la transformación de la cadena de suministro y de la economía nacional, impulsado por la digitalización, la sostenibilidad y la adaptación a nuevas demandas del mercado.

Nos comprometemos a seguir a la vanguardia de esta evolución, desarrollando ágilmente proyectos inmo-
logísticos que estén a la altura de los retos actuales.

EL SECTOR INMOLOGÍSTICO ABANDERA LA TRANSFORMACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO Y DE LA ECONOMÍA NACIONAL

Se cumplen cinco años de uno de los hitos de mayor impacto económico y social en nuestra reciente historia: la pandemia mundial y consecuente crisis a raíz de la COVID-19. Un lustro que ha puesto a prueba la capacidad de resiliencia y adaptación de toda la cadena de suministro en general, y del sector inmobiliario logístico en particular.

Durante este período, en Panattoni Iberia hemos demostrado agilidad para llevar nuestros proyectos de alta calidad a más de 15 provincias de España y Portugal, ofreciendo productos que se adaptan a las peculiaridades de cada mercado, ya sea, *last-mile* o *big box*. Todo ello ha supuesto en pocos años una consolidación de nuestra actividad sin dejar de adaptarnos posteriormente a las tendencias tras la pandemia.

El comercio electrónico, sin duda, se impulsó inicialmente

LA PRIMERA INCUBADORA DE ESPAÑA
PARA STARTUPS DE LOGÍSTICA 4.0

www.incubadoralogistica.com

LOGISTICS
4.0 INCUBATOR

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa

Cámaras
Fundación INCYDE

MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

DINAMISMO CONSTANTE

LA CONTRATACIÓN DE NAVES LOGÍSTICAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID Y SU ÁREA DE INFLUENCIA EN EL CENTRO PENINSULAR SE CONSOLIDA EN EL ENTORNO DEL MILLÓN DE METROS CUADRADOS ANUALES

Madrid y la zona centro peninsular registraron una contratación de 1,10 millones de metros cuadrados en 2024, lo que supuso un 10 por ciento más que la alcanzada en el ejercicio anterior, según datos de CBRE España. La cifra de contratación estuvo por encima de la media de los últimos diez años, que se sitúa en 0,77 millones de metros cuadrados. Más del 65 por ciento de la contratación correspondió a producto nuevo, con un 60 por ciento de activos bajo la fórmula de 'llave en mano'.

La actividad de contratación de naves logísticas en Madrid y su área de influencia se consolida en torno al millón de metros cuadrados anuales, según CBRE. De cara al presente año 2025, las previsiones de la consultora es que se alcancen unas cifras similares. En cuanto a las rentas, el mercado de la zona centro reflejó un incremento del 5,4 por ciento, hasta situarse en los 6,85 euros por metro cuadrado al mes.

Si en 2024 la cifra de contratación superó el millón de metros cuadrados, el inicio del primer trimestre del presente año ha vuelto a demostrar la buena salud del sector, según reconocen en BNP Paribas Real Estate. En Madrid, la contratación ha alcanzado los 250.000 metros cuadrados de enero a marzo de 2025, lo que se asemeja a la cifra lograda en el mismo período de 2024.

En cuanto a operaciones, se cerraron un total de 18 en el

primer trimestre, lo que representa 8 menos que en el mismo período del año anterior, pero la novedad es que en esta ocasión han sido de mayor tamaño, según destacan en BNP Paribas. Gran parte de la demanda se ha focalizado en superficies de más de 10.000 metros cuadrados, situando la media en 13.893 metros cuadrados, lo que indica un crecimiento del 23 por ciento respecto al tamaño medio de las plataformas que se cerraron en 2024.

Operaciones por zonas

Por zonas, la primera corona es la que ha despertado mayor interés, con operaciones que totalizan la mitad del total y que suman una superficie contratada mayor de 78.000 metros cuadrados, con una media de 8.690 metros cuadrados por operación. Getafe y Villa Verde han sido las localizaciones más dinámicas, según BNP Paribas, con una renta media en esta zona de 6,23 euros por metro cuadrado y mes.

En la segunda corona se realizaron tres operaciones en el primer trimestre de este año, con una superficie contratada total de 46.115 metros cuadrados, lo que representa una media por operación de 15.372 metros cuadrados. A su vez, en el tercer arco o corona la contratación se elevó a 125.755 metros cuadrados, lo que supone el 50,28 por ciento de toda la superficie logística contratada en el primer trimestre en Madrid. El tamaño medio de las opera-

1,10

MILLONES DE M2 DE NAVES LOGÍSTICAS SE CONTRATARON EN 2024 EN MADRID Y SU ÁREA DE INFLUENCIA



Imagen de la plataforma logística de Prologis en Guadalajara.

ciones firmadas en este tercer arco fue de 20.959 metros cuadrados.

Analizando los distintos ejes dentro del área de Madrid, la zona sur fue la más dinámica en el primer trimestre de 2025, con un 61,61 por ciento de la superficie total contratada y el 55 por ciento de todas las operaciones, según el diagnóstico de BNP Paribas.

La escasez de proyectos a riesgo, unido a la demanda fuerte de espacios logísticos, está marcando una tendencia al alza en las rentas. "Una tendencia que ya se puso de manifiesto a finales de 2024 y que en este primer trimestre se ha situado en los 7 euros por metro cuadrado y mes", señala David Alonso, director de Research de BNP Paribas Real Estate. "Se prevé que este comportamiento continúe a lo largo del año y que crezca hasta los 7,25 euros", añade.

La tasa de disponibilidad, por su parte, sigue en descenso, lo que indica la reducción de la oferta. En el primer trimestre se situó en el 8,65 por ciento en Madrid. Además, las

previsiones de BNP Paribas pasan porque en los próximos meses se incorporen al mercado 333.726 metros cuadrados de nuevos proyectos en la zona centro, "en un mercado donde se prevé una absorción anual de un millón de metros cuadrados, por lo que prevemos que siga descendiendo la tasa de disponibilidad", afirman.

Nuevos proyectos

Entre los proyectos más llamativos que se van a poner en marcha en esta primera corona logística de Madrid se encuentra el futuro *hub* central de Seur en Getafe (Madrid), proyecto 'llave en mano'

que promueve Goodman, y que está previsto que entre en funcionamiento a finales de verano de 2026. El denominado Getafe Terminal Logistics Centre contará con 100.000 metros cuadrados de parcela, sobre la que se levantará una plataforma logística de 64.000 metros cuadrados.

La nave, que ha sido diseñada en dos plantas, representa "una solución holística, puesto que aunará los flujos de arrastre o *cross-docking* y la distri-

13.893

M2 ES LA MEDIA DE SUPERFICIE DE LAS INSTALACIONES LOGÍSTICAS CONTRATADAS EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2025 EN MADRID



PROLOGIS

según han avanzado fuentes de Seur a este periódico.

En el marco del acto de colocación del primer pilar de la estructura, Ignacio García Cuenca, country manager de Goodman España, recordó que el proyecto se lleva gestando desde diciembre de 2019. “Nuestro propósito era recuperar y regenerar una zona industrial en desuso y darle una nueva vida”, afirmó el directivo.

Goodman adquirió las antiguas instalaciones de la fábrica de Uralita, en desuso desde hace más de 20 años, que contaban con 144.000 metros cuadrados de superficie. En estos cinco años, la compañía tuvo que hacer frente a la tramitación urbanística y diseñar un proyecto de urbanización que contempla también el desarrollo de más de 20.000 metros cuadrados de zonas verdes.

Otro de los proyectos más novedosos que están en marcha es la nueva nave que Plaza Forwarding construirá en el Centro de Transportes de Coslada, tras adjudicarse una parcela de 8.837 metros cuadrados por un importe de

3,05 millones de euros (IVA incluido), como avanzó este periódico.

El proyecto de nuevas instalaciones centrales de Plaza Forwarding contempla la construcción de una plataforma de 4.200 metros cuadrados, que contará con un almacén de 3.500 metros cuadrados, nueve muelles de carga y descarga más una rampa adicional, así como 700 metros cuadrados dedicados a oficinas. La compa-

de nuevo centro de distribución de San Fernando de Henares (Madrid). Las instalaciones, actualmente en fase de construcción, estarán operativas en el segundo semestre de 2025, según ha avanzado la compañía.

Las nuevas instalaciones de HAVI se asientan sobre una parcela de 57.000 metros cuadrados y contarán con 30.000 metros cuadrados de nave. La plataforma dispondrá de 7.000 metros cuadrados destinados a

Las obras de la futura nave de Goodman para Seur en Getafe se iniciaron recientemente.



TRANSPORTE XXI

bución de última milla, además de una zona para productos de alimentación refrigerados”, confirma David Sastre, CEO de Seur. En el nuevo hub, “totalmente automatizado”, quedará integrada la actividad del actual centro de distribución de Seur en Getafe, añadió Sastre. Las instalaciones contarán con 6.000 metros cuadrados de cámara frigorífica y 200 muelles,

ñaía proyecta “un nuevo almacén del siglo XXI, que estará semiautomatizado, y que tendrá también en cuenta la sostenibilidad”.

