

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Mayo 2026

INMO LOGÍSTICA





PUERTO SECO DE ANTEQUERA: EL NUEVO HUB LOGÍSTICO E INDUSTRIAL DEL SUR DE EUROPA

Las cadenas de suministro europeas se enfrentan actualmente a varios retos: aumentar su resiliencia, reducir su huella de carbono y preservar su competitividad. Ante este contexto, algunos proyectos destacan por su capacidad para dar respuesta de forma específica a estos retos. Éste es el caso de Puerto Seco de Antequera, en Andalucía, desarrollado por IDEC GROUP SPAIN, filial del GROUPE IDEC, que aspira a convertirse en uno de los hubs logísticos e industriales más relevantes del sur de Europa.

El proyecto se inscribe en el desarrollo en España del GROUPE IDEC, actor integrado del sector inmobiliario empresarial, presente en toda la cadena de valor: desde el suelo hasta la inversión, pasando por el diseño, la construcción y las soluciones energéticas. El grupo alcanzó una facturación de 470 millones de euros en 2024, cuenta con más de 2.000 colaboradores y construye 700.000 m² al año, ha urbanizado o desarrollado más de 1.000 hectáreas y representa 1.500 millones de euros en proyectos financiados. Estas cifras reflejan su capacidad para liderar operaciones de gran envergadura en Europa.

Implantada en España a través de IDEC GROUP SPAIN, su experiencia satisface a un mercado en plena evolución, impulsado por el crecimiento del e-commerce, la reorganización de los flujos europeos y la posición estratégica del país entre Europa, África, América y Asia.

"España constituye un mercado estratégico para nuestro desarrollo en Europa. A través de IDEC GROUP SPAIN, ofrecemos a nuestros clientes una oferta completa, que combina experiencia internacional con un profundo conocimiento del mercado local", destaca Maite Palomino, Directora de Desarrollo.

RESPONDIENDO A LOS NUEVOS RETOS LOGÍSTICOS



Puerto Seco de Antequera va más allá de una simple oferta inmobiliaria: es un ecosistema diseñado para albergar operaciones industriales y logísticas de gran

escala en un entorno conectado, competitivo y sostenible. Ubicado en la provincia de Málaga, destaca por su posición estratégica en la intersección de los principales

corredores de la Península Ibérica y futuros ejes europeos. Su conexión ferroviaria directa, el acceso inmediato a las autopistas A-45 y A-92, y la cercanía a los puertos de Málaga y Algeciras y a aeropuertos internacionales refuerzan su carácter intermodal, permitiendo a las empresas optimizar flujos y mejorar su eficiencia operativa.

"El Puerto Seco de Antequera no solo supone la creación de un parque logístico, sino el desarrollo de un auténtico ecosistema capaz de atraer proyectos industriales y logísticos de gran envergadura", afirma Maite Palomino.

COMPETITIVIDAD Y RENDIMIENTO MEDIOAMBIENTAL

El proyecto destaca por su dimensión energética, integrando desde su concepción una lógica de eficiencia y reducción de la huella de carbono. El Puerto Seco de Antequera se apoya en una combinación de energías renovables, con producción fotovoltaica y perspectivas en hidrógeno verde. La energía podrá compartirse entre los usuarios, con el objetivo de optimizar costes y limitar el impacto medioambiental.

Este enfoque se alinea con el modelo del GROUPE IDEC, que integra soluciones de baja emisión de carbono desde la fase de diseño (fotovoltaica, geotermia, redes inteligentes), con objetivos de certificación como BREEAM, HQE, LEED, WELL o Net Zero Carbon. En un contexto de creciente exigencia ESG, este posicionamiento constituye un factor clave de atractivo.



ONTIME Y DIA CONFIRMAN EL POTENCIAL DEL EMPLAZAMIENTO

El año 2026 marca una etapa clave con la llegada de dos clientes de referencia: Ontime y Dia, que confirman el potencial del parque y aceleran su desarrollo.

Ontime desarrollará un activo logístico de nueva generación de aproximadamente 35.000 m² (SBA), con una inversión de 35 millones de euros, entrega prevista en Q3 de 2027 y certificación BREEAM "Excellent". El activo integrará tecnología de frío tri-temperatura y contará con un contrato de arrendamiento a largo plazo.

Por su parte, Dia desarrolla una plataforma de aproximadamente 64.000 m² (SBA), con una inversión de 65 millones de euros y puesta en marcha prevista en Q2 de 2027. Ya en construcción, el activo dará servicio a más de 300 tiendas en Andalucía e incluirá zonas especializadas en frío.

Estas implantaciones consolidan el proyecto y posicionan el Puerto Seco de Antequera como un hub capaz de atraer a actores de primer nivel, favoreciendo la llegada de nuevos operadores.



▲ Desarrollo de los primeros activos logísticos: las plataformas de Ontime y Dia

CONEXIÓN DIRECTA CON EL ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN ESPAÑOL

Más allá de la mera logística, IDEC GROUP SPAIN integra el emplazamiento en las dinámicas industriales y tecnológicas regionales. En este contexto, se ha establecido una colaboración estratégica con Málaga TechPark, uno de los principales polos tecnológicos y de innovación de España, en continuidad con el acuerdo estratégico firmado con el Ayuntamiento de Antequera.

Un protocolo de colaboración entre el Puerto Seco de Antequera y Málaga TechPark materializa esta iniciativa en una cooperación operativa. Su objetivo principal es posicionar el emplazamiento como una extensión industrial y logística del TechPark, conectando a las empresas con los ecosistemas de innovación, I+D y tecnologías avanzadas.

Esta integración entre logística, industria e innovación refuerza el atractivo del emplazamiento y su posicionamiento en el panorama español.

POSICIONAMIENTO PROGRESIVO EN EL MERCADO

Junto con Antequera, el GROUPE IDEC e IDEC GROUP SPAIN apuestan por un modelo que responde a las nuevas exigencias del mercado: infraestructuras bien conectadas, más eficientes, más flexibles y capaces de acompañar la transformación de los flujos logísticos. En Andalucía, el Puerto Seco de Antequera se consolida progresivamente como el nuevo hub logístico e industrial con proyección en el sur de Europa.

IDEC GROUP
SPAIN



Toda la información sobre GROUPE IDEC y el proyecto

<https://www.groupeidec.com/es/>

<https://puertosecodeantequera.es/>

<https://groupeidec-international.com/es/filiales/espana/>

MERCADO LOGÍSTICO | EUROPA

LA LOGÍSTICA EUROPEA VUELVE A MOVER FICHA

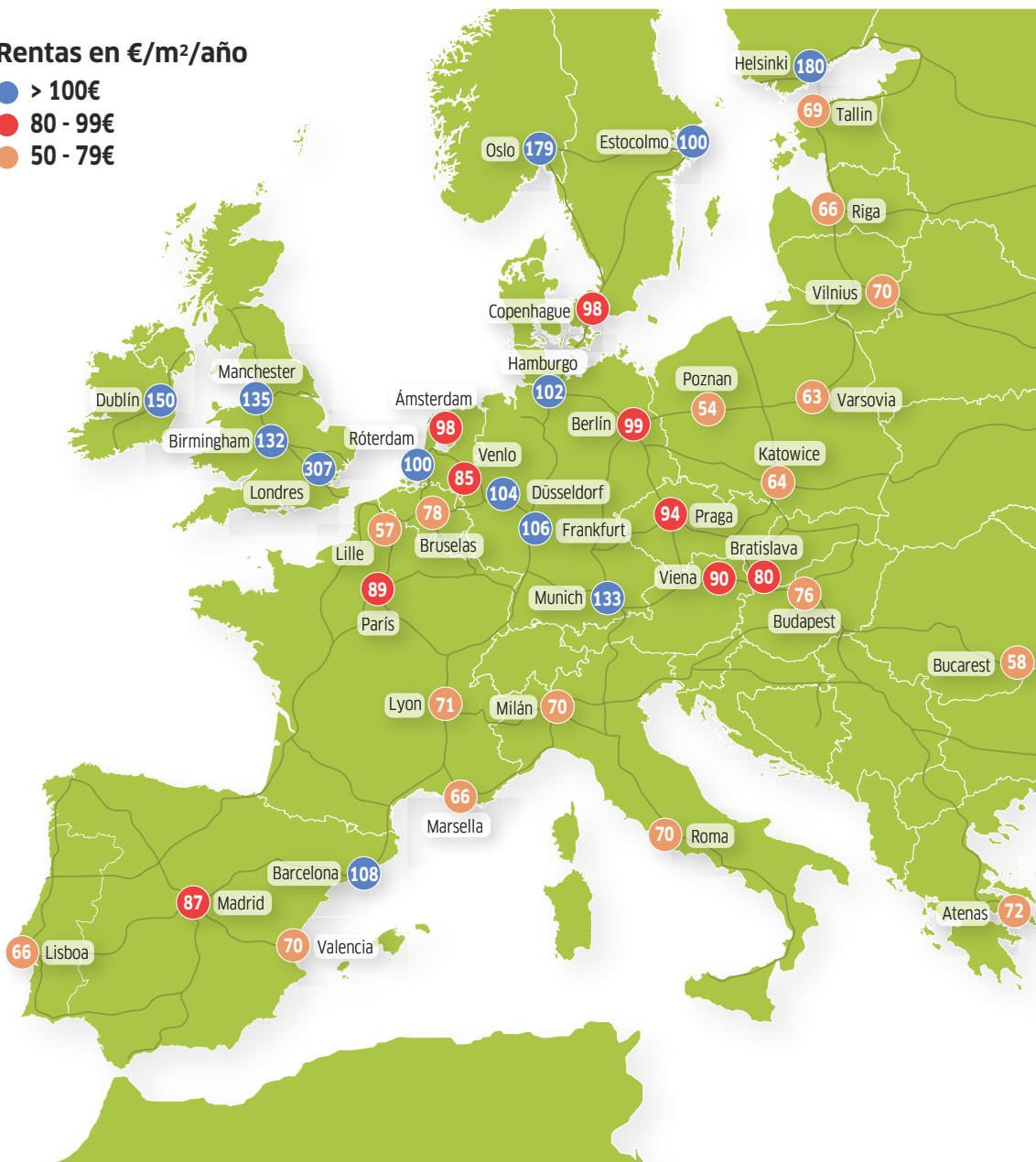
EL MERCADO INMOLOGÍSTICO RECUPERÓ EL PULSO EN 2025 CON EL REGRESO DE LAS GRANDES OPERACIONES, RENTAS TODAVÍA AL ALZA Y UNA INVERSIÓN QUE VOLVIÓ A NIVELES PREVIOS A LA CRISIS, AUNQUE CON UNA EUROPA PARTIDA ENTRE MERCADOS MUY TENSIONADOS Y OTROS MÁS DUBITATIVOS

LAS RENTAS SEGUIRÁN CRECIENDO, PERO A UN RITMO MÁS MODERADO

Las rentas confirmaron que la presión estructural del sector continúa intacta. BNP Paribas calcula que en 2025 las rentas logísticas aumentaron de media un 4,5% en Europa. Detrás de esa subida: poca disponibilidad de suelo, escaso desarrollo especulativo y unos costes de construcción todavía elevados.

Rentas en €/m²/año

- > 100€
- 80 - 99€
- 50 - 79€



Nota: Rentas prime en el cuarto trimestre de 2025 para naves de más de 5.000 metros cuadrados. Fuente: BNP Paribas Real Estate.

El mercado logístico europeo encontró una forma de volver a respirar en 2025, un año marcado por la desaceleración económica, las dudas sobre los tipos de interés y un clima geopolítico poco propicio para tomar decisiones a largo plazo. No fue una recuperación exagerada ni uniforme, pero sí lo bastante sólida como para confirmar que la inmologística sigue siendo uno de los segmentos más resistentes del sector inmobiliario. El regreso de las grandes operaciones de contratación, la subida de las rentas y la recuperación de la inversión dibujaron un ejercicio de reactivación con muchas velocidades, pero con una constante que se repite: Europa vuelve a mirar al ladrillo logístico como un activo estratégico.



El informe de BNP Paribas Real Estate sitúa precisamente ahí una de las claves del año. Pese a un contexto difícil, con empresas que aplazaron decisiones por la incertidumbre económica y política, los mercados mostraron una resistencia notable. A escala europea reaparecieron con fuerza las grandes operaciones, especialmente las comprendidas entre 20.000 y 40.000 metros cuadrados, un tramo que suele de-

ESPAÑA, ENTRE LOS MERCADOS CON MEJOR TONO, CERCA DE NIVELES RÉCORD

latar la vuelta del apetito de los grandes operadores. Al mismo tiempo, el mapa europeo dejó ver profundas diferencias en disponibilidad: hay mercados donde la escasez de producto sigue siendo extrema y otros donde la oferta se ha relajado de forma mucho más visible. BNP Paribas resume esa disparidad en una horquilla de tasas de disponibilidad que va del 2 al 11 por ciento, según la región.

Ese contraste se aprecia con claridad al bajar al detalle por países. Reino Unido volvió a sobresalir por la fortaleza de la demanda, con un foco muy

concreto en Midlands, el área de Birmingham, que concentró el 40 por ciento de todas las operaciones, impulsada por sectores tan activos como el sanitario y el de defensa. Alemania también confirmó señales de recuperación, con un aumento del 30 por ciento en las transacciones de más de

Prologis alquila su plataforma Subirats DC1 (Barcelona), de 23.400 m2 de superficie, a Logista Pharma.

actividad. España, por su parte, se situó entre los mercados con mejor tono relativo, apoyada en un crecimiento del PIB del 2,8 por ciento, lo que permitió acercarse de nuevo a los niveles récord de 2022.

Otros mercados también dejaron mensajes de fondo. En Países Bajos, el volumen de ac-

de año débil, la contratación ganó tracción en la segunda mitad del ejercicio y la tasa de disponibilidad descendió ligeramente hasta el 7,4 por ciento en el cuarto trimestre. En el conjunto europeo, las mayores operaciones se localizaron en Francia y Reino Unido, todas por encima de los 100.000 me-

unos activos que ya representan una cuarta parte de toda la inversión inmobiliaria europea, al mismo nivel que las oficinas. No es un dato menor: confirma que la logística se ha consolidado como uno de los grandes refugios del capital inmobiliario, incluso en un contexto de tipos todavía exigente.

A distinta velocidad

También en este apartado, Europa avanzó a ritmos desiguales. Alemania y Reino Unido concentraron cerca de la mitad del volumen total invertido. Junto a Suecia, estos mercados se vieron favorecidos por grandes desinversiones de carteras, que elevaron de forma significativa los volúmenes. Alemania mostró un comportamiento más gradual, aunque aceleró con claridad en la segunda mitad del año, apoyada también en operaciones de portfolio. España, por su parte, se benefició de un entorno macroeconómico sólido, que siguió sosteniendo la actividad y reforzando su posición como uno de los destinos más consistentes del sur de Europa.

20.000 metros cuadrados, movidas sobre todo por operadores logísticos al servicio del comercio electrónico. Francia, en cambio, quedó atrapada en un entorno más incierto, con un descenso del 4 por ciento en la

tividad descendió por la combinación de escasez de suelo y trabas administrativas, hasta el punto de que, por primera vez, la oferta de segunda mano superó a la de nueva construcción. En Polonia, tras un inicio

volver a niveles previos a la crisis, tras un crecimiento medio del 11 por ciento en Europa. La mejora se explica por un entorno financiero más estable, una inflación mejor controlada y el retorno del interés inversor por



PROLOGIS



Primera Fase Área Logística de Antequera Málaga

Red Logística
de Andalucía S.A.