A su vez, HAVI sigue quemando etapas en su proyecto

frío negativo y otros 7.000 a frío positivo. Al mismo tiempo, la instalación va a tener dividido el flujo de camiones y vehículos ligeros para garantizar la mayor seguridad en todas las operaciones.

Bilbao PORT

Oportunidades
Para una logística intermodal, más sostenible con nuestros puertos secos

Fertiberia

EPD, URBAN, AENOR

www.bilbaoport.eus



Ángel Asensio (Cámara de Madrid); Jorge Rodrigo e Isabel Díaz Ayuso (Comunidad de Madrid); Ángel Viveros (ayuntamiento de Coslada) y Eduardo San Román (Agencia Logística de Madrid).

MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

ABARATAR LA OFERTA

LA NUEVA AGENCIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID TIENE ENTRE SUS PRINCIPALES OBJETIVOS IMPULSAR LA INCORPORACIÓN DE MILLONES DE METROS CUADRADOS DE SUELO LOGÍSTICO EN LA REGIÓN

La recién creada Agencia Logística de la Comunidad de Madrid, que se ha levantado a partir de la estructura de la histórica sociedad pública Centro de Transportes de Coslada, tiene entre sus principales objetivos “la incorporación de millones de metros cuadrados al mercado logístico de la región”.

Así lo confirma el director de esta entidad, Eduardo San Román, que añade que este incremento de la oferta permitirá, en un contexto en el que los precios se han disparado en los últimos años, “abaratarse el suelo logístico de la Comunidad de Madrid y permitir que la región siga siendo punto de referencia europeo en el mundo de la logística”.

En la práctica, la nueva agencia “será un paraguas para nuestros parques industriales y las nuevas soluciones logísticas”, corrobora la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso.

La hoja de ruta de la Agencia Logística de la Comunidad

de Madrid tiene como premio final convertir a la región en *hub* logístico mundial. “Somos referencia en el sector de la distribución en Europa, pero queremos ir más allá”, apuntó la presidenta del Gobierno regional, Isabel Díaz Ayuso, durante la reciente puesta de largo de

MADRID CUENTA CON 23 PARQUES LOGÍSTICOS, QUE SUMAN UN TOTAL DE 38 MILLONES DE M2

la entidad. “Para ello impulsamos la nueva Agencia Logística, que aúna la experiencia, los medios y las infraestructuras necesarias” y que aportará valor añadido y promoción, según apuntó.

La presidenta regional hizo hincapié en la fortaleza de la Comunidad de Madrid en el conjunto del panorama logístico español. Así, “contamos

con 23 parques logísticos, que suman 38 millones de metros cuadrados, la logística supone el 11 por ciento del PIB regional y da empleo a 212.000 personas en la región”, recordó Ayuso. Además, “en Madrid operan más de 12.000 empresas del sector, que disponen de más de 60.000 vehículos de transporte de mercancías”, matizó. “El 75 por ciento de las empresas del sector logístico tienen toda o parte de su operativa en Madrid”, insistió.

Tecnología

“El sector logístico es puntero en la utilización de la tecnología”, subrayó Ayuso. “Por ejemplo, es uno de los sectores que más uso hace de los datos”, añadió. Por eso, “vamos a impulsar un nuevo organismo eficiente, que esté en contacto con el sector empresarial y con el resto de las Administraciones Públicas y que se convierta en punto de encuentro para el sector logístico”, recalzó.

Por su parte, el presidente

de UNO, Francisco Aranda, reconoce que la Agencia Logística es “un proyecto que ayuda a impulsar más el sector y que generará más riqueza y más empleo”. Aranda pone en valor la importancia del sector recordando que “hemos pasado de mover 538 millones de paquetes en 2019 a más de 1.300 millones de paquetes en 2024”.

En este sentido, “con el esfuerzo de todos, nos habremos convertido en *hub* logístico mundial y la agencia va a ayudar en ello”, asegura. Aranda destaca, en este contexto, la importancia de una eficaz colaboración público-privada. “El sector privado asume riesgos y necesita que las administraciones públicas generen un clima favorable para ello”, reconoce. En esta línea, “las empresas lo que necesitan es una receta sencilla que incluya cuatro cosas: impuestos razonables que fomenten la inversión, poca burocracia, seguridad jurídica y estabilidad institucional”, afirma Aranda.



SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

En MERLIN respondemos a las necesidades de nuestros clientes acompañándoles en todo su desarrollo logístico, potenciando la innovación y la sostenibilidad.





Proyecto de Logicor de dos naves en Abrera (Barcelona).

MERCADO LOGÍSTICO | CATALUÑA

EL MERCADO INMOLOGÍSTICO CATALÁN RECUPERA VIGOR

LA CONTRATACIÓN DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS CRECIÓ EL 43% EN 2024, HASTA LOS 724.864 M2 DE SUPERFICIE, EL TERCER MEJOR REGISTRO HISTÓRICO, DEJANDO ATRÁS LA ATONÍA DEL AÑO 2023

El mercado inmoelogístico catalán volvió a recuperar el vigor en 2024 tras la atonía que experimentó el sector en el ejercicio precedente. La contratación de plataformas logísticas sumó 724.846 metros cuadrados de superficie el año pasado, lo que supone un crecimiento del 43 por ciento en relación a 2023, según la consultora inmobiliaria Forcadell.

Esta evolución convierte el ejercicio 2024 en el tercer mejor año desde que se disponen de datos, de acuerdo con la consultora. Por zonas, la segunda corona registró la mayor contratación inmoelogística al acoger el 48 por ciento del total de la superficie contratada, seguida de la tercera corona (35 por ciento) y de la primera corona (17 por ciento). Esta evolución viene acompañada de otro dato positivo, a juicio de la consultora: el 58 por ciento contratado (421.874 metros cuadrados) correspondió a *stock* nuevo.

El buen comportamiento de la contratación impulsó al alza la renta *prime* de la primera corona, que continuó su ascenso hasta los 9 euros por metro cuadrado al mes al cierre del año, lo



Recreación de la plataforma de P3 en Rajadell (Barcelona).

que supone un incremento anual de casi un 6 por ciento, según datos de CBRE. En la segunda corona, el crecimiento anual fue superior al 7 por ciento, situándose en los 7,25 euros por

metro cuadrado al mes para activos *prime*, mientras que en la tercera se mantuvieron estables en los 4,25 euros por metro cuadrado.

El mercado inmoelogístico catalán va camino de batir un nuevo récord. Y es que no podía haber empezado mejor este ejercicio: alcanzó los 147.688 metros cuadrados de superficie contratada en 10 operaciones durante el primer trimestre de 2025, el 64 por ciento más que en el mismo periodo de 2024, de acuerdo con el informe de Forcadell.

La mayor parte de la superficie contratada se ha situado en la tercera corona de Barcelona, que ha sumado el 51 por ciento del global en dos operaciones, seguida por la segunda corona

(36 por ciento) en cinco operaciones y la primera corona (13 por ciento) en tres operaciones.

Precisamente, la primera corona dará un salto importante en oferta con la



LOGICOR

primera parcela para uso logístico que Aena ha sacado a concurso en terrenos del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y que no había adjudicado al cierre de esta edición. Cilsa (Centro Intermodal de Logística), la sociedad gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, la promotora inmobiliaria Prologis y la sociedad Kensington Spain (Yuncos-Peligros) son las tres ofertas que se han presentado al concurso.

Aena ha licitado el derecho real de superficie, es decir, cede los terrenos a un privado, mediante el concurso, que asumirá la construcción de las naves y las alquilará a cambio de un canon por un periodo de 50 años prorrogables. La parcela ocupa 49.783 metros cuadrados de superficie.

**EL SECTOR
VA CAMINO
DE BATIR
NUEVO RÉCORD**

La superficie máxima edificable para usos logísticos y oficinas vinculadas es de 32.000 metros cuadrados con una altura máxima de 17,5 metros, ampliable hasta los 24 metros.

Otras iniciativas que van camino de ser una realidad son dos naves de nueva construcción en Abrera (Barcelona), propiedad de Logicor y que comercializan Forcadell y JLL. La primera de estas plataformas cuenta con 37.742 metros cuadrados de almacén y 2.694 metros cuadrados de oficinas, así como 46 muelles de carga. La segunda nave dispone de 6.420 metros cuadrados de almacén y 492 metros cuadrados de oficinas, estando equipada con 11 muelles. Ambos activos logísticos empiezan a construirse en mayo y su entrega se prevé para finales del próximo año.

Por otra parte, el promotor inmobiliario P3 anunció a principios de año la compra de una parcela de 83.000 metros cuadrados de superficie para construir un parque logístico de 50.000 metros cuadrados en Rajadell (Barcelona). Se trata de un proyecto llave en mano para uno o dos inquilinos. El complejo estará formado por dos naves gemelas con un almacén de 24.283 metros cuadrados y unas oficinas de 928 metros cuadrados más. Cada una de las naves tendrá 25 muelles de carga y una altura libre de 11,7 metros.

La provincia de Barcelona seguirá ganando nueva superficie para uso logístico. Se trata de una nave en Lliçà d'Amunt. El nuevo activo logístico es

propiedad de los fondos de inversión Tristan Capital Partners y Kefren Capital Real Estate.

La plataforma cuenta con 10.739 metros cuadrados de superficie, una altura de interior de 11,62 metros, 13 muelles y dos rampas. La nave se ubica en el polígono industrial Can Moncau, una zona empresarial y logística de creciente importancia y con una rápida accesibilidad a la C-17 y la AP-7.

Otra operación que ha deparado los primeros meses de este año es la compra de una plataforma logística en El Prat de Llobregat (Barcelona) por parte de Melcombe Partners, gestora de inversiones y activos inmobiliarios de capital privado. Con este activo, Melcombe Partners sigue aumentando su cartera en España apostando por el potencial logístico de Cataluña, siendo esta su cuarta operación en el municipio pratense.

Cimalsa, empresa pública de la Generalitat sigue potenciando las plataformas intermodales. Recientemente, ha sacado a licitación los servicios de asistencia técnica a la redacción del estudio informativo para desarrollar la terminal ferroviaria del Penedès, así como la redacción del estudio de impacto ambiental y de evaluación de la movilidad de esta infraestructura. A priori, el objetivo de Cimalsa es que la infraestructura ferroviaria esté ubicada entre los municipios tarraconenses de Tortosa y l'Aldea para estar vinculada al área de actividad económica que se desarrolla en esta zona del sur de Cataluña.

50.000

**M2 EN ZONA PRIME
APORTARÁ EL
AEROPUERTO**

CREANDO VALOR EN LA INMOLOGÍSTICA

CONSULTORÍA Y GESTIÓN DE PROYECTOS Y PARQUES LOGÍSTICOS



TRIANGLE

REAL ESTATE MANAGEMENT

Autovía A-3 Salida 340 s/n
P.I. Sector 12, 46394 Ribarroja de Turia



trianglerem.com



MERCADO LOGÍSTICO | VALENCIA

TRAVESÍA HACIA EL GRAN FORMATO

EL TIRÓN DEL PUERTO DE VALENCIA Y EL PULMÓN INDUSTRIAL DE LA PROVINCIA RESPALDAN LA APUESTA INVERSORA DE LOS OPERADORES QUE ABRIRÁN UNA TREINTENA DE NUEVAS PLATAFORMAS EN 2025, SUMANDO 711.124 METROS CUADRADOS DE OFERTA EN EL CORAZÓN DEL ARCO MEDITERRÁNEO

La inmologística va a fortalecer el negocio de naves de gran formato en la provincia de Valencia. Según se desprende del análisis de las nuevas inversiones en suelos que los promotores tienen en marcha, la tipología de inmueble va a crecer ampliamente, apostando por ubicar plataformas logísticas *big box* en los suelos de desarrollo a corto plazo, en algunos de los cuales ya se han iniciado los trabajos de urbanización.

La consultora Triangle REM cuantifica esta bolsa de suelo en 372.363 metros cuadrados, unos espacios que vendrán a permitir un desahogo ante el crecimiento de tráficos portuarios e industriales, una expansión de flujos que respalda la apuesta inversora de los operadores.

Las nuevas promociones van a respaldar la apuesta que está surgiendo con nuevos tráficos industriales y portuarios, unos

flujos que se verán propulsados también por los nuevos desarrollos en la ZAL de Valencia y con la ampliación norte del puerto.

Y es que para estos nuevos suelos, ubicados en las localidades de Loriguilla, Bétera, Aldaya y Moncada, se plantean cinco grandes actuaciones. En concreto, en Loriguilla se desarrollará un parque logístico, con 153.630 metros cuadrados, que albergará cuatro platafor-

Nuevas promociones logísticas en Valencia.

mas que se construirán por fases, en función de la oferta y las necesidades de los clientes.

Por su parte, en Bétera se habilitarán 95.000 metros cuadrados de inmuebles, de los que los primeros 25.000 metros cuadrados saldrán al mercado "a riesgo" en los próximos meses. Junto a estos, en Moncada se construirán dos inmuebles de 39.974 y 42.389 metros cuadrados. Para el primer trimestre de 2027 se prevé pueda habilitar un nuevo parque logístico de 140.000 metros cuadrados en Aldaya.

LA ENTRADA DE NUEVOS SUELOS VA A PERMITIR MÁS APERTURAS

Por otro lado, hay nueve proyectos que ya están en suelo finalista, con una superficie de 177.365 metros cuadrados, ubicados en Cheste, Quart de Poblet, Sagunto, Picassent y Alzira, con superficies que os-



sector está en disposición de sumar una oferta de 711.125 metros cuadrados en los próximos meses, inmuebles ya terminados que se añadirán al parque actual cifrado en 4.951.164 metros cuadrados por la promotora Triangle REM. Con esta situación, Valencia romperá la barrera de los 5 millones de metros cuadrados dedicados a la actividad inmo­logística en 2025, si bien la

VALENCIA ALCANZARÁ LOS CINCO MILLONES DE SUELO LOGÍSTICO

consultora estima que un 20 por ciento de los inmuebles actuales necesitan reformas para ser adaptables a las necesidades emergentes de la actividad.

En la oferta de inmuebles construida, destaca la autopromoción con ocho inmuebles, con 227.069 metros cuadrados, plataformas que se ubican en las localidades de Liria, Cheste, Náquera, Sagunto, Picassent, Sollana y la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Valencia, dada la escasez de sue-

lo en zonas como Ribarroja. Al mismo tiempo, las promociones a riesgo añaden 361.446 metros cuadrados a la oferta inmo­logística de la provincia, con la puesta en servicio de 16 proyectos de naves, con tipologías de que oscilan entre los 5.600 y los 73.630 metros cuadrados de superficie.



La renta *prime* media es de 5,5 euros por metro cuadrado.

De esta forma, la consultora constata que la contratación de naves se ha triplicado en el primer trimestre de 2025 con 81.137 metros cuadrados frente a los 25.828 metros cuadrados del mismo trimestre de 2024.

El análisis de Triangle REM determina que el volumen total de contratación en 2024 fue de 280.919 metros cuadrados,

algo menor a los 321.473 metros cuadrados de 2023. La tasa de disponibilidad es de un 0,44 por ciento, con una renta *prime* media de 5,50 euros por metro cuadrado. La mayoría de las operaciones registradas se centran en el eje central con un volumen total de 152.542 metros cuadrados. Las demandas

siguen escogiendo esta zona *prime* de la logística valenciana para implantar sus operativas. La incorporación de nuevo producto moderno y la apuesta por empresas de primer nivel en Valencia consolidan esta plaza logística como referente junto a Madrid y Barcelona. El *stock* logístico en el arranque de 2025 era de 4.007.078 metros cuadrados.

cilan entre 4.000 y 65.000 metros cuadrados construidos, cuya disponibilidad de nave está en el entorno de un año. Junto a los desarrollos en suelo, el

PARQUE LOGÍSTICO
EMPRESARIAL
PALENQUIVIR

El centro del sur de Europa

LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA - SEVILLA
315.000 M² DE SUELO LOGÍSTICO DISPONIBLES

Toda la información en
www.palenquivir.com

OPINIÓN | LA INDUSTRIA INMOLOGÍSTICA MANTIENE SU FUERZA

UN ENTORNO DESAFIANTE

**DAVID
ROMERA**

Head of Investment and
Asset Management
Valfondo Investment
Management



En 2024, la contratación logística en España superó los 2,5 millones de metros cuadrados, lo que supuso un crecimiento interanual del 23 por ciento. La inversión superó los 500 millones de euros y la absorción neta del espacio disponible se situó cerca del 70 por ciento.

Con estos resultados, la pregunta es inevitable: ¿corre peligro esta buena salud del sector en un escenario macroeconómico tensionado? El Banco Central Europeo ya ha advertido sobre una posible desaceleración de 0,2 puntos en el crecimiento económico europeo entre 2025 y 2026, lo que podría preocupar a inversores y accionistas.

Sin embargo, desde Valfondo creemos que la logística seguirá actuando como un activo refugio, capaz de ofrecer estabilidad en tiempos convulsos. Hay razones de peso para sostener la confianza en un sector que, de hecho, figura entre aquellos con mayor proyección de empleo.