El área integra un **nodo intermodal** prioritario del Corredor Ferroviario Mediterráneo de la Red Transeuropea, cuya puesta en servicio está prevista para 2030, lo que la convierte en un enclave único para la distribución de mercancías por ferrocarril.

Ofrece suelo logístico de alta calidad con **parcelas de gran tamaño** y una ordenación muy flexible en cuanto a superficies que se adapta a las distintas necesidades de los operadores logísticos. Esta versatilidad permite acoger desde pequeñas edificaciones hasta mega-plataformas, una tipología de oferta todavía muy limitada en España. Además, el área se completa con **zonas dotacionales** destinadas a servicios al transporte y a las propias empresas.

Desde su inicio, el Área Logística de Antequera se ha diseñado pensando en su **sostenibilidad ambiental**, estando previsto la incorporación de energías sostenibles al objeto de convertirse en el primer área logística de energía positiva de Europa.

El **Área Logística de Antequera** se sitúa estratégicamente en un emplazamiento privilegiado en el sur de España. Con conexión a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías, proximidad a la estación de Alta Velocidad, un acceso directo a los grandes ejes de alta capacidad y a los puertos de Málaga y Algeciras, el área ofrece una infraestructura de calidad para un desarrollo eficiente de la actividad logística vinculada a la distribución de mercancías.

Declarada de interés autonómico por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, e impulsada por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, alcanzará en su máximo desarrollo una superficie de **330 hectáreas** de suelo para usos logísticos, industriales y dotacionales. Gracias a su **ubicación estratégica**, a unas

infraestructuras específicamente concebidas para el desarrollo empresarial y a una excelente conectividad, el Área constituye un entorno idóneo para la implantación de actividades productivas y logísticas. Asimismo, ofrece las condiciones óptimas para la instalación de centros de **distribución de alcance regional, nacional e internacional**.

OPINIÓN | UN ESCENARIO FAVORABLE

ESPAÑA, EN EL EPICENTRO DEL AUGE LOGÍSTICO EUROPEO

ALBERTO LARRAZABAL

Director de Inversiones y Desarrollo de Negocio Valfondo



El sector logístico en España vive uno de los mejores momentos de su historia. Y no es una afirmación retórica, sino una realidad respaldada por datos. En un contexto en el que España lidera el crecimiento económico dentro de la zona euro y mantiene una tasa de desempleo a la baja, el mercado logístico ha demostrado además un comportamiento especialmente sólido.

En los últimos cinco años, España ha sido el país europeo con mejor *performance* en contratación logística, muy por encima de sus competidores, con niveles de absorción de naves que también se han situado de forma sostenida por encima de la media. Este dinamismo no responde únicamente a la actividad logística tradicional, sino que se ve reforzado por el empuje del *eCommerce* y de las empresas industriales, ampliando así el atractivo del sector para inversores y promotores.

Otro de los indicadores clave es la evolución de la desocupación. Tras momentos puntuales de preocupación en algunas zonas, especialmente en determinados puntos de la zona centro, la tendencia ha cambiado. España destaca como el único país donde la tasa de desocupación ha descendido de forma continuada en los últimos años, con mercados donde incluso se sitúa en mínimos históricos.

Sin embargo, este contexto positivo convive con una reducción en el desarrollo de nuevas naves logísticas. El aumento de los costes de construcción, la incertidumbre geopolítica y el encarecimiento de la financiación han frenado

nuevos proyectos. Este escenario ha reforzado una tendencia cada vez más clara: el auge de los desarrollos llave en mano. Las plataformas logísticas son hoy activos altamente especializados, con mayores niveles de automatización, robotización y exigencia inversora, lo que impulsa a los usuarios a demandar soluciones diseñadas a medida frente a modelos especulativos.

En paralelo, las rentas mantienen una evolución al alza en prácticamente todos los mercados del país, situando a España en una posición diferencial frente a otros países europeos. Este crecimiento sostenido contribuye a reforzar el atractivo inversor de un sector que se ha consolidado como uno de los más dinámicos del mercado inmobiliario.

No es casualidad, por tanto, que España se sitúe entre los destinos preferidos para la inversión logística. Madrid, Barcelona y Valencia continúan liderando la actividad, aunque otras plazas están ganando protagonismo de forma progresiva. De hecho, el sector logístico se ha convertido ya en el segundo favorito para los inversores en sus operaciones.

Ahora bien, este crecimiento también pone de manifiesto retos estructurales que es necesario abordar. La escasez de suelo finalista es una realidad en prácticamente todo el territorio, a lo que se suma la complejidad para desarrollar suelo en gestión. En este punto, la colaboración con las Administraciones resulta clave para mantener la competitividad, especialmente si se tiene en cuenta que la verdadera

competencia se produce a nivel internacional.

A ello se añade un desafío especialmente relevante: la disponibilidad de potencia eléctrica. Cada vez más desarrollos se enfrentan a limitaciones en el suministro, obligando a los promotores a buscar soluciones alternativas que, en muchos casos, resultan más costosas y menos sostenibles.

Pese a estos desafíos, el mercado de inversión continúa mostrando fortaleza. Los volúmenes se mantienen en línea con la media histórica, reflejando la confianza de los inversores, mientras que la compresión de las rentabilidades ha situado la rentabilidad *prime* en el 4,85 por ciento.

En definitiva, el mercado logístico español atraviesa un momento excepcional. La combinación de demanda, crecimiento de rentas y atractivo inversor configura un escenario claramente favorable. Y, aunque la incertidumbre geopolítica sigue marcando el contexto global, todo apunta a que el sector continuará mostrando un comportamiento sólido a lo largo del año.

EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS, ESPAÑA HA SIDO EL PAÍS EUROPEO CON MEJOR PERFORMANCE EN CONTRATACIÓN LOGÍSTICA, MUY POR ENCIMA DE SUS COMPETIDORES

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

● Conectado

● Transparente

● Sostenible



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

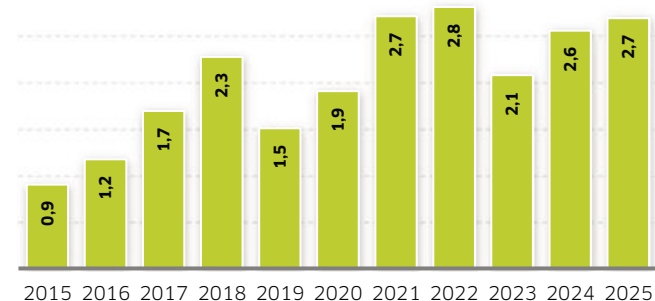
MERCADO LOGÍSTICO | ESPAÑA

EL LADRILLO LOGÍSTICO PISA EL ACELERADOR

LA CONTRATACIÓN DE ESPACIOS SUPERÓ LOS 2,7 MILLONES DE METROS CUADRADOS EN 2025, MIENTRAS EL CAPITAL SE VOLVIÓ MÁS SELECTIVO

EN MÁXIMOS HISTÓRICOS

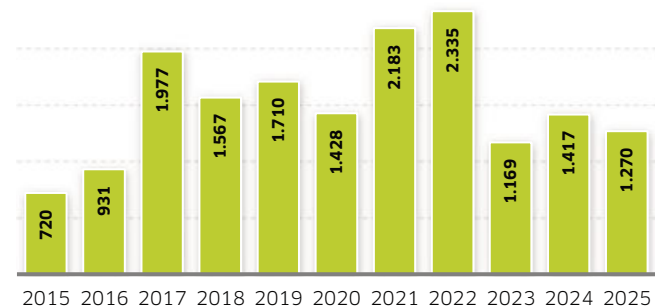
La contratación logística creció un 7% el pasado año, situándose en niveles récord de actividad, como los registrados en 2021 y 2022, tras la pandemia.



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

MAYOR SELECTIVIDAD

La inversión cayó un 10% en 2025, reflejo de una mayor selectividad en la asignación de capital, según recoge el informe anual de CBRE.



Datos en millones de euros. Fuente: CBRE Research.

El mercado inmologístico español vive uno de sus mejores momentos. Los datos, con ligeras variaciones en función de las cifras manejadas por las distintas consultoras del sector, apuntan en la misma dirección: la demanda se mantiene en niveles históricamente elevados, los grandes *hubs* continúan absorbiendo buena parte de la actividad y los mercados regionales ganan protagonismo al calor de la escasez de producto en las ubicaciones más consolidadas.

La contratación de espacios logísticos superó los 2,7 millones de metros cuadrados en 2025, un 7 por ciento más que el año anterior, de acuerdo con el informe de CBRE. En términos de inversión, el desembolso en el sector industrial y logístico alcanzó los 1.270 millones de euros, un 10 por ciento menos que en el ejercicio precedente. El cierre anual refleja que el capital sigue presente, aunque con mayor selectividad.

“El sector inmologístico se ha afianzado como un pilar estratégico de la economía española, impulsado por la expansión del comercio electrónico, el crecimiento del consumo interno y la posición geoestratégica de nuestro país como puerta de entrada a Europa y al Mediterráneo”, apunta Antonio Roncero, vicepresidente de la Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Instalaciones Logísticas de España (Appunle) y responsable de Transacciones Iberia en CBRE Investment Management.

El arranque de 2026 apunta a una continuidad de esta tendencia, aunque en un entorno más incierto por la evolución macroeconómica y el impacto de la política comercial internacional. Según datos de Cushman & Wakefield, el mercado logístico ha comenzado el año con un fuerte dinamismo, especialmente en Madrid y Barcelona, donde la contratación conjunta superó los 545.000 metros cuadrados en el primer trimestre.

Focos logísticos

Madrid y Barcelona, que concentran cerca del 70 por ciento de la actividad inversora, continúan siendo los principales focos del mercado logístico español, aunque con dinámicas distintas. Madrid conserva capacidad para absorber grandes operaciones, especialmente en la tercera corona y en los ejes A-2 y A-4. Barcelona, en cambio, mantiene una demanda sólida, pero cada vez más condicionada por la falta de disponibilidad en los arcos más próximos a la capital catalana.

La Zona Centro cerró 2025 con una absorción superior al millón de metros cuadrados, lo que supone un ligero cre-



cimiento interanual del 2 por ciento y confirma la resiliencia de la demanda logística en Madrid, incluso en un contexto macroeconómico más moderado, según CBRE. La actividad se concentró especialmente en la segunda mitad del año, cuando se ejecutaron las operaciones de mayor volumen. El número de operaciones, hasta un total de 92, se mantiene estable respecto a 2024, si bien con un mayor protagonismo de transacciones de gran superficie. La tasa de disponibilidad se mantiene en torno al 10 por ciento, con 1,69 millones de metros cuadrados, concentrada en producto de calidad media-alta debido al importante volumen de entregas registrado desde 2022.

En Cataluña, la contratación logística alcanzó los 615.000 metros cuadrados en 2025, un 13 por ciento menos que en 2024, fundamentalmente por la falta de producto en los arcos más tensionados. Pese a esta corrección, la absorción se mantiene en línea con los registros históricos del mercado catalán, lo que evidencia una demanda activa, aunque condicionada por la limitada disponibilidad.

El ejercicio se saldó con 49 operaciones, frente a las 64 del año anterior, confirmando un mercado dinámico, pero claramente limitado por la escasez de oferta. La disponibilidad continuó descendiendo hasta un ajustado 2,92 por ciento a cierre de 2025, con niveles especialmente bajos en el Arco 1, con el 1,35 por ciento, y en el Arco 2, con el 1,08 por ciento. Esta escasez limita las opciones de expansión y des-

EL MERCADO LOGÍSTICO ARRANCA 2026 CON UN FUERTE DINAMISMO



MECALUX

plaza parte de la demanda hacia el Arco 3, que concentra más de la mitad del stock vacante.

Más allá de Madrid y Barcelona, varios mercados regionales registraron desempeños muy sólidos en 2025, apo-

Los almacenes con estanterías autoportantes compactas aprovechan de manera óptima el espacio.

yados en operaciones de gran formato y en una demanda capaz de absorber con rapidez la limitada oferta disponible. La presión sobre los grandes hubs y la búsqueda de nuevas ubicaciones están dando mayor protagonismo a plazas que hasta hace pocos años tenían un papel secundario en el mapa logístico nacional.

Valencia, mercado activo

Valencia se consolida como el mercado más activo fuera de Madrid y Barcelona, con 517.000 metros cuadrados contratados, un 42 por ciento más que en 2024. Este volumen la sitúa como tercer mercado logístico nacional. Destaca, además, el peso de las naves nuevas y de la autopromoción, que representan cerca del 50 por ciento del volumen anual, reflejo de la confianza de ocupantes y promotores en el potencial de la plaza.

Sevilla firmó un año excepcional, con 192.000 metros cuadrados contratados, el doble que en el ejercicio anterior y máximo histórico para el mercado. El avance se apoyó en varias operaciones de gran escala en un entorno de oferta restringida.

Zaragoza, por su parte, registró

120.000 metros cuadrados, con un descenso interanual, aunque todavía por encima de su media histórica. La actividad se mantiene estable, condicionada por la disponibilidad, mientras su posicionamiento como polo logístico intermodal sigue sosteniendo la demanda.

Bilbao alcanzó los 34.000 metros cuadrados, en niveles similares a ejercicios previos, con una actividad limitada por la escasez estructural de producto adecuado, especialmente para operaciones de mayor tamaño. Málaga, por su parte, registró 57.000 metros cuadrados, superando de nuevo su media reciente, con una absorción ágil respaldada por una demanda activa y niveles de vacancia reducidos.

En conjunto, la fotografía del ejercicio confirma que el ladrillo logístico mantiene velocidad de cruce. La demanda sigue empujando, los grandes mercados conservan su papel tractor y las plazas regionales ganan escala. El reto, más que encontrar ocupantes, pasa por disponer de producto adecuado, bien localizado y capaz de responder a unas cadenas de suministro globales cada vez más exigentes.

HAY 'VIDA' LOGÍSTICA MÁS ALLÁ DE MADRID Y BARCELONA

GOOD IS ACCESS TO CONSUMERS

GREAT IS WHAT YOU DO FROM HERE

VISIT OUR WEBSITE
es.goodman.com

MAKING SPACE FOR GREATNESS

Goodman

OPINIÓN | RETOS Y DESAFÍOS DEL SECTOR

INMOLOGÍSTICA EN LA ACTUAL COYUNTURA GLOBAL

RAMÓN
VÁZQUEZ NEGRO

Presidente
ACTE



El sector inmologístico, al igual que casi todos los sectores de la economía, se encuentra en un mundo volátil, incierto, complejo y ambiguo (VUCA), caracterizado por cambios rápidos y situaciones imprevisibles con grandes desafíos de un entorno económico y social en constante cambio. Volatilidad con cambios rápidos e inesperados en el entorno, como fluctuaciones del mercado o avances tecnológicos, que generan inestabilidad y riesgo. Incertidumbre (*uncertainty*) con dificultad para predecir eventos futuros, incluso con información disponible, lo que complica la toma de decisiones. Complejidad con interacción de múltiples factores que dificultan identificar causas y efectos, exigiendo análisis profundo y capacidad de gestión multifactorial. Ambigüedad con información poco clara o contradictoria que admite distintas interpretaciones, requiriendo juicio estratégico y adaptabilidad.