Según el Estudio de Proyección de Empleo de ManpowerGroup, un 38 por ciento de las empresas logísticas prevé ampliar plantilla durante el segundo trimestre del año, mientras que un 49 por ciento mantendrá sus niveles actuales.

Esta tendencia se apoya en un fenómeno estructural: el ritmo sostenido del consumo globalizado, que favorece el comercio y, por ende, el impulso de sectores como los del transporte, la actividad postal o el almacenamiento de mercancías, que se mantendrán como vectores estratégicos para España y el resto de Europa.

A ello, además, se suma el crecimiento continuado del comercio electrónico, cuya tasa de penetración en España se sitúa entre el 12 y el 13 por ciento, con previsiones de alcanzar el 16-17 por ciento en los próximos años.

En definitiva, observamos que, aunque el contexto internacional esté marcado por la volatilidad, los fundamentos del sector inmoelogístico siguen siendo sólidos. La demanda se mantiene activa, el consumo no se detiene y los operadores continúan avanzando con sus proyectos. Todo ello permite mirar al futuro con confianza.

En ese contexto, los operadores continúan demandando el desarrollo de activos que se adecúen a sus necesida-

des concretas, en función de su actividad y de sus operaciones. En ese sentido, ahora más que nunca cobra importancia el diseño y construcción de activos 'llave en mano', pensados para los clientes y a la vanguardia en materia de innovación y sostenibilidad.

Esa es, precisamente, nuestra especialidad en Valfondo, y la estrategia por la que hemos apostado en los más de 20 años de trayectoria de la compañía.

Automatización y sostenibilidad: claves para una logística más humana y eficiente

La automatización de los procesos logísticos internos puede mejorar significativamente la productividad por metro cuadrado, al tiempo que optimiza la gestión de mercancías con mayor rapidez y eficiencia y reduce costes.

Un ahorro que puede reinvertirse en la mejora del bienestar de las personas que trabajan en estas instalaciones, creando, entre otros, mayores zonas verdes y de recreo o apostando por la construcción de carriles bici que vertebren la movilidad entre las plataformas y sus localidades más próximas. En definitiva, dando vida a plataformas que desde un principio estén pensadas para quienes van a desarrollar allí su actividad: los empleados.

En Valfondo integramos estas dos dinámicas -automatización y sostenibilidad- en los proyectos 'llave en mano' que diseñamos. Gracias a esta apuesta, hemos contribuido, por ejemplo, a la creación de Montepino, la única SOCI-MI con todo su porfolio de inmuebles logísticos con certificación LEED en España, y en el 'top 3' de compañías más sostenibles del sector en Europa, según el ranking GRESB.

Con todo, el sector inmoelogístico también cuenta con desafíos que debe abordar. Entre ellos, la escasez de suelo, la mejora de la conexión y de las infraestructuras para facilitar las operaciones logísticas, la flexibilización de sus espacios para adaptarse a los nuevos modelos de consumo o la aceleración en la implantación de tecnologías innovadoras, que faciliten la actividad de los operadores.

Unos retos que el sector continuará convirtiendo en oportunidades para asegurar la salud de la industria inmoelogística, una de las que mira al futuro con más confianza.

**LOS DATOS
AVALAN QUE
EL SECTOR
SIGUE
MOSTRANDO
UNA NOTABLE
SOLIDEZ Y
DINAMISMO**

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport

MERCADO LOGÍSTICO | ANDALUCÍA

ANDALUCÍA CAPTA MÁS SUELO PARA SU RED LOGÍSTICA

LA JUNTA IMPULSA NUEVAS OBRAS DE DESARROLLO EN MÁLAGA, SEVILLA Y CÓRDOBA, AL TIEMPO QUE EMPIEZAN A DESEMBARCAR LOS PRIMEROS OPERADORES EN LA ZONA INTERMODAL DE ALGECIRAS

Los proyectos logísticos planificados hace una década por la Junta de Andalucía empiezan a ser una realidad. Su puesta en marcha se está fortaleciendo con el compromiso de los puertos de interés general que se ubican en el territorio y con la llegada de los primeros operadores que apuestan por asentarse en las principales plazas logísticas y portuarias de la comunidad autónoma.

La Junta de Andalucía viene impulsando un ambicioso plan de inversiones, dotado con 170 millones de euros, que ha supuesto dotar al territorio de espacios estratégicos y claves para el desarrollo de la actividad logística. El tejido creado por el gobierno autonómico permite ubicar en cada una de las provincias andaluzas infraestructuras para la actividad logística, que posibilitan un importante desarrollo económico a la hora de atraer inversiones privadas y, con ello, una mayor creación de empleo.

En los últimos meses, la consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía ha ultimado avances en los principales proyectos que lleva a cabo en los nodos logísticos de Córdoba, Sevilla-Majarabique, Antequera (Málaga) y la zona intermodal del sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras. En este sentido, se están realizando obras de urbanización en la tercera fase del área logística de Córdoba, lo que va a permitir una conexión directa con la estación ferroviaria de El Higuero, incentivando la intermodalidad de la plataforma, un proyecto que va a suponer 4,2 millones de euros de inversión.

LA JUNTA DE ANDALUCÍA IMPULSA UN PLAN DE 170 MILLONES DE EUROS

Asimismo, en la zona intermodal del sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras, bajo una inversión de 18 millones de euros, la Junta ha empezado a ver cómo se instalan las primeras empresas, como los casos de Grupo Torres, con una inversión de 4

millones de euros en una base operativa para su flota de transporte, y de Transportes Calsina y Carré, que va a ocupar una parcela de más de 36.000 metros cuadrados que incluye la zona de aparcamientos de vehículos pesados y la parcela destinada a la estación de servicios, bajo una inversión de 6 millones de euros.

En Algeciras está prevista la licitación de la urbanización de la segunda y tercera fase, con el que se ganarán 34 hectáreas al sector San Roque, permi-

tiendo así incentivar la llegada de más empresas a los diferentes proyectos logísticos que se están acometiendo en las provincias andaluzas.

Otro de los avances en la red logística de Andalucía se concretará en Sevilla-Majarabique, para lanzar el proyecto de urbanización de una primera fase, bajo una inversión que rondará los 38 millones de euros.

Por su parte, dentro de la estrategia logística de la comunidad autónoma destaca la evolución del Puerto Seco de

Nueva zona intermodal en San Roque, a pocos kilómetros del Puerto de Algeciras.





Antequera (Málaga), una plataforma en la que ya están en desarrollo las primeras 100 hectáreas tras una inversión de 35 millones de euros, y donde va a ser fundamental la alianza estratégica

Operadores en el nodo logístico de Córdoba.

con los puertos de Bahía de Algeciras y Málaga para el desarrollo de la infraestructura, cuya gestión lidera IDEC Group Iberica.

La ubicación de los puertos de Má-

laga y Algeciras en el marco del estrecho de Gibraltar, y su cercanía al Área Logística de Antequera van a convertir a la plataforma en un polo triangular de atracción para la llegada de empresas logísticas altamente innovadoras, indican desde la sociedad promotora. "Supone una oportunidad para ser la puerta de entrada y salida de mercancías del sur de Europa, dinamizando el entorno socioeconómico de la región", señalan.

Pendientes del intermodal

El plan de infraestructuras logísticas de la Junta de Andalucía está muy pendiente del desarrollo del ferrocarril en la comunidad autónoma, como factor de crecimiento en la implantación de nuevos operadores que buscan un mayor ajuste de su huella de carbono a través de los flujos intermodales.

Desde la consejería de Transportes del gobierno autonómico se viene solicitando acelerar los plazos comprometidos por Adif para el desarrollo de obras que ya están en marcha, así como otras que aún están en proyecto.

Desde Andalucía se entiende que "el éxito de nuestros nodos depende de la ejecución de los corredores ferroviarios, solo con ellos saldremos de una posición de desventaja, aumentaremos nuestra competitividad y seremos más sostenibles". El objetivo es que se puedan acelerar los plazos en tramos como el Granada-Bobadilla o los Almería-Granada y Almería-Murcia, junto a la puesta en marcha de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, que ya acumula retraso.

LA JUNTA SUPEDITA AL TREN EL ÉXITO DE SUS NODOS LOGÍSTICOS





Montepino se hizo con una de las últimas parcelas de Plaza en 2024.

MERCADO LOGÍSTICO | ARAGÓN

EN CIFRAS RÉCORD

EL EFECTO TRACTOR DE PLAZA EN EL NEGOCIO INMOLOGÍSTICO DE ARAGÓN, AGLUTINANDO A MÁS DEL 60% DE LA DEMANDA DE SUELO LOGÍSTICO DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA, SIGUE PLENAMENTE VIGENTE

El efecto tractor en el negocio inmologístico aragonés de la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) sigue siendo incontestable. La instalación concentró el 65 por ciento de todas las operaciones que tuvieron lugar en el mercado de Zaragoza el pasado año, según datos de la consultora CBRE. La operación más importante fue la puesta en marcha de las nuevas instalaciones de la empresa de comercio electrónico Funiglobal, con una nave de 7.500 metros cuadrados.

Plaza aglutina más del 60 por ciento de las demandas de

suelo logístico-industrial en la provincia de Zaragoza, con las parcelas de más de 25.000 metros cuadrados como las más solicitadas y que representan el 35 por ciento total de las demandas.

El sector logístico cerró 2024 en Zaragoza con un año récord de contratación. En total, se alcanzaron 210.000 metros cua-

LA RENTA PRIME SE SITUÓ EN 4,30 EUROS/M2/MES EN ZARAGOZA EN 2024

drados contratados, un 46 por ciento más que en el año anterior. La superficie contratada supone más del 8 por ciento del total contratado a escala nacional, que ascendió a 2,5 millones de metros cuadrados, según CBRE.

El 40 por ciento de la demanda logística en Zaragoza se centra en naves en la zona de la A2 Madrid-Barcelona, según la consultora. Además, la superficie más requerida son las naves logísticas de 3.000 metros cuadrados. Por su parte, la renta *prime* se sitúa en 4,30 euros por metro cuadrado y mes, si bien se ha firmado operaciones por encima de esa renta y se espera que durante 2025 se sigan incrementado, especialmente las relativas a proyectos 'llave en mano'.

Según CBRE, la oferta existente es "totalmente insuficiente y muy poco flexible en algunos casos", por lo que la mayoría de las operaciones son 'llave en mano', que suponen un porcentaje del 80 por ciento sobre el total de la superficie contratada. De hecho, tan solo el 6 por ciento, es decir, algo más de 12.000 metros cuadrados, corresponden a promoción a riesgo o especulativa. Según re-

cuerda la consultora, el mercado denota una ausencia de esta tipología de producto disponible, que es "tan necesaria para dinamizar el mercado y satisfacer aquellas necesidades más inmediatas".

Nuevos proyectos

Entre las operaciones inmologísticas más destacadas en Aragón se encuentra la de Inditex y sus nuevas instalaciones logísticas en Malpica (Zaragoza), que serán inauguradas en 2025. Sobre una parcela de 286.000 metros cuadrados, la multinacional textil pondrá en marcha una nave de 130.000 metros cuadrados. Además, la plataforma incluirá seis silos robotizados de 34 metros de altura para almacenar prendas, con una capacidad extra de 77.000 metros cuadrados.

Inditex cuenta desde 2003 con un centro logístico en Plaza, en las proximidades del aeropuerto de Zaragoza. Arrancó con una superficie de almacenaje de 120.000 metros cuadrados, que tras sucesivas ampliaciones ya supera los 240.000 metros cuadrados.

A su vez, Ontime destinará una inversión de 20 millones de euros a sus nuevas instala-

ciones de Zaragoza, cuyas obras comenzaron en diciembre de 2024 y finalizarán en junio de 2025. El nuevo complejo contará con dos naves que sumarán 22.000 metros cuadrados construidos sobre una superficie de parcela de 46.000 metros cuadrados.

La primera nave alcanzará los 12.000 metros cuadrados de superficie sobre una parcela de 22.000 y estará especializada en distribución inmediata bajo el modelo *cross-docking*. Por su parte, la segunda nave tendrá 10.000 metros cuadrados de superficie sobre una parcela de 14.000, que se destinará a almacenamiento y gestión de mercancías. Además, Ontime dispone de una tercera parcela de 9.000 metros cuadrados reservada para futuras ampliaciones.

Ampliación

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) supera ya el 98 por ciento de ocupación, según confirmaba el director gerente de Aragón Plataforma Logística (APL), Pedro Sas, hace unos meses.

El elevado grado de ocupación de Plaza demuestra la

buena marcha de la logística en Aragón, pero también pone sobre el tapete la necesidad de la ampliación prevista de las instalaciones. Esta iniciativa, denominada Plaza 4.0, ha sufrido un traspás después de que en el otoño pasado la Justicia declarase nulo el convenio de colaboración entre el Gobierno de Aragón, a través de APL, y la sociedad promotora Cipsa Norte, así como la Declaración de Interés Autonómico (DIA) vinculadas a la ampliación de Plaza.

La sentencia del TSJA daba la razón a los recursos presentados por varios propietarios de terreno, que alegaban no haber sido informados adecuadamente sobre la expropiación ni de los planes previstos en el proyecto. El Gobierno aragonés y APL han presentado recursos de casación ante el Tribunal Supremo por esta sentencia.

La ampliación de la plataforma logística de Zaragoza contempla el desarrollo de 2,4 millones de metros cuadrados. La superficie actual de la infraestructura logística supera las 1.310 hectáreas, por lo que con esta nueva ampliación pasará a alcanzar las 1.550 hectáreas.



**MÁS DE M2
CONTRATADOS DE
LOGÍSTICA EN 2024
EN ZARAGOZA**



Plaza contará con el primer centro de recarga eléctrica para camiones en España.

RECARGA PARA CAMIONES

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) contará con el primer centro de recarga eléctrica para camiones en España, para lo que ha contado con el apoyo del Gobierno de Aragón, a través de la empresa pública Aragón Plataforma Logística (APL).

Milence, *joint venture* integrada por Daimler Truck, el Grupo Traton y Volvo Group, será la responsable de la implantación de las nuevas instalaciones. El centro de recarga para vehículos pesados de Plaza se llevará a cabo en dos fases. En la primera de ellas, que estará lista en breve, la ins-

talación estará equipada con cuatro cargadores de alto rendimiento del Sistema de Carga Combinada (CCS), con capacidad para hasta cuatro estaciones.

Por su parte, en la segunda fase, prevista para más adelante, el centro incorporará estaciones de recarga adicionales, incluyendo cargadores del Sistema de Carga de Megavatios (MCS). Además de la última tecnología en recarga, el centro contará con servicios para mejorar las condiciones de vida de los profesionales del transporte, como baños y duchas.

**LA PRIMERA
FASE DEL
NUEVO CENTRO
VERÁ LA LUZ
EN BREVE**

UBICACIONES ESTRATÉGICAS Y ESPACIOS A MEDIDA

DESDE 10000m²

DISEÑAMOS SOLUCIONES INNOVADORAS PARA MEJORAR TU EFICIENCIA Y OPERATIVIDAD

montepino.net

MERCADO LOGÍSTICO | MIRANDA DE EBRO (BURGOS)

FOCO DE ATRACCIÓN

MIRANDA DE EBRO SE APROXIMA AL MEDIO MILLÓN DE METROS CUADRADOS DE NAVES LOGÍSTICAS, ENTRE INSTALACIONES QUE YA SE ENCUENTRAN DISPONIBLES Y PROYECTOS DE PRÓXIMA EJECUCIÓN

Miranda de Ebro (Burgos) avanza en su estrategia para consolidarse como uno de los principales polos logísticos de la península ibérica. Al cierre de esta edición, la localidad se aproximaba al medio millón de metros cuadrados destinados a naves logísticas, entre instalaciones que ya se encuentran operativas y proyectos de próxima ejecución, sobre una superficie total de parcela que supera los 850.000 metros cuadrados.

En conjunto, sobre suelo mirandés se ubican o proyectan instalaciones logísticas de cerca de medio centenar de empresas (ver cuadro), según datos facilitados a Transporte XXI por Miranda Empresas, la oficina municipal de desarrollo y captación de inversiones.

€
200

MILLONES DE INVERSIÓN
EN NAVES LOGÍSTICAS
EN MIRANDA DE EBRO
DESDE 2016

“Desde 2016, se cuenta con un total de 47 nuevas inversiones logísticas en Miranda de Ebro, un sector que abarca casi una cuarta parte de las más de 200 inversiones que se han producido en total en los diferentes polígonos industriales del municipio mirandés”, confirma Roberto Martínez de Salinas, director de Miranda Empresas.

Esto ha supuesto “la adquisición de más de 850.000 metros cuadrados de suelo industrial, algo más de la mitad de los cerca de 1,5 millones de metros cuadrados adquiridos en total en los últimos nueve años, y más de 200 millones de euros de inversión, algo más de la mitad del total de inversión inducida”, resalta.

Hace nueve años, en Miranda de Ebro se disponía de cerca de 3 millones de metros cuadrados de suelo logístico-industrial. Pasado este tiempo, queda disponible la mitad. Y parte de ese suelo adquirido para nuevas implantaciones ha sido con parcelas XXL, como la de Terminal de Contenedores de Miranda (TCM), que supera los 290.000 metros cuadrados tras su reciente

Imagen aérea del proyecto Panattoni Park Miranda de Ebro.



ampliación, o la de Panattoni, de casi 285.000 metros cuadrados. También se suman otras como la de la plataforma logística de Aldi, que supera los 113.000 metros cuadrados. Aún así, “aún quedan más parcelas de gran tamaño, estando disponibles dos de más de 300.000 metros cuadrados”, recuerda el director de Miranda Empresas.