Para afrontar esta situación, las empresas inmologísticas, cada vez más, deben adaptarse a un marco conceptual que les ayude a comprender el entorno

y a desarrollar estrategias de resiliencia, adaptabilidad y liderazgo efectivo, permitiendo a directivos y equipos anticipar riesgos, priorizar decisiones y fomentar la innovación frente a la incertidumbre. Vivir y trabajar en un mundo 'VUCA' implica estar preparado para cambios constantes, aprender continuamente y ser flexible ante situaciones imprevistas, tanto a nivel personal como organizacional.

Asistimos a una nueva era inmobiliaria de transformación y de cambio y ese cambio va a estar apoyado en tres grandes ejes. El primero, la transformación digital, más ahora con la IA, que lo cambiará todo. El segundo, la transición del cambio climático y la responsabilidad que tenemos de construir y desarrollar edificios que sean sostenibles desde el punto de vista energético. Y finalmente, la transformación de la sociedad y cómo los inmuebles se tienen que adaptar a esa transformación. Y es que nos adentramos en una sociedad más dinámica, más global y que requiere de unos inmuebles que les acompañen con soluciones creativas.

En todos los casos, el papel de los activos inmologísticos es fundamental para regular los flujos de mercancías y la inversión inmologística en España, si tenemos en cuenta el universo de fondos tanto institucionales como privados que invierten en inmobiliaria, la presencia de inmuebles logísticos en las carteras era, hasta la llegada del *ecommerce*, testimonial, cuando no directamente inexistente y eran pocas las empresas que ponían el foco en el producto inmologístico. Precedente a la crisis del 2008, el volumen máximo de inversión en inmologística en España se alcanzó en el año 2007, con una magnitud total de 610 millones de euros. Esto suponía un 6,25 por ciento del total de inversión en inmobiliaria en España.

Durante la crisis, el volumen de inversión vivió un gran declive, llegando a los testimoniales 100 millones de euros en 2012.

Si bien los activos logísticos habían mostrado su resiliencia durante la crisis, a partir de 2013, con el inicio de la recuperación, y aunque se incrementó el volumen total de negocio, se alcanzó rápidamente el nivel previo a 2008: el porcentaje de la inmologística sobre el volumen total de inversión seguía siendo marginal. Aparentemente nada había cambiado. Sin embargo, ya por 2014 resultaba evidente que algo estaba ocurriendo en el mercado de inversión. Actores que hasta entonces nunca habían considerado la inmologística en sus estrategias, comenzaban a interesarse por los fundamentales del sector. Nuevos *players*, especialistas en inmologística, pero que nunca habían apostado por España, se dejaban caer durante estos años, con sus primeros activos en la península.

Y es a partir de 2016 cuando el interés comienza a generalizarse y a captar la atención de los grandes fondos de inversión -tanto privados como institucionales- guiados por el *boom* del *ecommerce*, así como el deterioro progresivo de la rentabilidad de los activos comerciales. Este súbito interés provocó que la compresión de rentabilidades fuera más acusada en la inmologística que en el resto de los activos -denominados CRE- y que los volúmenes de inversión se incrementaran hasta el récord registrado en 2022 de 2.335.000 euros con crecimiento de un 7 por ciento respecto al 2021. Es destacable también el hecho de que el porcentaje de inversión en inmologística superara al de centros comerciales y prácticamente igualara al volumen invertido

en oficinas. Respecto a los volúmenes de inversión, el área central

-Madrid y las provincias Guadalajara y Toledo- reúne el 40 por ciento de inversión total, aunque otras zonas inmologísticas están ganando interés: Cataluña -donde se ha vivido un aumento del 28 por ciento- y Valencia, que cuenta con casi la mitad de la inversión dada en las áreas secundarias.

De cara al futuro, la revolución se mantiene en el tiempo hasta el día de hoy, sin haberse percibido un techo. En cualquier caso, los funda-

mentales de la actividad, concretamente la contratación de espacios logísticos ha continuado a niveles nunca antes registrados. La consolidación de la actividad de *ecommerce* en España -dada con cierto retraso en comparación con otros países europeos- así como la progresiva digitalización de las actividades

comerciales de los grandes distribuidores de bienes de consumo, acreditan que la inmologística como activo relevante en las carteras de inversión inmobiliaria continuará firme en los próximos años.

Existe un devenir perpetuo y el mundo es cambiante. Este es el principal reto: el cambio permanente, enmarcado en los dos principales deseos de los actores económicos: mayor flexibilidad y costes más bajos que, en este sector, conlleva al incremento de tamaño con mayores soluciones logísticas globales, mayores capacidades de carga, mayores eficiencias en los sistemas de transporte y mayores plataformas logísticas.

LA REVOLUCIÓN SE MANTIENE EN EL TIEMPO HASTA EL DÍA DE HOY, SIN HABERSE PERCIBIDO UN TECHO

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDE AL ARTÍCULO DE OPINIÓN COMPLETO ONLINE





◀ **Panattoni Park Miranda de Ebro: Una moderna plataforma logística de 62.000 m² de superficie.**

Panattoni apuesta por el auge del norte de España en el nuevo mapa logístico

En el primer semestre de 2026, el mapa inmológico de la Península Ibérica ya no es el mismo que hace apenas cinco años. Lo que antes era un mercado polarizado entre Madrid y Barcelona es hoy un ecosistema más equilibrado, donde el norte de España ha pasado de ser una alternativa a convertirse en protagonista. Esta transformación responde a una reconfiguración de las cadenas de suministro que priorizan resiliencia, eficiencia y sostenibilidad.

El Corredor Atlántico: el nuevo eje de competitividad europea

El auge del norte se sustenta en el Corredor Atlántico, consolidado como un eje clave que conecta el tejido industrial español con los mercados del centro y norte de Europa. Más que competir con el Corredor Mediterráneo, actúa como complemento estratégico, diversificando rutas y reduciendo la dependencia de un único nodo logístico.

Este dinamismo se apoya además en un contexto socioeconómico sólido. Localizaciones como Asturias, Cantabria, Galicia, norte de Portugal, País Vasco, Navarra, Aragón, La Rioja, y Castilla y León cuentan con una fuerte base industrial y mano de obra cualificada, un factor cada vez más escaso. Para los operadores, el norte no es solo ubicación, sino seguridad y talento. Desde su llegada a Iberia, Panattoni apostó por la diversificación geográfica.

Hoy, esa visión se traduce en una red de parques estratégicos que lideran la oferta de activos prime en la región.

Euskadi con el foco en Vitoria-Gasteiz: el epicentro de la logística industrial

En Bilbao desarrollamos nuestro primer almacén a riesgo, confirmando la escasez de este tipo de producto para empresas con necesidades actuales. Un ejemplo es su inquilino HERKO, especialista en camiones ligeros de combustible bio, que requería un espacio inexistente en el mercado para el ensamblaje de estos vehículos. Pero sin duda donde debemos poner el foco es en Vitoria-Gasteiz, ya que se ha consolidado como uno de los principales nodos logísticos del norte.

La fuerte tradición industrial y en particular el clúster de automoción que se ha generado a través de varias décadas alrededor de la fábrica de Mercedes Benz es un importante motor de su dinamismo y la apuesta eléctrica de la planta de Vitoria abre muy buenas perspectivas para los subcontratistas y la cadena logística asociada. Por citar los ejemplos más recientes: Park Vitoria, con la Fase II entregada a BoxonTech y DHL y la Fase I ocupada por Cegasa Energía, Rhenus Automotive, y Kromberg & Schubert ejemplifica cómo la logística y la industria de alto valor pueden integrarse en un mismo espacio. Su ubicación en Jundiz, dentro

del eje atlántico, lo posiciona como un activo clave para operadores que buscan proximidad a centros productivos.

Arasur y Miranda de Ebro: la intermodalidad como ventaja competitiva

El binomio formado por Arasur y Panattoni Park Miranda de Ebro redefine la conectividad en el norte en un cruce de infraestructuras varias clave. Arasur, en el cruce entre Vitoria, Bilbao y Burgos, facilita la conexión con el puerto de Bilbao a través de su Puerto Seco, optimizando la logística marítimo-terrestre y ofrece una alternativa muy competitiva a Vitoria.

Miranda de Ebro, por su parte, se ha consolidado como un nodo estratégico gracias a su posición privilegiada entre las 3 comunidades autónomas del País Vasco, Castilla y León, y La Rioja, así como una base logística e industrial a menos de 200kms de la frontera francesa. La presencia de líderes de e-commerce de moda como Lookiero Outfittery Group refuerza su atractivo. Aquí también, el ferrocarril permite una logística multimodal más eficiente y con menor impacto ambiental, gracias al Puerto Seco de Miranda que conecta con el Puerto de Barcelona.

Zaragoza: el gran nodo interconectado

Zaragoza sigue siendo un eje clave dentro del sistema logístico peninsular. PLAZA,

con más de 13 millones de metros cuadrados de suelo, destaca por su capacidad de conexión con los corredores Atlántico y Mediterráneo y por sus servicios modernos, disponiendo de todas las comodidades para usuarios y empleados a través de su Puerto Seco que conecta con Barcelona, sus hoteles y restaurantes, así como aparcamientos y servicios al camionero, centros de formación pioneros (IMT) así como centros de coworking y centros comerciales. Panattoni ha desarrollado 4 almacenes en Plaza, quedando en este momento solamente un último módulo de 10.000 m² disponible.

En este contexto, Panattoni ha decidido complementar su oferta en Zaragoza, en la zona logística de Empresarium con una parcela de 100.000m² que puede acoger proyectos llave en mano (en inglés Built-to-suit) de grandes dimensiones que, en este momento, por falta de suelo disponible, serían difíciles llevar a PLAZA.

La sostenibilidad como estándar

En 2026, el éxito de un desarrollo logístico también se mide por su impacto ambiental. Los proyectos de Panattoni incorporan certificaciones BREEAM, instalaciones fotovoltaicas y puntos de recarga para vehículos eléctricos. El interés de inversores y operadores responde, además, a la necesidad de cumplir con criterios ESG. Frente a la saturación de los mercados tradicionales, el norte ofrece disponibilidad, costes más competitivos y activos preparados para el futuro.

Un motor para la próxima década

El crecimiento del e-commerce y la digitalización están impulsando redes logísticas más eficientes. En este contexto, el norte de España se consolida como una alternativa sólida y con gran proyección.

Desde Panattoni Iberia seguimos impulsando este eje, acompañando a nuestros clientes en el desarrollo de soluciones adaptadas a sus necesidades. Más allá de construir activos, contribuimos a posicionar el norte como uno de los motores del desarrollo logístico europeo. El futuro de la logística en la Península ya no mira solo al centro: también mira al norte.

MERCADO LOGÍSTICO | TENDENCIAS

ACCELERAR LA DEMANDA

LA INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍA EN LAS OPERACIONES NO REDUCE LAS NECESIDADES INMOLOGÍSTICAS, SINO QUE REFUERZA EL VALOR DE LOS ACTIVOS MÁS MODERNOS, SEGÚN UN INFORME DE PROLOGIS



Imagen del almacén robotizado de Alcampo en San Fernando de Henares (Madrid).

España continúa destacando frente a Europa en términos de demanda logística, evitando las caídas registradas en otros mercados y manteniendo una evolución más estable. En 2025, la contratación logística en España superó los 2,7 millones de metros cuadrados, situándose por encima de su media en los cinco últimos años.

El mercado español se consolida como uno de los pocos en Europa con una evolución positiva y consistente tras un período de ralentización generalizada. Así lo constata el último informe 'Tendencias Industrial & Logístico' de CBRE.

En el presente 2026, la demanda se mantiene sólida, pero entra en una fase más sofisticada y condicionada por la oferta. Tras varios años de elevada absorción, el crecimiento ya no depende únicamente del ciclo económico, sino de la capacidad real del mercado para ofrecer producto adecuado en las ubicaciones clave, según revela el informe.

Esa fase más sofisticada tiene relación directa con la incorporación de tecnología en las operaciones. En este aspecto, la pregunta más recurrente tiene que ver con el riesgo de disrupción. Sin embargo, la automatización no reduce la necesidad de espacio en almacén, sino que crece junto a las huellas inmobiliarias logísticas, con avances tecnológicos que logran un crecimiento de ingresos de nivel superior y resuelven las limitaciones operativas, según pone de manifiesto el último informe de Prologis Research.

La adopción de la automatización no solo está acelerando, sino que también está reforzando la demanda estructural de espacios de almacenes bien ubicados capaces de incorporar tecnologías emergentes. "La automatización no reduce la necesidad de espacio en almacén", insiste el informe, que refleja cómo la incorporación de tecnología en las operaciones logísticas está elevando las necesidades de infraestructuras más eficientes y preparadas.

La automatización de los almacenes puede ser total o parcial. En el caso de la automatización parcial, hablamos de un almacén donde las tecnologías automatizadas apoyan tareas específicas mientras los trabajadores humanos siguen realizando otras operaciones principales. En el caso de la total, se trata de un almacén donde las tecnologías automatizadas apoyan tareas específicas mientras los trabajadores humanos siguen realizando otras operaciones principales.

El análisis revela que alrededor del

30 por ciento del espacio logístico moderno incorporó algún tipo de automatización en 2025, frente al 20 a 25 por ciento de hace cinco años. Gran parte de este crecimiento está impulsado por tecnologías flexibles, como los robots móviles autónomos (AMR), los vehículos guiados automatizados (AGV) y otros sistemas modulares.

Por el contrario, los sistemas totalmente automatizados (AS/RS) siguen siendo poco frecuentes, según el informe, puesto que están presentes en aproximadamente entre el 3 y el 5 por ciento de los almacenes en Europa. "Aunque pueden mejorar de forma significativa la eficiencia operativa, sus elevados costes iniciales, su limitada flexibilidad y sus exigentes requisitos técnicos siguen frenando su adopción a mayor escala", apunta el estudio de Prologis.

Más valor

En el caso del sector inmo-logístico, estas conclusiones reflejan una mayor demanda de edificios capaces de integrar automatización. Los datos de Prologis muestran que los activos ocupados por clientes que incorporan estas tecnologías registran mayores tasas de renovación, contratos aproximadamente un año más largos y rentas un 10 por ciento superiores frente a activos no automatizados, una vez ajustados factores como mercado y tamaño. Asimismo, la

automatización está reforzando el valor de los activos logísticos modernos, sin que ello implique que el resto de almacenes logísticos queden obsoletos de forma inmediata.

En España, la combinación de disponibilidad limitada de suelo logístico bien ubicado, presión sobre los niveles de servicio y creciente complejidad operativa está acelerando la necesidad de infraestructuras capaces de integrar auto-

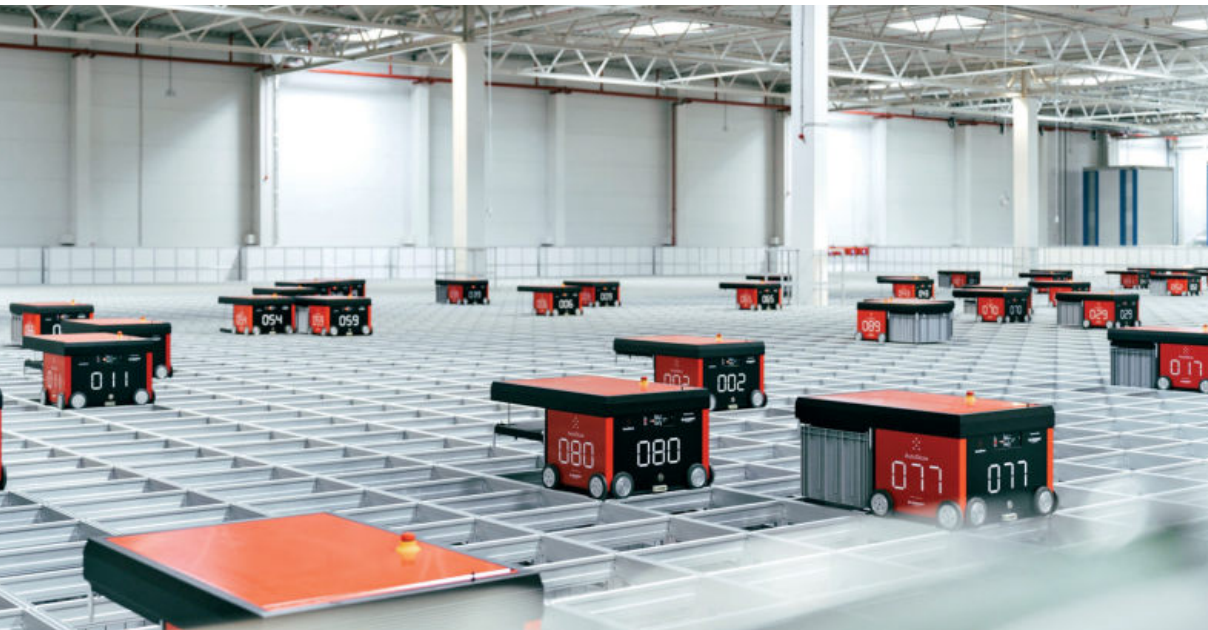
matización y optimizar el uso del espacio. En este contexto, la automatización se consolida como una palanca de competitividad para sectores como el comercio electrónico, la alimentación, la automoción o el farmacéutico, al permitir mejorar la productividad, optimizar el uso del espacio y responder con mayor agilidad a las expectativas del mercado.

De cara al futuro, Prologis Research prevé que hasta el 50 por ciento de los almacenes modernos podría incorporar algún tipo de automatización en 2035, con un claro protagonismo de las soluciones flexibles. "La automatización ya no responde únicamente a un objetivo de eficiencia", remarca Cristian Oller, Head of Asset Management del Sur de

30%

DE NUEVOS ESPACIOS LOGÍSTICOS INCORPORARON ALGÚN TIPO DE AUTOMATIZACIÓN EN 2025





ID LOGISTICS

Europa de Prologis. “Es una herramienta clave para hacer frente a la escasez de suelo, a la presión operativa y a unas expectativas de servicio cada vez más exigentes”, afirma. En España, “esta tendencia refuerza la necesidad de contar con activos modernos, bien ubicados y preparados para integrar tecnología”, apostilla Oller.

La infraestructura digital de las instalaciones es otra de las tendencias a seguir en los próximos años en inmo-logística. Recientemente, Prologis ha obtenido la certificación WiredScore Platinum para su edificio Guadalajara DC1. Se trata del máximo reconocimiento otorgado por esta entidad internacional que evalúa la calidad y resi-

ID Logistics cuenta con la tecnología AutoStore en una de sus plataformas de Cataluña.

liencia de la infraestructura digital de los inmuebles.

Digitalización

Esta certificación ofrece una evaluación independiente de aspectos como conectividad, redundancia y preparación tecnológica de un edificio, proporcionando a los usuarios una mayor visibilidad sobre su capacidad para soportar operaciones logísticas avanzadas, automatización y flujos de trabajo basados en datos. Guadalajara DC1 se posiciona como el primer edificio logístico en Europa en obtener esta clasificación.

Ubicado en el Polígono Industrial El Ruiseñor, Guadalajara DC1 cuenta con una superficie total de 40.000 metros cuadrados, ubicada sobre una parcela de 54 muelles de carga y descarga repartidos sobre dos fachadas y tiene acceso a las autopistas A2 y R2.

La plataforma logística cuenta con 14 metros de altura libre, tres metros más que una nave logística tradicional, lo que permite una capacidad de almacenamiento hasta un 25 por ciento superior y una mayor eficiencia operativa, destacan desde Prologis. El edificio es de carácter modular y ya se encuentran alquilados sus primeros 20.000 metros cuadrados al operador logístico Factor 5.

Logística y movilidad

al servicio de las empresas



OPINIÓN | RETOS ESTRUCTURALES

UN SECTOR QUE PARECE NO TENER TÉCHO...

ANTONIO RANCERO

Vicepresidente
APPUNLE
Responsable de
Transacciones Iberia
CBRE Investment
Management



El mercado inmo­logístico español vive uno de sus mejores momentos. Los datos hablan por sí solos: según cifras de CBRE, el año 2025 cerró con más de 2,7 millones de metros cuadrados alquilados, un ascenso de cerca del 8 por ciento respecto al ejercicio anterior, muy por encima del 3 por ciento registrado en el conjunto del continente, lo que sitúa a España entre los cinco mercados europeos con mayor crecimiento en superficie contratada durante el pasado año. En términos de inversión, el sector logístico captó 1.270 millones de euros, consolidándose como uno de los segmentos protagonistas del mercado inmobiliario español.

Desde APPUNLE (Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Instalaciones Logísticas de España) celebramos estos resultados. El sector inmo­logístico se ha afianzado como un pilar estratégico de la economía española, impulsado por la expansión del comercio electrónico, el crecimiento del consumo interno y la posición geoestratégica de nuestro país como puerta de entrada a Europa y al Mediterráneo. No es solo una cuestión de metros cuadrados o de volúmenes de inversión: el sector fue el quinto que más empleo generó entre el tercer trimestre de 2024 y el mismo periodo de 2025, con un incremento del 12,5 por ciento, lo que demuestra su capacidad real para crear riqueza y oportunidades para miles de ciudadanos. Y, sin embargo, sería irresponsable celebrar sin advertir. Porque este mercado que parece no tener techo se enfrenta hoy a un obstáculo que podría frenar en seco su trayectoria: la falta de capacidad de la red eléctrica.

Cuello de botella energético

Las naves logísticas modernas ya no son simples almacenes. Un centro logístico puede con-

sumir hoy entre 100 y 250 kWh/m² al año, dependiendo de su nivel de automatización o si cuenta con sistemas de refrigeración, lo que en muchos casos supera el consumo de una planta industrial tradicional. La automatización, la robotización y la electrificación de las flotas han transformado profundamente el perfil de consumo energético del sector.

El problema es que la infraestructura eléctrica española no ha evolucionado al mismo ritmo. España se encuentra en una situación de bloqueo, con un 87 por ciento de los nudos eléctricos saturados y apenas una de cada diez solicitudes de acceso concedida, lo que mantiene paralizadas nuevas inversiones al no estar garantizado el suministro eléctrico necesario.

La situación normativa agrava el panorama. La patronal logística UNO ha advertido de que importantes inversiones en naves logísticas están en riesgo como consecuencia del actual marco retributivo de las redes eléctricas, aprobado sin unanimidad por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), y ha reclamado su reconsideración urgente. La tasa de retribución para inversiones en redes en España se sitúa muy por debajo de la registrada en países como Portugal o Reino Unido.

Las consecuencias ya son visibles. Muchas empresas están migrando hacia desarrollos llave en mano con capacidad eléctrica garantizada y, cuando esto no es posible, aplazando o trasladando inversiones a zonas con mayor certidumbre de conexión. En el plano europeo,

mercados como República Checa, Rumanía o Dublín están creciendo con fuerza y podrían atraer las inversiones que finalmente decidan no entrar en España por la falta de capacidad eléctrica.

Desde APPUNLE llevamos años trabajando para que el marco regulatorio, técnico y urbanístico que rodea a las instalaciones logísticas sea adecuado a la realidad del sector. Ya lo

hicimos con la revisión del RSCIEI -el reglamento de seguridad contra incendios en establecimientos industriales- y lo hacemos ahora con la cuestión energética, que consideramos igual de urgente.

España tiene todo lo necesario para convertirse en un *hub* logístico de referencia mundial. Tiene ubicación, infraestructura de transporte, talento y demanda. Lo que no puede permitirse es que la red eléctrica -un insumo básico, no un lujo- se convierta en el factor que frustre ese potencial.

Pedimos a las administraciones públicas que reconozcan el sector logístico como estratégico, que garanticen el acceso prioritario a la red eléctrica y que ofrezcan la seguridad jurídica que los inversores necesitan para comprometer capital a largo plazo.

El techo del mercado inmo­logístico español, si existe, no está determinado por la demanda ni por la ambición del sector. Está, hoy, condicionado por la capacidad de nuestra infraestructura energética de acompañar el crecimiento. Y eso, a diferencia de la demanda, es algo que depende directamente de las decisiones políticas que se tomen en los próximos meses.

EL TÉCHO DEL MERCADO INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL, SI EXISTE, ESTÁ, HOY, CONDICIONADO POR LA CAPACIDAD DE NUESTRA INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA



SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

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

MERCADO LOGÍSTICO | DISTRIBUCIÓN URBANA

EL RETO DE LA ÚLTIMA MILLA

EL CRECIMIENTO DE LA DEMANDA Y LA NECESIDAD DE CUMPLIR CON ENTREGAS CADA VEZ MÁS RÁPIDAS HAN CONVERTIDO AL TRANSPORTE EN UN PILAR FUNDAMENTAL DEL COMERCIO ELECTRÓNICO Y HAN TRANSFORMADO LAS NECESIDADES LOGÍSTICAS

El crecimiento sostenido de las ventas *on-line* en España ha impactado directamente en la logística, con un incremento en 2024 respecto al período anterior del 17 por ciento de transacciones en línea que conllevan entrega física, según datos del 'V Estudio de la logística del *ecommerce*' impulsado por el Centro Español de Logística (CEL) y NTT Data.

Las transacciones de comercio electrónico con entrega física representaron el 28,5 por ciento sobre el total en 2019, mientras que en 2024 se situaron en el 34 por ciento, según el estudio.

El crecimiento de la demanda y la necesidad de cumplir con entregas cada vez más rápidas han convertido al transporte en un pilar fundamental del comercio electrónico. Para muchas empresas, el principal reto sigue siendo la última milla, donde deben equilibrar costes, plazos de entrega y sostenibilidad. La eficiencia en la última milla sigue siendo un reto importante, especialmente durante las campañas de alta demanda.

1,9

MILLONES DE M2
DE DEMANDA DE
SUPERFICIE LOGÍSTICA
ANUALES IMPULSADOS
POR EL COMERCIO
ELECTRÓNICO

En este contexto, el crecimiento del comercio electrónico está transformando profundamente las necesidades logísticas, así como la distribución y configuración del espacio industrial, destaca el informe. Así, se estima que la penetración del comercio electrónico en España generará una demanda adicional de entre 1,4 y 1,9 millones de metros cuadrados de superficie logística anuales, lo

que representa aproximadamente entre un 4 por ciento y un 5,3 por ciento de la superficie logística total del país, que ronda los 35,7 millones de metros cuadrados construidos y alquilables.

Además, este crecimiento está impulsando la necesidad de centros logísticos cercanos a núcleos urbanos destinados a que las entregas sean más inmediatas. El informe constata que cuando se trata de elegir dónde ubicar una nave o almacén, la conexión con clientes, proveedores y centros de transporte marca la diferencia. En esta decisión son clave varios elementos, entre los que destacan el coste, la ubicación geográfica y la facilidad para acceder a la red de comunicación o transporte.

Inversión en inmologística

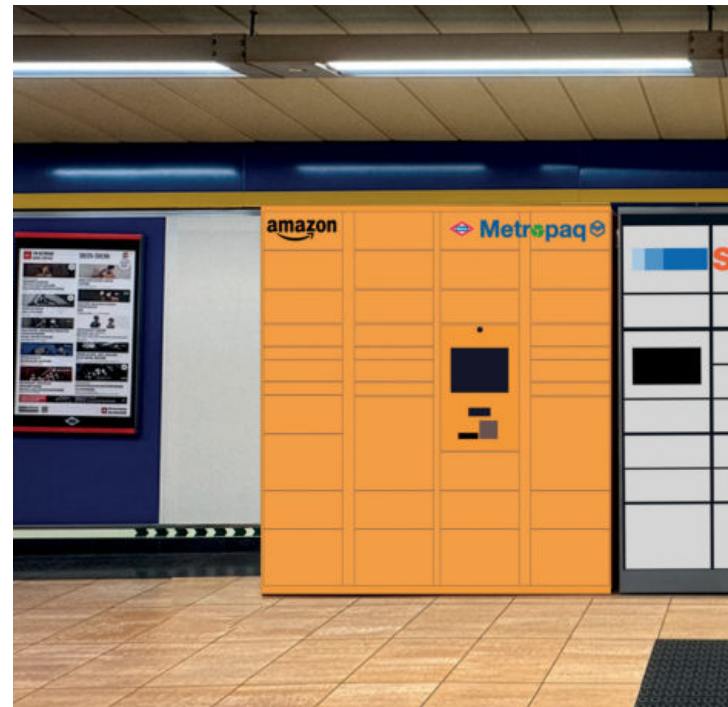
Más de la mitad de las empresas cuestionadas en el estudio contempla destinar un porcentaje de su inversión al inmologísti-



Nave logística de SEUR.

co, lo que refleja el creciente interés por mejorar sus operaciones logísticas. Este interés se debe a que muchas compañías consideran que el espacio logístico les aporta una ventaja competitiva clave en su sector, afirma el informe.

En cuanto a los *microhubs*, el 39,1por



Taquillas para reparto de última milla en la red de Metro de Madrid.

ciento de las empresas ha incorporado este tipo de soluciones, según revela el estudio. Entre quienes sí lo han hecho, un 21,7 por ciento destacan impactos positivos como la agilización en la entrega y recogida, un 17,4 por ciento la mejora en la comodidad del cliente, y un 13 por ciento indica que ha impactado en la reducción de los costes de envío y devolución, y mejoras en los tiempos de entrega. Aunque, en general, su adopción aún se encuentra en una fase temprana y con resultados moderados, subraya el informe.

Por su parte, Accolade, inversor europeo especializado en infraestructuras y parques industriales y logísticos, considera que la evolución del mercado del comercio electrónico está generando una presión constante sobre las instalaciones logísticas existentes, en un mercado en el que destacan



la escasez de suelo y el envejecimiento del stock logístico.

El avance del *ecommerce*, acelerado tras la pandemia, está transformando toda la cadena de suministro en España y marcando un punto de inflexión para el mercado

inmologístico. El incremento sostenido de los envíos y la consolidación de la entrega en 24 horas están obligando a rediseñar las instalaciones, aumentar la superficie destinada a última milla y reforzar la automatización, señalan.

En este contexto, el *ecommerce* se consolida como el principal motor de cambio en los modelos de desarrollo logístico. Las operativas actuales requieren instalaciones preparadas para la automatización, sistemas de clasificación inteligentes, zonas de temperatura controlada, áreas específicas de devoluciones y espacios capaces de absorber picos de demanda. Asimismo, el sector coincide en que la logística asociada al comercio electrónico requiere significativamente más espacio que el retail tradicional, debido a una mayor complejidad operativa y a la necesidad de gestionar mayores volúmenes de inventario.