Nuevas inversiones

Entre los proyectos más recientes, destaca el hecho de que Panattoni haya terminado

la construcción de su primera nave, de algo más de 64.000 metros cuadrados, y que haya comenzado la construcción de la segunda, que será de algo más de 71.000 metros cuadrados.

También resalta la ampliación en 115.000 metros cuadrados de TCM, una gran plataforma logística multimodal que dispone de más de 290.000 metros cuadrados de terreno en la actualidad, en la que opera este puerto seco “multipuerto”, ya que “conecta con diferentes puertos peninsulares, en función de la demanda”, señala Martínez de Salinas. Al mismo tiempo, cuenta con naves ubicadas a pie de vía férrea, “ideales para la implantación de empresas que interactúen con la terminal, en un punto estratégicamente situado para garantizar una accesibilidad inmediata a varias de las principales redes viarias de transporte nacionales, y en disposición de ramales ferroviarios que enlazan directa-

mente con las más importantes vías férreas a nivel estatal”, afirma. Estas vías ferroviarias son “claves en las conexiones nacionales y en su prolongación transeuropea, conectando los principales puertos marítimos peninsulares a Miranda de Ebro, habilitando un corredor ferroviario conectado con diferentes terminales europeas y ofreciendo un servicio de transporte intermodal al tejido empresarial de su área de influencia”, añade.

El crecimiento de esta plataforma se re-

fleja en que se ha llegado a generar frecuencias de 11 trenes semanales, conectando con los puertos de Barcelona, Alicante o Bilbao. Las instalaciones disponen de dos ramales ferroviarios, teniendo ya en proyecto la construcción del tercero. “El mero hecho de disponer de esta actividad ha generado un nuevo recurso en Miranda de Ebro a disposición de las empresas, que pueden optimizar y disminuir los costes logísticos y el tiempo de tránsito de sus mercancías, con el consecuente efecto llamada”, subraya el directivo.

De cara al futuro, Miranda Empresas pretende seguir “profundizando en el modelo de descarga de inversión empresarial no productiva, que permite adquirir suelo logístico-industrial finalista por precios medios de 18 euros por metro cuadrado en el polígono de Ircio, e incluso menores en el entorno de la plataforma logística multimodal TCM”.



PANATTONI

El objetivo que persigue esta sociedad pública es continuar facilitando la inversión empresarial que permite continuar con la línea que están siguiendo los principales indicadores socioeconómicos. Estos marcan un balance en los últimos nueve años donde se refleja una bajada del paro casi a la mitad (del 17,8 al 9,5 por ciento) y un incremento de la renta per cápita en 4.825 euros al año. “La conjunción de estos indicadores muestra una tendencia clara y un camino marcado a seguir”, apostilla.

MIRANDA HA DISPARADO SU HUELLA LOGÍSTICA EN LA ÚLTIMA DÉCADA

Miranda de Ebro supera ya los 842.000 metros cuadrados en superficie de parcelas destinadas a inversiones logísticas en sus polígonos industriales desde el año 2016, con presencia de operadores logísticos, transportistas, paqueteras, operadores intermodales y cargadores.

COMPañÍA	PARCELA	NAVE DISPONIBLE	NAVE PREVISTA	POLÍGONO/SUELO	TIPOLOGÍA	AÑO	ESTADO
TCM	290.640	15.000	50.000	Rottneros	Nueva	2018	Activa
Panattoni	274.780	64.218	135.000	Ircio	Nueva	2021	En construcción
Plataforma logística de ALDI	113.315	40.000	56.000	Ircio	Nueva	2020	Activa
Seur	44.660	7.500	15.000	Ircio	Nueva	2017	Activa
Grupo Andrés	18.457		8.000	Ircio	Nueva	2022	Parcela adquirida
STEF	17.598		8.000	Las Californias	Nueva	2018	Parcela adquirida
Distribución Soledad	10.358	5.989		Las Californias	Nueva	2020	Activa
Transportes Van Overveld	10.336	4.500		Ircio	Nueva	2021	Activa
Grupo Mondego	9.200	3.350		Bayas	Nueva	2018	Activa
Transaldepa	8.374	1.500		Bayas	Nueva	2016	Activa
Olano Seafood Ibérica	7.800	1.907		Las Californias	Nueva	2016	Activa
Multiservicios Lucano	6.000		2.700	Ircio	Nueva	2020	Parcela adquirida
Grúas y Tallere Dur-All Trucks	4.500	1.200		Bayas	Nueva	2019	Activa
Niels Pagh Logistics	3.895	1.300		Las Californias	Nueva	2019	Activa
Geimex	3.000	2.500		Las Californias	Nueva	2020	Activa
Solazo	2.357	827		Bayas	Nueva	2024	Activa
Transportes Guría	2.325	1.561		Bayas	Ampliación	2023	Activa
Frigopack Speed	2.157	1.373		La Narra	Nueva	2023	Activa
Transportes Ibai	2.015	500		Bayas	Nueva	2016	Activa
Castravet Rodica	1.314	400		Las Californias	Nueva	2022	Activa
CTC (Centro Técnico de Conductores)	1.252	1.000		Ircio	Nueva	2017	Activa
Desarrollo Empresarial Babibox	1.129	527		La Narra	Nueva	2024	Activa
Propenor	1.036	300		Las Californias	Nueva	2021	Activa
Exolum	1.000			Las Matillas	Nueva	2019	Activa
HT Group	807	580		La Narra	Nueva	2024	Activa
Nico Trucks	807	580		La Narra	Nueva	2021	Activa
Transportes R. Cámara	576	500		Bayas	Nueva	2018	Activa
Transportes Gaspar Malumbres	575	575		Bayas	Ampliación	2023	Activa
Transportes y Cargas Transwalas	552	462		Bayas	Nueva	2024	Activa
Transportes J. Murillo	537	500		Bayas	Nueva	2017	Activa
Transportes P. López de Briñas	501	500		Bayas	Nueva	2017	Activa
Demalso	450	350		Bayas	Nueva	2024	Activa
Logística Marboré	155	155		Bayas*	Nueva	2022	Activa
Logística Deóbriga	35	35		Bayas*	Nueva	2020	Activa
Darius Trans	15	15		Bayas*	Nueva	2021	Activa
Vikont	15	15		Bayas*	Nueva	2022	Activa
Transportes Bogdan-Cristina	En coworking			Bayas*	Nueva	2024	Activa
Echegufi	En coworking			Bayas*	Nueva	2020	Activa
Logística Echegar	En coworking			Bayas*	Nueva	2021	Activa
Seur TIR Aduana	En Seur			Ircio	Nueva	2021	Activa
Synergy (Hutchison Ports)	En TCM			Rottneros	Nueva	2019	Activa
TOTAL	842.523	159.719	274.700				
Transleyca	En plat. DIA**			Otros suelos	Nueva	2020	Activa
Loalco	En plat. DIA**			Otros suelos	Nueva	2021	Activa
Ontime	En plat. DIA**			Otros suelos	Nueva	2023	Activa
JC González Lois (Europasur)	En plat. DIA**			Otros suelos	Nueva	2024	Activa
DHL	En plat. Alcampo**			Bayas	Nueva gestión	2018	Activa
Ceva Logistics	En Gefco**			Bayas	Nueva gestión	2022	Activa

Datos en metros cuadrados, a fecha de abril de 2025. Nota*: Vivero de empresas. Nota**: Naves anteriores a 2016. Fuente: Miranda Empresas.



TRANSPORTE XXI

Operativa en la nueva plataforma logística de 98.000 metros cuadrados de Alcampo en Illescas.

MERCADO LOGÍSTICO | ILLESCAS (TOLEDO)

POLO DE PRIMER ORDEN

ILLESCAS HA SUPERADO, EN APENAS UNA DÉCADA, LOS 1,7 MILLONES DE METROS CUADRADOS DE NAVES LOGÍSTICAS CONSTRUIDAS, A LOS QUE SE SUMARÁN OTROS 420.000 METROS CUADRADOS EN EJECUCIÓN

Illescas ha logrado en tiempo récord consolidarse como uno de los principales polos de la logística en España. Impulsando proyectos desde hace apenas una docena de años, el municipio toledano se ha convertido en una de las áreas logística más importantes de la península ibérica y de la zona centro.

Plataforma Central Íberum (PCI), impulsada por Urban Castilla La Mancha, es el motor de este desarrollo, en el que reconocen que se han tenido que superar muchas barreras gracias a la colaboración entre los diferentes interlocutores e instituciones, entre las que resalta la labor del ayuntamiento de Illescas.