Logística urbana

Por otro lado, la logística urbana se ha convertido en un eje clave. El 60 por ciento de los consumidores españoles espera entregas en 24 horas, según Sendcloud, lo que obliga a reforzar centros logísticos en radios de 20 a 30 kilómetros de los grandes núcleos urbanos y a desarrollar parques híbridos que combi-

nen distribución regional y última milla. Para Accolade, las prioridades pasan por impulsar activos preparados para automatización avanzada, regenerar suelo industrial obsoleto y reforzar la conexión entre *hubs* regionales y grandes corredores de distribución.

Uno de los principales actores en el ámbito de la última milla es SEUR. La compañía de transporte urgente celebró el pasado año el trigésimoquinto aniversario de su servicio de *Fulfillment*. Desde la apertura de su primer almacén en Fuenlabrada en 1990, bajo el nombre de SEUR Dispatch, la compañía ha evolucionado hasta consolidar *Fulfillment by SEUR*, una división que integra almacenaje, *picking*, *packing* y transporte nacional e internacional para ofrecer a los clientes un único interlocutor en toda la cadena de valor.

En la actualidad, SEUR dispone de más de 70.000 metros cuadrados distribuidos en cinco centros logísticos estratégicos ubicados en Illescas, Barcelona, Valencia, Alicante y Canarias. Todos ellos están adaptados a operativas B2B, B2C y logística promocional. Desde estas instalaciones, la compañía da servicio a empresas de múltiples sectores, especialmente al comercio electrónico.

34%

DE LAS
TRANSACCIONES
DE COMERCIO
ELECTRÓNICO
REQUIRIERON
ENTREGA FÍSICA
EN 2024



Conectando el mundo

ARAGÓN, UNA GRAN PLATAFORMA LOGÍSTICA





Aragón
Plataforma
Logística





GOBIERNO
DE ARAGON

OPINIÓN | MÁS ALLÁ DE LA UBICACIÓN

CÓMO LA AUTOMATIZACIÓN REDEFINE EL VALOR LOGÍSTICO

CRISTIAN OLLER

SVP, Head of Asset Management del Sur de Europa Prologis



Como industria logística nos enfrentamos a suficientes desafíos como para considerar la automatización uno más de ellos. Al contrario, es una oportunidad.

Aún persiste la percepción de que una mayor automatización implica menos espacio y menos empleo, pero la realidad es justamente la opuesta: la automatización está impulsando operaciones más complejas, elevando los niveles de servicio y reforzando la necesidad de infraestructuras logísticas modernas, capaces de responder a un entorno cada vez más exigente.

La creciente complejidad de las cadenas de suministro, con los múltiples agentes implicados, o actividades como el comercio electrónico (con toda la gestión que supone desde el primer clic hasta la entrega final), han acelerado de manera considerable la automatización, que se ha consolidado ya como una palanca de competitividad.

Los grandes operadores logísticos y *retailers* ya están observando mejoras en productividad, en la capacidad de procesamiento y en la eficiencia operativa. La automatización permite no solo mejorar la eficiencia, sino también gestionar una creciente complejidad operativa, con mayores volúmenes, más referencias y exigencias de entrega cada vez más rápidas.

Se trata de una tendencia que ya se refleja en cifras. Según el último informe de Prologis Research, en 2025 aproximadamente el 30 por ciento de los activos logísticos modernos incorporaban algún tipo de automatización,

frente al 20-25 por ciento registrado hace cinco años. Este crecimiento evidencia una adopción progresiva y sostenida, impulsada principalmente por soluciones flexibles y escalables que permiten a los operadores adaptarse a distintos tipos de activos, ubicaciones y necesidades operativas.

Lejos de reducir la necesidad de espacio, la automatización está actuando como un motor de demanda estructural para el sector logístico. Al permitir incrementar la productividad, optimizar procesos y mejorar los niveles de servicio, impulsa también un mayor volumen de actividad y, por tanto, una mayor necesidad de superficie logística. La automatización no sustituye al espacio, sino que lo hace más eficiente y, a la vez, más necesario dentro de cadenas de suministro cada vez más exigentes.

La escasez de suelo en ubicaciones estratégicas, las limitaciones urbanísticas y la creciente dificultad para acceder a talento (según el informe, aproximadamente el 40 por ciento de la fuerza laboral actual en el sector del transporte y almacenamiento se retirará en los próximos 15 años) están acelerando la adopción de soluciones automatizadas. En este contexto, maximizar el rendimiento por metro cuadrado se ha convertido en una prioridad, especialmente en *hubs* logísticos consolidados. La automatización deja así de ser una opción vinculada a la eficiencia para convertirse en una herramienta clave para garantizar la continuidad operativa y sostener el crecimiento en mercados cada vez más tensionados.

Esta transformación no es solo tecnológica. La automatización incrementa significativamente las necesidades energéticas de los activos, convirtiendo la disponibilidad de potencia en un factor crítico de decisión para operadores y desarrolladores.

Todo ello tiene impacto en el sector inmologístico. Los activos logísticos capaces de integrar automatización están ganando protagonismo, concentrando la demanda y reforzando su valor en el mercado.

Tal y como recoge Prologis Research, estos edificios presentan mayores tasas de renovación, contratos más largos y rentas superiores, lo que refleja una clara preferencia por parte de los operadores. En paralelo, se consolida una diferenciación creciente entre activos preparados para el futuro y aquellos que deberán adaptarse para seguir siendo competitivos.

¿El resultado? El valor del edificio logístico ya no se define únicamente por su ubicación o superficie, sino por su capacidad para adaptarse a estas nuevas exigencias operativas. Factores como la disponibilidad energética, la conectividad o la posibilidad de integrar tecnología se están convirtiendo en elementos determinantes. La automatización, en este sentido, no solo transforma las operaciones, sino que redefine qué activos son realmente competitivos en el mercado.

La automatización no sustituye al activo logístico: lo transforma en una infraestructura crítica, donde la capacidad de integrar tecnología, energía y operación define el valor real en el mercado.

MAXIMIZAR EL RENDIMIENTO POR METRO CUADRADO SE HA CONVERTIDO EN UNA PRIORIDAD

SIL

Barcelona

3 - 5 junio 2026



Soluciones inteligentes que mueven el mundo

Feria líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain

ORGANIZADO POR

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

MEDIA SPONSOR

LA VANGUARDIA



Regístrate gratis
hasta el 22 de mayo

MERCADO LOGÍSTICO | ZONA CENTRO

CORAZÓN LOGÍSTICO

MADRID Y SU ÁREA DE INFLUENCIA CONTABA AL CIERRE DE 2025 CON UN STOCK DE 15,67 MILLONES DE METROS CUADRADOS DE NAVES LOGÍSTICAS Y ESTÁ PREVISTO QUE SUME UN MILLÓN MÁS A CORTO PLAZO



La zona centro peninsular, integrada por la Comunidad de Madrid y provincias aledañas como Toledo y Guadalajara, superó el millón de metros cuadrados de absorción logística el pasado año. Esto supone un 2 por ciento más que el ejercicio anterior, con una mayor concentración de cierres de operaciones en la segunda mitad del año, según datos de la consultora especializada CBRE. La renta *prime* alcanzaba los 7,25 euros por metro cuadrado y mes al cierre del año.

La zona centro peninsular contaba al cierre de 2025 con un *stock* de 15,67 millones de metros cuadrados de naves logísticas, lo que supone un incremento del 4,9 por ciento anual, según datos de la consultora Jones Lang Lasalle (JLL). Además, en construcción está prevista una superficie de 968.000 metros cuadrados en el período 2026-2027, con una inversión de 506 millones de euros y un crecimiento del 22 por ciento anual.

La primera corona de Madrid atrajo el 20 por ciento de la contratación logística en este mercado el pasado año, con emplazamientos como Villaver-

de, Vallecas, Getafe y Coslada. Por su parte, la segunda corona concentró el 27 por ciento de la contratación, en plazas como Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares y San Fernando de Henares. Mientras, la tercera corona aglutinó el 53 por ciento de la contratación total en este mercado, con mayor proporción de naves XXL y en ubicaciones como Alovera, Azuqueca de Henares, Cabanillas del Campo o Illescas, según JLL.

Por su parte, en el primer trimestre de 2026, la zona centro arrancó como el principal motor de la demanda logística nacional, con una contratación superior a los 345.000 metros cuadrados, lo que representa un incremento interanual del 39 por ciento, según datos de CBRE. Este comportamiento responde en gran medida al cierre de operaciones de gran tamaño. Por ejes, el corredor A 2 lideró la absorción, con cerca del 60 por ciento del total, seguido por la A 42 (19 por ciento) y la A 4 (13 por ciento).

Por sectores, la demanda mostró una mayor diversificación respecto a 2025: los *retailers* (23 por ciento), el segmen-

Vinted GO
suma más de
25.000 m2 en
Torrejón de
Ardoz.

to de desarrollo y construcción (21 por ciento) y el *ecommerce* (17 por ciento) lideraron la absorción del trimestre, mientras que los operadores 3PL representaron en torno al 10 por ciento, frente al claro predominio que llevan registrando históricamente.

A pesar de las importantes entregas de nueva superficie, la tasa de disponibilidad o porcentaje de superficie logística disponible se mantuvo estable en el 10,28 por ciento, reflejo de la capacidad del mercado para absorber nueva oferta. La renta *prime* permaneció sin variaciones en los 7,25 euros por metro cuadrado y mes, sostenida por la escasez de producto moderno en ubicaciones *prime*.

Nuevos activos

En los últimos meses han visto la luz un variado abanico de nuevas instalaciones logísticas en Madrid, Toledo y Guadalajara. Entre los proyectos más llamativos que se han puesto en marcha se encuentra el de NewCold, compañía global especializada en logística frigorífica automatizada.

La firma ha anunciado el inicio de la construcción de su primera instalación logística en España. La nueva plataforma, que supondrá una inversión de 100 millones de euros estará en el Parque Tecnológico Logístico

de Noblejas (Toledo). La futura instalación, que contará con 65.000 palés de capacidad, incorporará la última generación de sistemas automatizados de almacenamiento y recuperación (AS RS), así como otros sistemas como *picking* robotizado y ATL, diseñados para maximizar la eficiencia operativa, reducir el consumo energético y garantizar los más altos estándares de seguridad alimentaria.

La nueva plataforma logística de frío de NewCold formará parte de la red europea de la compañía, integrada por almacenes frigoríficos automatizados y transporte, que presta servicio a importantes empresas alimentarias en más de una docena de países.

Talus Real Estate, plataforma de inversión inmobiliaria con más de 2.000 millones de euros de activos bajo gestión, ha adquirido recientemente una parcela logística de 52.325 metros cuadrados en Cabanillas del Campo (Guadalajara). Talus Real Estate prevé realizar en esta parcela la promoción de dos naves logísticas de 36.324 metros cuadrados en total, con la estimación de entrega en diciembre de este año. Estas dos naves contarán con los máximos estándares de calidad, eficiencia y sostenibilidad, incluyendo el alcance de la certifica-

53%

DE LA CONTRATACIÓN
LOGÍSTICA EN LA
ZONA CENTRO SE
CONCENTRÓ EN LA
TERCERA CORONA
EN 2025

ción BREEAM Excellent. Por otra parte, Logicor firmó este mismo año con el operador logístico TCNET el alquiler de una nave de 22.749 metros cuadrados en su plataforma logística de Alovera (Guadalajara). TCNET refuerza así su expansión en las provincias de Guadalajara y Madrid, donde ya suma más de 80.000 metros cuadrados dedicados a su operativa logística. Logicor, por su parte, cuenta con más de 1,2 millones de metros cuadrados en España y una cartera ibérica que supera los 2,3 millones de metros cuadrados.

Al mismo tiempo, CEVA Logistics ha iniciado la construcción de un nuevo almacén de 27.079 metros cuadrados en Tórtola de Henares (Guadalajara). Esta nueva instalación, dedicada al fabricante de sistemas de aire acondicionado Daikin, está previsto que inicie operaciones durante el primer trimestre de 2027.

Las instalaciones en construcción están ubicadas en el complejo Tórtola Logistics Park, un desarrollo inmologístico impulsado por Pulsar Pro-

perties. Tórtola Logistics Park cuenta con un total de 569.000 metros cuadrados de superficie, que se comercializa en distintas parcelas, todas ellas de gran tamaño y adaptables a las necesidades de diferentes proyectos logísticos.

Automatización

HAVI puso en marcha a principios de año su nuevo centro logístico de referencia en España. Ubicada en San Fernando de Henares, la nueva plataforma central del operador logístico está automatizada y cuenta con 29.500 metros cuadrados de superficie, casi el doble de la suma de los centros de Daganzo (Madrid) y Alovera (Guadalajara), cuyas operaciones serán ahora centralizadas en la nueva nave. El nuevo centro logístico dispone de 30 muelles de carga y descarga y una capacidad de almacenamiento de 22.300 palés, en los que se gestionarán productos congelados, refrigerados y secos, destinados principalmente al sector de la restauración.

A su vez, InPost ha estrenado este año una nueva nave en

San Fernando de Henares (Madrid). Las nuevas instalaciones cuentan con una superficie de 9.000 metros cuadrados, 22 muelles de carga para camiones y 100 para furgonetas. El centro tiene capacidad para gestionar hasta 20.000 paquetes por hora, duplicando la capacidad de su anterior centro de Alcalá de Henares, que dispone de 5.000 metros cuadrados y procesa 8.000 paquetes por hora.

Vinted Go, marca de logística de Vinted, la plataforma *online* de moda de segunda mano, formalizó en el presente año el arrendamiento en una de las plataformas logísticas en el Polígono Los Almendros 'Citydox', localizado en Torrejón de Ardoz. En el primer trimestre de 2025, Vinted Go alquiló 13.808 metros cuadrados y este año cerró el alquiler del módulo contiguo, con una superficie de 11.554 metros cuadrados. Con

esta operación, suma un total de 25.362 metros cuadrados. La operación fue intermediada por CBRE, en un proyecto en el que también participó Knight Frank como comercializadora.

Las consultoras especializadas en el asesoramiento inmologístico, Proequity y Savills, anunciaron recientemente la firma de un acuerdo con Patricia para la comercialización de una nave logística ubicada en Ontígola (Toledo). La nave disponible cuenta con una superficie construida de 33.734 metros cuadrados y ha sido diseñada para dar

respuesta a operaciones logísticas de gran volumen. La nave, cuya disponibilidad está prevista para septiembre de 2026, cuenta con una altura libre mínima de 11 metros y 42 muelles a dos caras, así como campos de maniobra de 30 metros e instalación fotovoltaica para autoconsumo.

4,9%

ES EL INCREMENTO DE METROS CUADRADOS DE SUPERFICIE LOGÍSTICA EN LA ZONA CENTRO EL PASADO AÑO

logística, Proequity y Savills, anunciaron recientemente la firma de un acuerdo con Patricia para la comercialización de una nave logística ubicada en Ontígola (Toledo). La nave disponible cuenta con una superficie construida de 33.734 metros cuadrados y ha sido diseñada para dar

ACTE

Asociación de Centros de Transporte y Logística de España



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

OPINIÓN | DE LA LOCALIZACIÓN A LA INNOVACIÓN

UN MERCADO DINÁMICO, EN FASE DE TRANSFORMACIÓN

LUIS LÁZARO

Managing director Retail & Logistics
Merlin Properties



El mercado inmologístico español ha demostrado en los últimos ejercicios una capacidad de resiliencia notable. Tras varios años de crecimiento intenso, el sector se ha consolidado como uno de los más dinámicos del inmobiliario. Sin embargo, el contexto actual - marcado por la incertidumbre macroeconómica y geopolítica - está dando paso a una nueva etapa definida por el ajuste, la selectividad y la transformación del producto.

En este sentido, el año 2025 vino a confirmar el buen tono del mercado. Según datos de CBRE, la demanda logística nacional cerró 2025 con más de 2,7 millones de metros cuadrados contratados, un 7 por ciento más que en 2024. Y es que el sector mantiene un elevado interés en la zona centro, principalmente los corredores A 2 y A 4, y en Barcelona, pero, además, se observa un dinamismo creciente en Valencia, Zaragoza, Vitoria y Sevilla, donde los niveles de absorción han sido muy positivos.

Parte de este incremento de la demanda responde a la progresiva regionalización de las cadenas de suministro, impulsada tanto por la política arancelaria como por la intensificación de los conflictos internacionales.

Precisamente el aumento de la tensión geopolítica a escala global, está llevando a los países de la OTAN a reforzar su compromiso con el gasto en Defensa -con objetivos que alcanzan hasta el 5 por ciento del PIB-, lo que actúa como un vector adicional de impulso para la demanda logística.

No obstante, comienza a observarse una cierta estabilización de la demanda, que sigue siendo sólida pero mucho más exigente. Los operadores ya no buscan únicamente

superficie o localización: demandan activos más sostenibles y tecnológicos y capaces de aportar eficiencia real y flexibilidad operativa.

Esta demanda selectiva se enfrenta, además, a una oferta estructuralmente limitada. La escasez de suelo finalista en algunos de los principales nodos logísticos (sobre todo en Cataluña) continúa siendo uno de los grandes cuellos de botella del sector. A ello se suman el incremento del precio del suelo, unos procesos urbanísticos largos e inciertos y el aumento de los costes de construcción. Este cóctel está provocando retrasos en proyectos, paralizaciones puntuales y una reducción del desarrollo especulativo, con un impacto directo sobre la disponibilidad de producto de calidad.

LA ESCASEZ DE SUELO FINALISTA EN ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES NODOS LOGÍSTICOS CONTINÚA SIENDO UNO DE LOS GRANDES CUELLOS DE BOTELLA DEL SECTOR

Como consecuencia, el mercado soporta una presión al alza sobre las rentas, especialmente en ubicaciones *prime* y en activos que cumplen con los nuevos estándares técnicos. Lejos de tratarse de un fenómeno coyuntural, esta tensión refleja un desequilibrio persistente entre oferta y demanda que previsiblemente se mantendrá en el corto y medio plazo.

Todos estos ingredientes han hecho que el sector inmologístico esté dejando atrás definitivamente el modelo tradicional basado únicamente en superficie y localización. La nueva etapa en la que entramos está marcada por la eficiencia, la innovación tecnológica y la capacidad de adaptación de los activos.

Hoy, los activos logísticos deben estar preparados para albergar automatización, robotización e incluso soluciones basadas en inteligencia artificial. Esto implica mayores necesidades energéticas, espacios sensorizados y sistemas de gestión inteligente que permitan anticipar inci-

dencias y optimizar el funcionamiento diario. La tecnología deja de ser un añadido para convertirse en una infraestructura básica del inmueble.

Ligado a todo ello, la flexibilidad de uso se posiciona como uno de los grandes diferenciadores del producto inmobiliario. La demanda de proyectos 'llave en mano' y soluciones BTO/BTS continúan ganando peso frente a la promoción a riesgo. En un entorno de incertidumbre, promotores y usuarios buscan certidumbre en costes, plazos y adecuación funcional, lo que impulsa desarrollos diseñados a medida y con un fuerte componente técnico desde el inicio.

La sostenibilidad, por su parte, se ha consolidado como un estándar del mercado. La eficiencia energética, el autoconsumo mediante energía fotovoltaica, la electrificación de flotas internas o la preparación para puntos de recarga ya forman parte de las exigencias habituales de los operadores. Además de reducir costes operativos y emisiones, estos elementos aportan valor a largo plazo y refuerzan la competitividad de los activos frente a un parque que, en muchos casos, necesita una profunda actualización

Mercado maduro y atractivo

Desde el punto de vista inversor, el apetito por el inmologístico se mantiene intacto. Con rentabilidades en torno al 5 por ciento en los activos *prime* y el interés constante de fondos internacionales, el sector sigue siendo uno de los más atractivos del *real estate*. Eso sí, el capital busca ahora proyectos de mayor calidad, con perfiles de riesgo ajustados y un claro potencial de creación de valor a través de la gestión, la tecnología y la sostenibilidad.

De cara al futuro, las perspectivas en España apuntan a un crecimiento moderado tanto en demanda como en rentas, en un mercado más maduro y sofisticado. La inmologística seguirá siendo un sector clave, pero su evolución pasará por hacer más con menos: más eficiencia, más tecnología y más valor añadido, en un entorno donde la transformación ya no es una opción, sino una necesidad.



MERCADO LOGÍSTICO | MADRID

COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE MADRID TIENE COMO OBJETIVO REFORZAR LA POSICIÓN DE LA REGIÓN COMO NODO LOGÍSTICO DE EUROPA, A TRAVÉS DE LA AGENCIA LOGÍSTICA Y LA IMPLICACIÓN DE LAS EMPRESAS

La primera Estrategia Logística de Madrid, cuya elaboración ha sido adjudicada de manera provisional a la Unión Temporal de Empresas (UTE) conformada por KPMG Asesores e Inframove, sigue quemando etapas.

En este contexto, la Comunidad de Madrid ha firmado un convenio de colaboración para incorporar las principales aportaciones del sector a la citada Estrategia Logística con el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid y la Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO).

El objetivo que persigue el Gobierno regional es “reforzar la posición de Madrid como nodo logístico de Europa”, a través de la Agencia Logística y la implicación de las empresas y representantes de un sector que da empleo a 206.000 personas.

Otra de las actuaciones del Gobierno regional en materia logística tiene relación con la creación de distritos especializados, que ofrecerán a las compañías asesoramiento para invertir y les ayudarán en la simplificación de trámites para crear negocios.

Uno de los dos primeros dis-

tritos que se van a poner en marcha se ubicará en el sur de la región y en el Corredor del Henares y agrupará a las actividades de logística, transporte, aeronáutica y defensa. Este distrito afecta a los municipios de Alcalá de Henares, Coslada, Getafe, Leganés, Móstoles, Pinto, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Valdemoro. El otro distrito tiene que ver con los sectores biofarmacia y aeroespacial y se ubicará en los municipios de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Tres Cantos.

NUEVO DISTRITO LOGÍSTICO EN EL SUR Y EN EL CORREDOR DEL HENARES

Los distritos industriales contemplan una ventanilla única de atención integral para que las empresas puedan acceder a recursos productivos y administrativos. Este servicio estará coordinado con los ayuntamientos y brindará asesoramiento para inversión, búsqueda de las mejores ubicacio-

nes para sus negocios y simplificación de trámites.

Se articulará a través de convenios de colaboración con los ayuntamientos y las asociaciones empresariales de cada distrito, en los que se definirá el alcance de las diferentes acciones, como la bonificación de impuestos locales, el apoyo a la internacionalización de las compañías o la transferencia tecnológica entre las diferentes organizaciones para favorecer la innovación y el aprendizaje.

Esta nueva figura, inspirada en la experiencia de otros países como Italia, con el triángulo Venecia-Florenia-Ancona, o Alemania con el área de Billbrook-Rothenburgsort en Hamburgo, servirá para llevar a cabo iniciativas que atraigan inversiones, formar talento local o compartir redes de colaboración y asesoramiento entre las compañías localizadas en cada zona.

Proyectos

La Comunidad de Madrid cuenta con 23 parques logísticos, que suman 38 millones de metros cuadrados. Como principales novedades impulsadas desde el lado público, la Comu-

nidad de Madrid y el ayuntamiento de Móstoles están impulsando el consorcio ‘Madrid Puerta Oeste’, que conformará en Móstoles un espacio industrial y logístico de 1,97 millones de metros cuadrados, equivalente a 270 campos de fútbol. Del total de superficie, serán edificables 786.119 metros cuadrados.

‘Madrid Puerta Oeste’ se convertirá en el polígono logístico de mayor tamaño cercano a la capital desde Lisboa, comunicado con la A-5 y la M-50, en la zona oeste de la región. Este proyecto de colaboración permitirá la incorporación de entidades privadas con una participación minoritaria.

La Agencia Logística de la Comunidad de Madrid es el brazo ejecutor de las políticas logísticas del Gobierno regional. Uno de los principales proyectos en los que trabaja la entidad que dirige Eduardo San Román tienen que ver con los hubs urbanos de última milla. El objetivo de la Agencia Logística es que estos hubs estén participados de manera público-privada, tanto por la Administración regional como por empresas privadas.

Movilidad

Uno de los grandes proyectos en este ámbito es el hub logístico y de movilidad eléctrica de la plaza de Colón, en la capital, que impulsa la Empresa Municipal de Transportes de Madrid. Recientemente se licitaba la ejecución de las obras de adecuación de las instalaciones, que contarán con 5.000 metros cuadrados de superficie. Este hub se convertirá en un espacio operativo destinado a la gestión y distribución de mercancías de distintos operadores.

La instalación tendrá entidad independiente del resto del aparcamiento y estará separada mediante un muro que establece una nueva sectorización de incendios y asegura la correcta compartimentación funcional del conjunto. El área logística se divide en cuatro locales de 450 metros cuadrados cada uno. Los locales contarán con doble acceso vehicular, salida de emergencia con vestíbulo independiente, plazas de aparcamiento y un espacio reservado para vehículos pesados. La inversión prevista es de 7,93 millones de euros.

Reunión de la Agencia Logística de la Comunidad de Madrid.



Proyecto de Mountpark bajo la modalidad de llave en mano en la provincia de Barcelona.

MERCADO LOGÍSTICO | CATALUÑA

EL SECTOR RECUPERA POSICIONES

LA CONTRATACIÓN DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN EL MERCADO CATALÁN ALCANZA LOS 240.747 M2 EN EL PRIMER TRIMESTRE DE ESTE AÑO, EL 63% MÁS TRAS CERRAR A LA BAJA EL PASADO EJERCICIO

El mercado inmologístico catalán ha iniciado con buen pie el año en Cataluña tras registrar una contracción este sector el pasado ejercicio. La contratación de plataformas logísticas ha alcanzado los 240.747 metros cuadrados, hasta marzo, lo que supone un incremento del 63 por ciento respecto al primer trimestre de 2025, según un informe de la consultora Forcadell.

El balance del primer trimestre del año “confirma el dinamismo del mercado logístico catalán y consolida la recuperación de la actividad”, un trimestre “marcado por la firma de diversas operaciones de gran volumen”, señala la consultora.

En total, se han formalizado 22 operaciones, quedando la superficie media en 10.943 metros cuadrados por plataforma, lo que refleja “un claro predominio de operaciones de gran forma-

to”. Del total contratado, el 68 por ciento de la superficie (163.068 metros cuadrados) corresponde a naves de obra nueva y el 32 por ciento restante (77.679 metros cuadrados) fueron activos ya existentes.

La mayor parte de la demanda se ha situado en la tercera corona de Barcelona, que ha concentrado el 49 por ciento de la superficie contratada (119.360 metros cuadrados) en nueve operaciones, y en la segunda corona, con el 46 por ciento de la superficie (110.130 metros cuadrados) en diez operaciones.

Por su parte, la primera corona ha concentrado el 5 por ciento de la superficie (11.257 metros cuadrados) en tres operaciones. Esta actividad tan baja en zona *prime* “esta condicionada por la escasez estructural de producto disponible”.

En cuanto a las rentas, han mostrado una tendencia estable, con ligeros incrementos en los activos de nueva construcción ubicados en las zonas más consolidadas durante el primer trimestre del año. Además, “se mantienen incentivos comerciales en determinadas operaciones, especialmente en activos existentes o en ubicaciones secundarias con el objetivo de mejorar la competitividad y facilitar la toma de decisiones por parte de los operadores”.

El mercado inmologístico catalán fue a la baja en 2025. Este sector cerró el pasado ejercicio con una superficie contratada de 609.483 metros cuadrados, según Forcadell. Este volumen supone una caída del 15,9 por ciento en relación a 2024. La mayor parte de la demanda se concentró en la segunda corona, tanto en número de operaciones como en superficie contratada, dada la disponibilidad de grandes plataformas y por “la preferencia de los operadores por ubicaciones con buenas conexiones logísticas”. Por su parte, la tercera corona “mantuvo su papel como alternativa para grandes lotes industriales y proyectos de reposición”, mientras que la primera corona “registró una actividad más selectiva y de menor tamaño”.

En cuanto al precio, la renta media se situó en los 6,35 euros el metro cuadrado mensualmente, tras crecer un 3,5 por ciento interanual, por encima de la inflación, según un informe de BNP Paribas Real Estate. Este incremento “se explica por la escasez de oferta moderna en los ejes más deman-

PREDOMINAN OPERACIONES DE GRAN VOLUMEN

dados y por el desplazamiento de parte de la demanda hacia la segunda corona”, asegura esta consultora. La renta en zona *prime* alcanzó los 9 euros, creciendo el 5,88 por ciento respecto a 2024.

BNP Paribas Real Estate situó la tasa de disponibilidad en Cataluña en el 3,45 por ciento al cierre del pasado ejercicio, “lo que supone una reducción de 70 puntos básicos respecto al año anterior, tras la progresiva absorción de los proyectos incorporados al mercado entre 2022 y 2023”. El primer arco logístico presentó una situación de máxima tensión, con una disponibilidad por debajo del 1 por ciento (0,84 por ciento), que “limita el cierre de nuevas operaciones pese a una demanda muy robusta”. El segundo arco también mostró una disponibilidad muy ajustada, del 1,57 por ciento, con la superficie disponible concentrada en enclaves como Castellbisbal, Esparreguera y La Roca del Vallès, mientras que el tercer arco concentró la mayor parte del *stock* vacío, con 230.937 metros cuadrados y una tasa del 8,59 por ciento.

Operaciones

Un nuevo proyecto que será una realidad durante este año en zona *prime* es el nuevo *hub* multinivel de la paquetería GLS en los antiguos terrenos de Nissan que el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) adjudicó a la promotora inmobiliaria australiana Goodman para su desarrollo. El proyecto, conocido como Barcelona Sur, contará con 20.298 metros cuadrados de superficie construida. El edificio, concebido como instalación *cross-docking* para el reparto de paquetería, dispon-

drá de 13.189 metros cuadrados en tres niveles, además de 1.665 metros cuadrados de oficinas.

Al margen de esta iniciativa, el polígono de la Zona Franca de Barcelona seguirá creciendo para usos logísticos sumando un nuevo proyecto. El CZFB adjudicó el año pasado a la promotora inmobiliaria Prologis una parcela de 20.147 metros cuadrados de superficie, ocupada con anterioridad por un concesionario de Ford. La nueva plataforma, que llevará por nombre Zona Franca 4.0.

Otro proyecto que continúa desarrollándose es el de Cilsa en la primera parcela para usos logísticos que Aena adjudicó en terrenos del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat a la sociedad gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona. La nueva superficie logística en zona *prime* contará con una superficie máxima edificable de 32.000 metros cuadrados.

Por otra parte, el promotor P3 culminó a finales del año pasado su primera operación en España, la construcción de una plataforma, ya alquilada, en Abrera (Barcelona). Este activo cuenta con un almacén de 20.308 metros cuadrados, sumando 899 metros cuadrados más las oficinas.