Desde PCI ofrecen visibilidad al proyecto de Illescas Logística poniéndole cifras. Al cierre de 2024, las cifras de la logística en Illescas se situaban en más de 7,5 millones de metros cuadrados totales, con más de 3,8 millones de metros cuadrados comercializados y más

de 1,7 millones de metros cuadrados de naves construidas. A esto se sumaban más de 420.000 metros cuadrados de naves en ejecución.

Según el informe de PCI, Illescas concentró el 45 por ciento de la superficie de logística para el comercio electrónico contratada en España en 2023. Además, este polo cuenta con más de 32 empresas de máximo nivel instaladas, que han supuesto la creación de más de 9.800 puestos de trabajo y se estima que se añadirán más de 3.500 nuevos empleos en los próximos años. La inversión estimada en esta Illescas Logística supera los 1.061 millones de euros, según PCI.

Macroplataforma

Uno de los últimos grandes proyectos logístico en ponerse en marcha en Illescas ha sido la

macroplataforma de 98.000 metros cuadrados de Alcampo, que forma parte del porfolio nacional de la promotora inmo-logística GLP, y que gestiona el operador logístico ID Logistics.

Esta macroplataforma contará con un surtido de más de 47.500 productos de todos los tipos de temperatura y procesará un movimiento previsto de más de 100 millones de cajas al año, lo que supone más de 330.000 al día. El centro gestionará la distribución de productos a 64 hipermercados de toda España, incluidas las islas, a 114 supermercados en Madrid, así como al almacén inteligente CFC (Customer Fulfillment Center) para pedidos *online* que recientemente puso en marcha la compañía en San Fernando de Henares (Madrid).

La nueva "joya de la corona" de las operaciones logísticas de Alcampo en España cuenta con 65.750 metros cuadrados para productos de alimentación seca, droguería y perfumería (PGC), 14.600 metros cuadrados para productos refrigerados, 8.000 metros cuadrados para frutas y verduras, 2.300 metros cuadrados para pescados y 3.000 metros cuadrados para productos congelados. La instalación manejará más de

total, de los que 90 corresponden a la zona refrigerada.

Farma

Por su parte, Alloga, operador logístico de Alliance Healthcare especialista en la industria farmacéutica y sanitaria, inauguró en 2024 la primera fase de su nuevo centro logístico en Illescas. La compañía puso en marcha una primera nave de 21.000 metros cuadrados y 26 muelles de carga y descarga, a la que se unirá una segunda instalación gemela que estará totalmente automatizada y que se encuentra actualmente en fase de construcción. Está previsto que esta segunda nave vea la luz en el presente año 2025.

Con esta apertura, Alloga consigue una mayor disponibilidad de almacenamiento para productos sanitarios, especialmente para aquellos que requieren una conservación a baja temperatura, entre 2 y 8 grados, y a media temperatura, entre 15 y 25 grados. La capacidad de ambas instalaciones en logística para media temperatura será de 106.600 palés, mientras que en baja temperatura alcanzará los 4.100 palés.

A su vez, Mountpark alquiló recientemente al operador TXT una plataforma logística de

1.061

MILLONES
ES LA INVERSIÓN
ESTIMADA EN
LOS DIFERENTES
PROYECTOS
LOGÍSTICOS
IMPULSADOS
EN ILLESCAS



MOUNTPARK

Nueva plataforma logística de Mountpark para TXT.

10.000 referencias de frío, con un movimiento previsto en la zona refrigerada de más de 15 millones de cajas al año. La plataforma dispone de una altura libre de 11,7 metros en la zona de PGC y de 4,5 metros en la zona de frío. Además, cuenta con 228 muelles de carga en

36.500 metros cuadrados en la Plataforma Central Íberum. La nueva instalación cuenta con una altura de 11,2 metros, 45 muelles de carga y descarga, 2 rampas de acceso, un patio de maniobra de 45 metros, 193 plazas de aparcamiento y 37 estacionamientos para *trailers*.

MERCADO LOGÍSTICO | PAÍS VASCO

EVOLUCIÓN EN POSITIVO

LA INVERSIÓN EN EL MERCADO INMOLOGÍSTICO VASCO SE APROXIMÓ A LOS 100 MILLONES DE EUROS EN EL PASADO EJERCICIO, UN 18,2% MÁS QUE LA REALIZADA EN 2023, SEGÚN LA CONSULTORA CBRE

El mercado inmologístico vasco mantuvo el pasado año su senda de crecimiento. Así, la inversión rondó los 100 millones de euros, un 18,2 por ciento más que en 2023, aunque inferior a la tasa del 43 por ciento que contabilizó en dicho año, según reflejan los datos de la consultora CBRE.

Álava acapara el grueso del esfuerzo inversor con 66,5 millones de euros en 2024, que triplican el desembolso del anterior ejercicio. Por su parte, el territorio vizcaíno dobla los flujos, hasta 19,6 millones, mientras que en Guipúzcoa cae un 74 por ciento hasta 13,1 millones de euros.

La superficie inmologística contratada en el País Vasco el pasado año fue de unos 97.700 metros cuadrados, un 5,5 por ciento más que en el ejercicio anterior.

“Las expectativas para 2025 son positivas en línea con la evolución general del mercado y se espera una actividad importante en operaciones de *Sale and Lease-back* (S&L) que permitan a los vendedores capitalizar y recurrir a una vía de financiación alternativa aprovechando la elevada liquidez de los potenciales compradores”, señalaron los responsables de la consultora CBRE. Sin embargo, a su juicio, “en el mercado de alquiler se sigue detectando una ausencia de producto inmologístico disponible que no permite atender la demanda existente”.

LA SUPERFICIE CONTRATADA FUE DE 97.700 M2 DURANTE 2024

Entre las principales inversiones acometidas en 2024 destaca la protagonizada por Panattoni Iberia con la compra de cinco almacenes en el parque de Arasur (Álava), que suman 85.000 metros cuadrados, y que están alquilados a inquilinos de primera categoría. Además, la compañía inmologística podrá desarrollar un sexto almacén de 21.000 metros cuadrados (SBA), que se denominará Panattoni Park Arasur.

P3 compró en Zigoitia (Álava) una parcela de 70.290 metros cuadrados para construir una plataforma logística modular de hasta 43.000 metros cuadrados.

Además, GXO se instaló, el pasado año, en las antiguas instalaciones de Daewoo en el polígono vitoriano de Júndiz. El complejo dispone de unos 102.000 metros cuadrados, donde se levanta una nave de 27.700 metros cuadrados con posibilidad de ampliarse a más de 60.600 metros cuadrados. Este desarrollo fue gestionado por PK Blue Logistics, formada por H.I.G. Capital, Pulsar Krean y Savills.

La misma alianza se encargó de rehabilitar las antiguas instalaciones de Cegasa en Júndiz, con 70.000 metros cuadrados de superficie, tras una inversión de 50 millones.

Por su parte, en el polígono de Itzaga, situado en el municipio vizcaíno de Galdakao, Makro ha establecido una plataforma logística de unos 12.500 metros cuadrados de superficie para su distribución regional. También en el territorio vizcaíno, Adaico Truck & Trailer ampliará su operativa logística en Boroa (Amorebieta)

ne una superficie de 63.440 metros cuadrados. Por otro, la terminal ferroviaria de Pancorbo (Burgos), con una superficie de 125.000 metros cuadrados, dispone de dos vías de carga y descarga de 600 y 650 metros, una vía mango de 600 metros, una vía de recepción-expedición de 750 metros y

una superficie de almacenamiento de 30.000 metros cuadrados. La sociedad Sibport, en cuyo accionariado participa la propia Autoridad Portuaria, se encarga de la gestión de estos espacios, así como del centro logístico de Júndiz (Álava).

En Guipúzcoa, tras un 2024 en blanco en la contratación de superficie inmologística, las expectativas están puestas en el próximo desarrollo del grupo BGO (BentallGreenOak) que desarrollará en Irún con una promoción de 36.000 metros cuadrados repartida en 12 naves modulares.

Sin embargo, este territorio es el más activo en operaciones de S&L. Así, Iroko Zen

GUIPÚZCOA DESTACA EN CONTRATOS DE 'SALE AND LEASE BACK'

Infografía del proyecto P3 de Zigoitia, en Álava.



con una nueva nave de 6.500 metros cuadrados en el polígono Serpinsa.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Bilbao continúa impulsando la creación de suelo logístico e industrial. Dentro del propio puerto invierte 55,14 millones en la segunda fase del Espigón Central que aportará 310.000 metros cuadrados.

Fuera del puerto, ofrece dos espacios logísticos con conexión ferroviaria. Por un lado, la terminal alavesa de Arasur, que tie-

adquirió en Azkoitia una instalación con más de 7.800 metros cuadrados y ocupada por Juaristi Boring & Milling Machines. Por su parte, la consultora JLL ha asesorado a Grupo Venanpri en la venta y posterior arrendamiento de tres activos de su filial Bellota Herramientas, con sede en Legazpi. Esta cartera suma cerca de 53.000 metros cuadrados de superficie. Además, en Irún se desarrolló una tercera operación de S&L por parte de un *family office*.