Durante este primer trimestre del año, Logista Pharma (Logista) ha estrenado una nueva plataforma en la provincia de Barcelona como *hub* de distribución hacia otros países europeos. Se trata de una instalación de 23.416 metros cuadrados de superficie, que

ocupa en régimen de alquiler, del promotor inmobiliario Prologis, en Subirats. Supone “la puesta en marcha de la mayor plataforma logística farmacéutica en Cataluña de un operador logístico” con una capacidad de almacenaje para 50.000 palés, señala un comunicado conjunto.

El promotor Segro anunció también recientemente la firma de una operación de prealquiler con los laboratorios Isdin para el desarrollo del nuevo *hub* logístico de la farmacéutica en Martorelles (Barcelona). La nave dispondrá de 25 muelles de carga, dos rampas de acceso a nivel, una plataforma de maniobras de 35 metros y una altura libre interior mínima de 11,50 metros. Estará operativa en el segundo semestre de 2027.

Además, Mountpark ha anunciado el desarrollo de un nuevo proyecto, Sallent Bages, bajo la modalidad de llave en mano. Se tratará de un centro logístico con una superficie de hasta 19.288 metros cuadrados en la provincia de Barcelona.

Cimalsa, empresa pública de la Generalitat que promueve centros de transporte, plataformas logísticas e intermodales, lleva a cabo una iniciativa para identificar y sacar a la luz suelo logístico: “Desarrollamos una herramienta de identificación de parcelas que tengan poca o ninguna construcción, en suelo clasificado y que puedan ser colindantes para conseguir parcelas grandes”, señala Carmen Ruiz Aguinaga, directora general de Cimalsa.

22

OPERACIONES
FORMALIZADAS
EN EL PRIMER
TRIMESTRE

LA SEGUNDA
CORONA
CONCENTRÓ LA
DEMANDA EL
AÑO PASADO

GLS ESCOGE LA
ZONA FRANCA
PARA SU HUB

DISEÑAMOS, DESARROLLAMOS Y ENTREGAMOS SOLUCIONES

LLAVE EN MANO

PARA MAXIMIZAR TU EFICIENCIA OPERATIVA

134

135

136

137

138

montepino.net

MERCADO LOGÍSTICO | VALENCIA

VALENCIA AFIANZA SU PAPEL DE HUB LOGÍSTICO

LA CONTRATACIÓN CRECE UN 21% Y LA FALTA DE PRODUCTO IMPULSA UNA NUEVA OLA PROMOTORA CON MÁS DE 860.000 METROS CUADRADOS EN DESARROLLO AL CALOR DE LAS TERMINALES PORTUARIAS

La logística valenciana ha dejado atrás su papel de mercado complementario para situarse en el centro del mapa inmologístico nacional. En un entorno de fuerte demanda, escasez estructural de producto y presión creciente sobre las cadenas de suministro, Valencia acelera su consolidación como uno de los grandes nodos del arco mediterráneo, apoyada en su posición geográfica, su tejido empresarial y, sobre todo, en el efecto tractor de su puerto.

El ejercicio 2025 ha confirmado este cambio de escala. La contratación alcanzó los 339.291 metros cuadrados, lo que supone un incremento del 20,8 por ciento respecto al año anterior y el segundo mejor registro de la serie histórica. Más allá de la cifra, el dato revela una tendencia de fondo: la demanda no solo se mantiene, sino que se consolida como estructural, incluso en un contexto marcado por la falta de disponibilidad.

La tasa de vacío, por debajo del 1 por ciento, evidencia una situación de mercado extremadamente tensionada. La práctica totalidad del producto moderno disponible se absorbe con rapidez, lo que ha convertido la escasez de naves de calidad en el principal condicionante del crecimiento. Aun así, la actividad se ha man-

tenido elevada, con 52 operaciones cerradas a lo largo del año, reflejo de un mercado dinámico que sigue encontrando vías para expandirse.

El epicentro de esta actividad se sitúa en el denominado Eje Central, el gran corredor logístico de Valencia que agrupa municipios como Ribarroja, Loriguilla o Cheste. Esta área concentró el 60 por ciento del volumen contratado, con más de 204.000 metros cuadrados, confirmando su condición de zona *prime*. En este eje se han localizado algunas de las operaciones más relevantes del año, con plataformas de gran

El gran formato empieza a ser una demanda de los operadores en Valencia.



TRANSPORTE XXI

formato que superan los 20.000 metros cuadrados y que responden a la creciente necesidad de espacios eficientes para operadores logísticos, distribución y actividad industrial ligera.

El crecimiento del mercado no se explica únicamente por



su dinámica interna. La consolidación de Valencia como *hub* está estrechamente vinculada a su papel en el comercio internacional. El Puerto de Valencia, uno de los principales del Mediterráneo, actúa como motor de la demanda logística, generando flujos constantes de mercancías y atrayendo a operadores que buscan proximidad a los nodos portuarios y a las grandes infraestructuras de transporte.

En este sentido, la reciente consolidación jurídica de la Zona de Actividades Logísticas

res logísticas y grandes grupos internacionales refuerza el papel de la ZAL como extensión natural del puerto y como pieza clave en la cadena logística valenciana.

La presión de la demanda ha tenido un efecto inmediato sobre la actividad promotora. Al cierre de 2025, la superficie logística en construcción alcanzó los 863.147 metros cuadrados, un 44 por ciento más que el año anterior. Este volumen incluye tanto desarrollos a riesgo como proyectos 'llave en mano', autopromociones y operaciones *pre-let*, lo que refleja la diversidad de estrategias adoptadas por promotores y ope-

EN 2025 SE CONTRATARON 339.291 M2 EN VALENCIA

radores para responder a un mercado sin apenas producto disponible.

Buena parte de estos desarrollos se concentran en el Eje Central, aunque también se observan movimientos significativos en otras zonas como el Eje Sur o la Pista de Ademuz. La expansión geográfica responde, en gran medida, a la falta de suelo en las ubicaciones *prime*,

(ZAL) del puerto supone un punto de inflexión. Tras años de incertidumbre, el desbloqueo definitivo del plan especial abre la puerta a nuevos desarrollos y aporta estabilidad a las inversiones vinculadas a este enclave estratégico. La adjudicación de parcelas a operado-



TRANSPORTE XXI

última generación diseñadas para responder a las exigencias del comercio electrónico y la distribución internacional. Su ubicación, en la primera corona logística y con acceso directo a los principales ejes viarios, refuerza el papel de esta zona como extensión natural del núcleo logístico valenciano.

En paralelo, proyectos como el parque logístico de Los Naranjos, en Loriguilla, ilustran la escala que está alcanzando el desarrollo inmologístico en la región. Con una primera fase de 74.000 metros cuadrados ya finalizada y una segunda prevista que podría añadir hasta 100.000 metros cuadrados adicionales, este tipo de actuaciones responden a una demanda que exige espacios flexibles, sostenibles y adaptados a diferentes necesidades operativas.

El auge de estos desarrollos no solo responde a la falta de producto, sino también a un cambio en las exigencias del mercado. La sostenibilidad, la eficiencia energética y la calidad constructiva se han convertido en factores determinantes, impulsando la construcción de naves con certificaciones ambientales, instalaciones fotovoltaicas y soluciones orientadas a la optimización de procesos logísticos.

De cara a 2026, el mercado valenciano afronta una fase clave. Tras varios ejercicios marcados por una disponibilidad mí-

nima, la entrada progresiva de nueva oferta permitirá aliviar parcialmente la presión de la demanda y situar la tasa de disponibilidad en niveles más equilibrados, previsiblemente por encima del 1 por ciento. Este ajuste no implica una desaceleración, sino una normalización que podría favorecer una mayor estabilidad en el mercado. Las previsiones apuntan a que las rentas *prime* se mantendrán en niveles elevados, en línea con los máximos alcanzados en 2025.

NUEVOS PROYECTOS ALIMENTAN EL DESARROLLO DEL SECTOR LOGÍSTICO

Este equilibrio entre oferta y demanda refuerza el atractivo de Valencia para inversores y operadores, consolidando su posición como uno de los principales *hubs* logísticos del Mediterráneo.

Sin embargo, el crecimiento no está exento de retos. La escasez de suelo finalista sigue siendo una de las principales limitaciones, especialmente en las zonas más demandadas. Este factor, unido al incremento de los costes de construcción y a la competencia entre operadores por ubicaciones estratégicas, introduce tensiones que

condicionan el desarrollo de nuevos proyectos. A ello se suma la necesidad de modernizar el parque logístico existente y adaptarlo a los estándares actuales. Aunque la nueva oferta incorpora criterios de sostenibilidad y eficiencia, una parte significativa del *stock* sigue siendo obsoleta, lo que limita la capacidad de atraer determinados perfiles de inversión.

Pese a estas limitaciones, la tendencia de fondo es clara. Valencia ha dejado de ser una alternativa para convertirse en un nodo logístico estratégico, con una demanda sólida, una base empresarial diversificada y una posición privilegiada en las rutas comerciales internacionales.

En este contexto, la clave no será solo crecer, sino consolidar un modelo capaz de sostener ese crecimiento en el tiempo. La coordinación entre desarrollo urbanístico, infraestructuras y actividad portuaria será determinante para mantener la competitividad en un entorno cada vez más exigente.

El mercado inmologístico valenciano encara así una nueva etapa, marcada por la expansión del *stock*, la profesionalización del producto y la consolidación de su papel como plataforma logística de referencia. Un proceso que, lejos de haber alcanzado su techo, continúa redefiniendo el mapa logístico del Mediterráneo.

que está obligando a los operadores a explorar alternativas en localizaciones secundarias, donde la autopromoción gana protagonismo.

Uno de los ejemplos más representativos de esta nueva fase expansiva es el desarrollo de grandes parques logísticos en el entorno metropolitano. En Bétera, el nuevo parque impulsado por un gran inversor institucional suma más de 95.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable, con naves de

Accesibilidad y flexibilidad son necesidades estructurales para el sector.

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



Los operadores apuestan por nuevos proyectos en Andalucía, bajo la necesidad de la automatización y la sostenibilidad.

MERCADO LOGÍSTICO | ANDALUCÍA

ANDALUCÍA ACELERA SU RED LOGÍSTICA

LA COMUNIDAD DESPLIEGA UNA ESTRATEGIA DE 160 MILLONES DE EUROS EN NUEVAS INFRAESTRUCTURAS, AMPLÍA NODOS Y GANA PESO INMOLOGÍSTICO PESE A LA ESCASEZ DE SUELO Y CAPITAL EN MERCADOS EMERGENTES

La red logística andaluza avanza en silencio, pero con una intensidad que empieza a reconfigurar el mapa del transporte en España. Mientras los grandes polos tradicionales continúan concentrando actividad y elevando rentas, el sur peninsular consolida una posición que ya no responde únicamente a su geografía, sino a una suma de factores estructurales que están alterando el equilibrio del sector inmo-logístico.

Andalucía ha dejado de ser una periferia logística para convertirse en un territorio en construcción estratégica. En un momento en el que las cadenas de suministro se rediseñan a escala global y la presión sobre la distribución obliga a replantear redes, la comunidad

avanza en la consolidación de un sistema propio basado en la intermodalidad, la capilaridad territorial y la especialización de sus nodos.

El contexto es determinante. El mercado inmo-logístico español vive una fase de transformación impulsada por la consolidación de la demanda, el auge del comercio electrónico, la digitalización de operaciones y la creciente exigencia en materia de sostenibilidad. Estas tendencias han elevado la necesidad de superficie tanto para logística primaria como para distribución urbana, tensionando los grandes *hubs* tradicionales, donde las rentas *prime* continúan al alza y la disponibilidad de suelo es cada vez más limitada.

ANDALUCÍA AVANZA EN UNA LOGÍSTICA CON IDENTIDAD PROPIA

En paralelo, mercados regionales como Andalucía han ganado protagonismo. La comunidad concentra ya en torno al 6 por ciento de su PIB en actividad logística, con más de 64.000 empresas vinculadas al sector y más de 123.000 profesionales empleados, cifras que reflejan un cambio estructural en su papel dentro del sistema nacional.

Este crecimiento no se entiende sin la construcción de una red logística autónoma que ha pasado de ser un conjunto de proyectos dispersos a configurarse como una malla articulada. La Junta de Andalucía ha situado este desarrollo como una prioridad estratégica, con una inversión prevista de 160 millones de euros en los próximos cinco años y una planificación que combina nodos portuarios e interiores, integrados en los grandes corredores europeos.

En la actualidad, la Red Logística de Andalucía cuenta con unas 290 hectáreas de suelo operativo, pero su potencial es muy superior. El modelo completo contempla hasta 1.800 hectáreas en su máximo desarrollo, distribuidas en once nodos, siete portuarios y cuatro interiores, diseñados para funcionar de forma coordinada y conectada con los principales centros de consumo nacionales y del centro de Europa.

El eje sur de esta red se articula en

torno a la Bahía de Algeciras, uno de los principales enclaves logísticos del continente. El desarrollo del área logística de San Roque, con una inversión de 18 millones de euros en su zona intermodal, ha permitido atraer operadores internacionales y consolidar un espacio que ya se amplía con nuevas fases que aportarán más de 30 hectáreas adicionales. La presencia de grandes compañías y la conexión directa con el transporte marítimo refuerzan su papel como puerta de entrada de mercancías.

En el interior, uno de los proyectos más significativos es el Puerto Seco de Antequera, que desarrolla Grupo IDEC. Tras años de espera, su primera fase ha sido urbanizada con una inversión cercana a los 50 millones de euros, a los que se suman otros cinco millones destinados a infraestructuras energéticas. Su localización, en el cruce de los principales ejes viarios y ferroviarios, lo convierte en un nodo clave para la redistribución de mercancías y en un punto de conexión entre los puertos de Málaga y Algeciras.

Córdoba, por su parte, ejemplifica la reactivación de proyectos que permanecieron bloqueados durante más de una década. Su área logística, cuya primera fase está completamente comercializada, avanza con una tercera fase en ejecución, dotada con 4,2 millones de euros, que permitirá ampliar superficie y, sobre todo, establecer una con-

exión ferroviaria directa con la terminal de mercancías de El Higuerón. Este elemento es clave para reforzar la intermodalidad y posicionar el nodo en los corredores Atlántico y Mediterráneo.

El sistema se completa con otros enclaves que ya han alcanzado niveles de ocupación plena, como el área logística de Málaga, en el sector Trévez, con 27 hectáreas, o el sector La Negrilla en

El área logística de San Roque está siendo bien recibida por los operadores.



Sevilla, con 38 hectáreas, donde se proyecta además la construcción de naves multicliente adaptadas a la demanda actual.

A estos desarrollos se suman los grandes proyectos en planificación que definirán el mapa logístico andaluz de la próxima década. Entre ellos destaca Majarabique, en Sevilla, concebido como la gran plataforma intermodal del área metropolitana, con una primera

fase de 57 hectáreas y una inversión superior a los 34 millones de euros. Su ubicación, junto a corredores ferroviarios y grandes infraestructuras viarias, permitirá ampliar la capacidad logística y reforzar la conexión con la red transeuropea.

Junto a este nodo, la planificación autonómica incorpora nuevas áreas en Níjar, Bailén y Granada, que sumarán otras 282 hectáreas antes de 2030. Estos desarrollos responden a una estrategia de equilibrio territorial, orientada a acercar la logística a sectores productivos

LA RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA CUENTA CON 290 HECTÁREAS DE SUELO OPERATIVO

clave, como el agroalimentario en Almería, la distribución interior en Jaén o la conexión con el corredor mediterráneo en Granada.