OPINIÓN | ¿CÓMO ESTÁ RESPONDIENDO EL SECTOR INMOLOGÍSTICO?

RETOS Y OPORTUNIDADES

**JESÚS
FAJARDO**Gerente de Triangle Real
Estate Management

Cada cierto tiempo conviene hacer una recapitulación, un análisis de los datos de los que disponemos sobre nuestro sector económico para detectar patrones, tendencias y encontrar oportunidades de negocio.

Cuando el sector en cuestión es la inmologística, las analíticas constantes de los movimientos del mercado se hacen imprescindibles pues su vinculación con la logística es evidente y, por tanto, con todo aquello que afecte al comercio internacional.

Desde la consultora Triangle Real Estate Management realizamos un minucioso estudio de mercado cada trimestre que nos permite ver la realidad no solo de nuestra principal zona de influencia, que es el arco mediterráneo, sino de toda la península. Así, con datos actuales y comparativas recurrentes podemos determinar las plazas inmologísticas que están ganando atractivo frente a las principales, como son Madrid y Barcelona, o detectar las tendencias más relevantes como la sostenibilidad, la automatización o el desarrollo de plataformas XXL.

El inmologístico es un sector que ha ido creciendo amparado por la logística y el comercio internacional y las cifras que hoy en día manejamos distan mucho de las de hace diez o quince años. A día de hoy podemos asegurar que seguirán en crecimiento al menos durante los próximos años. ¿Cuál es el motivo? El principal es la estratégica posición de la península ibérica para el comercio internacional, haciendo de nexo entre África, América y Europa.

Es por tanto evidente que va a seguir habiendo demanda y mercado para el sector inmologístico español pero ello no es óbice para que el propio sector no se exija mejoras en cuanto a eficiencia, sostenibilidad y satisfacción del cliente atendiendo a sus necesidades.

Uno de los mayores retos a los que se enfrenta el sector es buscar nuevos espacios donde desarrollar naves logísticas de última generación que satisfagan a los operadores. Hablamos de grandes bolsas de suelo que puedan albergar plataformas XXL de más de 20.000 metros cuadrados. Esto ha provocado una tendencia de descentralización, es decir, que mientras hace unos años todo el mundo en el sector miraba a Madrid o Barcelona para instalarse, ahora existen otros puntos en

la península realmente atractivos como son Valencia, Zaragoza o Málaga, entre otros. Zonas menos saturadas y con infraestructuras portuarias, áreas que se conectan perfectamente por transporte ferrocarril o carretera. En el caso de Valencia, el puerto y la ampliación que duplicará su capacidad le da un punto extra para ser referencia en el sector logístico e inmologístico.

Pese a todo, la falta de suelo finalista es uno de los retos que debemos afrontar desde el sector para poder atender la demanda existente y la que está por llegar. El *stock* disponible se absorbe rápidamente y muchos inversores apuestan por construir 'llave en mano', es decir, sabiendo ya quién va a ocupar esa nave logística. Sin embargo, se mantiene la opción de construcción 'a riesgo' y no es difícil que esas plataformas se adjudiquen al poco tiempo de salir al mercado.

Tenemos, por tanto, una situación con una alta y constante demanda y un *stock* limitado, sobre todo, de grandes plataformas. ¿Cómo está respondiendo el sector inmologístico? Como decíamos, ampliando su oferta a plazas secundarias, pero también, planteando otras soluciones como la reconversión de infraestructuras existentes en espacios de última milla en zonas metropolitanas que permitan una mayor capilaridad y, por tanto, disponer de espacios en lugares menos saturados y con bolsas de suelo más grandes.

No podemos olvidar que algunos de los frenos al desarrollo del sector están en manos de la administración pública y en ese sentido nos queda reivindicar y demostrar que la logística y la inmologística es una actividad económica de futuro, generadora de empleo, poco invasiva y sostenible medioambiental, económica y socialmente.

Mostrar nuestras fortalezas ha de servirnos de argumento para presionar por una tramitación urbanística más eficaz y unas normas más ajustadas a la realidad y al ritmo de las necesidades empresariales y de consumo. Asimismo, debemos acompañar a la administración en la proyección de infraestructuras que permitan mejorar la logística y hacerla más sostenible: estaciones intermodales y desarrollo de líneas de ferrocarril van a resultar vitales para el futuro de una inmologística fuerte y generadora de empleo y riqueza en toda la península.

**UNO DE LOS
MAYORES RETOS
A LOS QUE
SE ENFRENTA
EL SECTOR ES
BUSCAR NUEVOS
ESPACIOS**



Ciudad del Transporte de Illescas (Toledo), promovida por Montepino, y cuya nave 2A ha obtenido los sellos BREEAM New Construction Outstanding y LEED Building Design and Construction Platinum.

MERCADO LOGÍSTICO | SOSTENIBILIDAD

EL VERDE PINTA CADA VEZ MÁS

SPAINGBC OTORGÓ CERTIFICACIONES LEED A 21 PROYECTOS, CON UN TOTAL DE 669.700 METROS CUADRADOS, DURANTE 2024, UN EJERCICIO EN EL QUE LA HOMOLOGACIÓN BREEAM CUMPLIÓ 15 AÑOS EN ESPAÑA

El sector inmo­logístico mantiene su compromiso con la descarbonización como reflejan los últimos informes publicados por las entidades de evaluación y certificación con mayor vinculación en este ámbito con las promotoras.

Los almacenes y centros de distribución se han consolidado como la segunda tipología de edificios con mayor número de certificaciones LEED en España, solo por detrás del sector de las oficinas.

Según los datos de Spain Green Building Council (SpainGBC), el acumulado de certificaciones LEED alcanza un total de 127 de los 177 registrados.

SpainGBC otorgó certificaciones a 21 proyectos, con un total de 669.700 metros cuadrados durante 2024. De ellas seis obtuvieron el nivel platino, 14 de oro y una de plata.

Las promociones inmo­logísticas con mayor puntuación fueron la realizada por Inmo­bi-

sanro en Illescas (Toledo), con 86 puntos; y dos desarrollos impulsados por Montepino en Zaragoza e Illescas, con 85 y 82 puntos, respectivamente.

Entre las empresas más activas en el subsector inmo­logístico sobresale Montepino-Valfondo, con 33 registros LEED y 20 certificaciones; seguido por Merlin, con 13 y 11 respectivamente; así como por CIL-ZAL Port, con nueve certificaciones.

La clasificación continúa con Logistik, con 7 registros y 5 certificaciones LEED; Pavasal, con seis reconocimientos; y Newdock, con 5 y 3, respectivamente. LP Cañaveral, Logistis SPD

y Pulsar empatan con 5 certificaciones; seguida por Inditex con otras cuatro certificaciones LEED.

Un total 61 empresas cuentan con edificios de logística con la certificación LEED en España, estando entre ellas operadores como Amazon, FM Logistic o Luis Simoes.

Por su parte, el método de evaluación y certificación de la sostenibilidad en la edificación BREEAM ha cumplido 15 años en España. En este periodo ha emitido cerca de 2.900 certificados desde que en 2010, el Centro Tecnológico ITG se convirtiera en el operador nacional del certificado.

Desde entonces, BREEAM ha incrementado en España el volumen de proyectos certificados, hasta el punto de que 2024 ha sido un año récord, con 565 registros.

Entre los más recientes destaca el desarrollo de la nave 2A de la Ciudad del Transporte Illescas (Toledo), promovida por Montepino, y que ha obtenido las certificaciones BREEAM New Construction Outstanding, así como de LEED Building Design and Construction Platinum.

Ubicada en una parcela de 98.500 metros cuadrados y con una superficie bruta alquilable

(SBA) de 58.821 metros cuadrados, el activo de Illescas posibilita una reducción del 88 por ciento en su consumo energético primario y del 99 por ciento en sus emisiones de CO2

Otro proyecto a resaltar es el de Goodman y Seur en Getafe, con 100.000 metros cuadrados en el que será el nuevo hub central de la compañía de transporte, y que supondrá una inversión de 150 millones de euros. Este complejo de Getafe Terminal Logistics Centre está diseñado para recibir el sello BREEAM Excellent.

Prologis también completó el desarrollo de sus 1,6 millones de metros cuadrados de activos logísticos con la nueva plataforma para CTT Express en Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Las instalaciones de Prologis Park Sant Boi DC7 cuentan con el certificado de sostenibilidad BREEAM Excellent y Well Gold.

2.900

CERTIFICADOS
BREEAM
REALIZADOS
DESDE 2010

SAN AUGUSTÍN DC1

14.945 m²

DISPONIBILIDAD INMEDIATA



22

Muelles de carga



12 m

Altura interior



26 km

De Madrid



A-1

Acceso directo