El despliegue de esta red se apoya también en la evolución de los enclaves portuarios. Huelva, por ejemplo, refuerza su papel como nodo industrial y energético, con más de 30 millones de toneladas de tráfico anual y nuevos desarrollos logísticos vinculados a la innovación, la logística del frío y la transición energética. La creación de zonas de actividades logísticas y la apuesta por la digitalización consolidan su posición dentro del sistema.



NAVES LOGÍSTICAS EN ALQUILER
MÓDULOS DESDE 5.000 m²

DISPONIBILIDAD
INMEDIATA

INMOKING | 963 38 54 84
www.inmoking.com

Loriguilla | SECTOR 12

Newdock

LOS NARANJOS
PARQUE LOGÍSTICO

154.000 m²
Superficie total construida aprox.

FASE 1
Hasta 73.725 m²

FASE 2
Hasta 80.000 m²

11,5 m
Altura libre

35 m
Playas de maniobra

750 kW
Potencia fotovoltaica
instalada en fase 1

LEED®
Objetivo:
Certificación
de sostenibilidad
LEED® Platinum

WELL®
Oficinas preparadas para
Certificación WELL®

MERCADO LOGÍSTICO | ARAGÓN

EL MOTOR DE PLAZA

LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA, QUE SOPLA 25 VELAS ESTE AÑO, CONTINÚA SIENDO EL ACTIVO LOGÍSTICO MÁS VALORADO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN, CON UN PORCENTAJE DE COMERCIALIZACIÓN DEL 98%

El sector logístico alcanzó unas cifras de contratación de 150.000 metros cuadrados en Zaragoza en el conjunto de 2025, en línea con el ejercicio 2023, según datos de CBRE. Esta consultora cifra en más de 3 millones de metros cuadrados el stock logístico actual de la provincia.

El foco principal de la demanda sigue siendo la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) y el eje de la A2 (autovía Madrid-Barcelona), con un 70 por ciento

sobre el total. “Plaza sigue siendo el polígono más demandado y con mayor número de operaciones a pesar de la escasez de producto terminado disponible”, apuntan desde CBRE.

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza), fue presentada en sociedad en el año 2000 y abrió sus oficinas el 1 de febrero de 2001, con lo que acaba de cumplir su primer cuarto de siglo. En este período “el balance no puede ser más positivo”, señalan a Transporte XXI fuentes de Aragón Plataforma Logística (APL), sociedad pública en la que está actualmente integrada.

“La situación actual es que está comercializado el 98 por ciento de su superficie lucrativa, que integra a más de 550 empresas,

con más de 16.000 trabajadores, y que ha sido reconocida como la cuarta plataforma logística europea del ranking ‘European Freight Villages’ de 2025”, afirman responsables de APL. “Plaza, abanderada de Aragón a escala nacional e internacional”, subrayan.

Precisamente, uno de los aspectos que más valora el mencionado ranking, elaborado por la asociación alemana Deutsche GVZ-

Gesellschaft, es la intermodalidad.

APL destaca que la plataforma logística ha puesto siempre el foco en “la intermodalidad ‘kilómetro cero’ (tren, camión y avión), el modelo de gestión, las empresas instaladas y el modelo de sostenibilidad, donde Plaza también destaca gracias a la gestión del ciclo del agua”.

Desde APL resaltan “el impacto de Plaza en la economía aragonesa, por su generación de empleo y riqueza”, por lo que, actualmente, “se está realizando un estudio para cuantificar este impacto también a nivel social y medioambiental”, avanzan.

Plaza fue planteada, y lo sigue siendo, como “la plataforma logística más grande del sur de Europa y hoy,



APL

3

MILLONES DE M2 ES EL STOCK LOGÍSTICO DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

PLAZA SUMARÁ 424 MILLONES DE INVERSIÓN EN SU AMPLIACIÓN

LA PLATAFORMA DE ZARAGOZA TIENE EL FOCO EN EL INTERMODAL

25 años después, podemos decir que necesitaríamos aún más espacio para atender las demandas de las empresas”, reconocen desde APL.

Proyecto de ampliación

De hecho, el Gobierno de Aragón acaba de declarar Inversión de Interés Autónomo con Interés General el proyecto de ampliación de la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza), en una superficie aproximada de 89 hectáreas. La inversión prevista es de 424 millones de euros, 44 en la fase de urbanización y 380 en el posterior desarrollo de las parcelas.

Desde APL adelantan

proyectos como el de la compañía especializada en la venta, mantenimiento y reparación de vehículos industriales Servidaf Zaragoza, que incorporará un aparcamiento de camiones en sus instalaciones. “También hay que destacar la ampliación de las instalaciones de Dachser, que ha construido un nuevo centro logístico de última generación en Plaza”, recuerdan. Esta instalación incrementará la capacidad operativa en el mercado nacional y europeo, gestionando hasta 200.000 toneladas de mercancías y 800.000 envíos anuales.

Al mismo tiempo, “estamos pendientes de la insta-



MÁS PROYECTOS EN ARAGÓN

Una de las principales novedades en materia logística en Aragón es la inminente puesta en marcha de la terminal ferroviaria de la Plataforma Logística de Teruel (Platea). Una vez que se licite la explotación de las instalaciones está previsto que la terminal eche a rodar en los próximos meses.

“Las principales compañías generadoras de carga han mostrado mucho interés en canalizar sus mercancías por ferrocarril a través de la terminal de Platea, posicionándola como un punto estratégico dentro del corredor Atlántico-Mediterráneo”, destacan desde APL. En este sentido, “se ha identificado una concentración significativa de volumen en varias grandes corporaciones industriales”, constatan.

Por otro lado, Aragón Plataforma Logística (APL), de la mano con la empresa del sector cárnico Grupo Jorge, el fabricante de piensos Ars Alendi, el puerto de Tarragona y el ayuntamiento de Zuera siguen dando pasos adelante para la puesta en marcha del futuro *hub* del cereal de la plataforma logística de Zuera, en la provincia de Zaragoza.

La plataforma logística de Zuera contará con 150 hectáreas de superficie, en las que se ofertarán parcelas logísticas XXL, con más de 50.000 metros cuadrados, con la que se pretende atraer a empresas que demandan grandes superficies de almacenaje. Además, el proyecto contempla una zona industrial destinada a la ubicación de empresas vinculadas a la logística y a otros usos industriales.

Grupo Jorge tiene previsto impulsar un megaproyecto logístico e industrial sobre 350.000 metros cuadrados de superficie en el que prevé acometer una inversión de 60 millones de euros. El proyecto contará con un área logística que incluirá un centro logístico ferroviario, un centro logístico para la carretera y un área de descanso segura para el estacionamiento con capacidad para 200 camiones.

El centro logístico ferroviario de Grupo Jorge contará, a su vez, con una terminal de recepción y almacenaje de materias primas, principalmente cereales o harinas, así como otra terminal destinada a la exportación de producto terminado. También dispondrá de tres vías para la expedición y recepción de trenes de 750 metros. Al mismo tiempo, el proyecto se completará con una zona industrial con una fábrica de piensos, unas instalaciones de conservación de congelados y una planta de autoconsumo energético.

lación de una nueva empresa y la ampliación de alguna otra ya instalada en Plaza”, anticipan. “Plaza también verá reforzado todavía más su liderazgo en los próximos años gracias a la autopista ferroviaria que unirá la plataforma logística con el puerto de Algeciras”, señalan desde APL. Esta autopista ferroviaria operará en “un corredor de 1.074 kilómetros de longitud, a través del cual los camiones y sus mercancías se desplazarán subidos en el tren, con el consiguiente ahorro de costes, tiempo y de emisiones de CO2 y el incremento de la seguridad vial”, subrayan.

Plaza tiene previsto aco-

meter la actuación para el nuevo acceso norte a la plataforma, que conecta con la A-2 y cuenta con un presupuesto total de 18,23 millones de euros más IVA.

PLAZA TENDRÁ NUEVO ACCESO NORTE A FINALES DEL AÑO 2027

Esta actuación está estructurada en dos grandes ámbitos funcionales. Por un lado, el ámbito de Plaza, con una inversión de 8,86 millones de euros, que incluye la ejecución del puente ferroviario, las conexiones

internas y los accesos a la vía de servicio de la A-2. Por otro, el correspondiente al Sector 90/1 y la N-II, con un presupuesto de 9,36 millones de euros, destinado a la construcción del puente sobre la A-2, la glorieta central y la conexión final con la carretera N-II.

Las obras han sido adjudicadas recientemente a la UTE integrada por Aldesa, Coalvi e Ideconsa por un importe de 16,46 millones de euros más IVA. Está previsto que las obras se inicien este verano, con un plazo de ejecución previsto de 68 semanas, lo que sitúa la finalización de las obras en el último trimestre del próximo año.

Vista aérea de la plataforma logística de Zaragoza (Plaza).

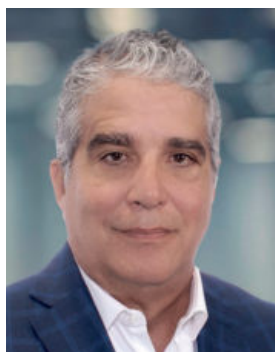
PLATEA ULTIMA LA OPERATIVA DE SU TERMINAL DE TREN

OPINIÓN | LA TRANSFORMACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR EN ESPAÑA Y PORTUGAL

LA PENÍNSULA IBÉRICA, A LA VANGUARDIA INMOLOGÍSTICA

GUSTAVO CARDOZO

Director general y socio Panattoni Iberia



Tras seis años desde la llegada de Panattoni a la península ibérica, nos encontramos en un momento idóneo para hacer balance. A las puertas del ecuador de 2026, la transformación estructural del sector inmoelogístico en España y Portugal no es solo una promesa, sino una realidad consolidada. La península no solo es ya un *hub* estratégico para la cadena de suministro europea, sino que ha alcanzado una madurez sin precedentes en términos de inversión, exigencia ambiental y sofisticación tecnológica.

El pasado ejercicio 2025 a pesar de las predicciones, continuó el impulso de la demanda de años previos. El mercado español alcanzó cifras de absorción extraordinarias, superando con creces los ritmos de años anteriores. Según datos de cierre, la inversión industrial y logística mantuvo una trayectoria ascendente, representando una cuota de doble dígito sobre el total de la inversión inmobiliaria nacional.

Este dinamismo no solo fue cuantitativo, sino cualitativamente exigente: la mayoría de la contratación se concentró en producto nuevo y activos “llave en mano”, una de las especialidades de Panattoni.

Madrid y Cataluña continuaron liderando la actividad, con crecimientos de doble dígito en sus áreas de influencia, lo que ha puesto de manifiesto un desafío estructural que persiste en este 2026: la escasez de naves logísticas en zonas *prime* y la consecuente presión sobre las rentas.

Portugal ha dejado de ser un mercado secundario para convertirse en un destino prioritario para inqui-

linos de diversos sectores que necesitan operar en un espacio para la logística de hoy. La escasez de producto moderno ha impulsado el desarrollo de nuevos almacenes, especialmente en los ejes de Lisboa y el norte del país (Oporto). En este contexto, la estrategia de desarrollar parques logísticos sostenibles “a riesgo” o “llave en mano”, bien conectados, se ha revelado como la única vía sensata para equilibrar la oferta y la demanda.

En este 2026, la sostenibilidad ya no es una opción o un añadido ético; es una palanca competitiva indispensable para atraer a fondos institucionales y operadores globales. Paralelamente, la automatización se ha convertido en el estándar. La robótica, el *big data* y los sistemas autónomos exigen hoy naves con especificaciones técnicas superiores (planimetría de soleira, acceso a potencia eléctrica) y bien localizadas para que pueda ser accesible por un capital humano especializado en operaciones digitales.

Asimismo, la logística de última milla ha cobrado una dimensión urbana definitiva. Las compañías demandan *hubs* de proximidad que cumplan con las estrictas normativas medioambientales locales y sean capaces de absorber los picos de demanda del comercio electrónico de forma ágil.

A pesar del optimismo, persisten desafíos. El acceso al suelo sigue siendo el principal cuello de botella en algunos mercados. Los procesos de tramitación urbanística en muchas regio-

nes aún no acompañan la velocidad que el mercado requiere. Es vital que las administraciones reconozcan la logística como una actividad económica estratégica, simplificando licencias y reforzando la colaboración público-privada.

Mirando hacia lo que resta de 2026, continuamos en el ciclo de resiliencia y especialización, marcado por una incertidumbre persistente y factores geopolíticos que influyen en la toma de decisiones, pero que también abren nuevas oportunidades como el crecimiento de operativas semiindustriales. No buscamos solo volumen, sino calidad. Veremos sin duda un desarrollo equilibrado entre grandes plataformas XXL y *hubs* urbanos.

Estamos en un punto de inflexión. Contamos con la demanda, la inversión y el talento. Las decisiones que tomemos hoy sobre suelo, sostenibilidad y formación definirán si España y Portugal se consolidan definitivamente como los referentes de la logística verde en Europa. El camino está trazado. ¡A por ello!

LA TRANSFORMACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR INMOLOGÍSTICO EN ESPAÑA Y PORTUGAL NO ES SOLO UNA PROMESA, SINO UNA REALIDAD CONSOLIDADA



PCI

MERCADO LOGÍSTICO | ILLESCAS (TOLEDO)

EJE LOGÍSTICO EN CONSTANTE CRECIMIENTO

PLATAFORMA CENTRAL ÍBERUM, ELEMENTO TRACTOR DE UN ENCLAVE LOGÍSTICO QUE SUPERA YA LOS 5 MILLONES DE M2 Y ALBERGA A MÁS DE UNA TREINTENA DE COMPAÑÍAS, DESARROLLARÁ EL NUEVO PROYECTO PCI NORTE

Plataforma Central Íberum (PCI), impulsada por Urban Castilla La Mancha, ha sido el elemento tractor que ha permitido consolidar a Illescas (Toledo) como uno de los principales polos logísticos de la península ibérica. Desde que Toyota Material Handling tomase la decisión de instalar su centro logístico europeo en esta localidad toledana, el crecimiento en el número de implantaciones ha sido exponencial.

En apenas una década, este polo logístico, que cuenta con más de 5 millones de metros cuadrados de superficie bruta, se ha acercado a los dos millones de metros cuadrados de naves logísticas. Entre la treintena de compañías nacionales e internacionales instaladas en este enorme parque logístico

se encuentran Carreras, Amazon, Michelin, XPO, SEUR o FM Logistic, entre otras.

El último hito es el reciente anuncio del proyecto Plataforma Central Íberum norte (PCI norte), un nuevo desarrollo estratégico que impulsará la expansión del enclave logístico de Illescas. PCI norte representa la apuesta de compañías como DHL Supply Chain y P3 Logistic Parks, que colaboran en el proyecto. También han apostado compañías como Cartonajes Petit y Carpisa Foods. En el caso de P3, la compañía ha adquirido un suelo de 400.000 metros cuadrados en el que pretende desarrollar diferentes plataformas logísticas con superficies de almacenaje que van desde los 15.000 hasta los 150.000 metros cuadrados.

150

HECTÁREAS ES LA SUPERFICIE QUE IMPULSA EL NUEVO DESARROLLO LOGÍSTICO PCI NORTE EN ILLESCAS

Plataforma Central Iberum ha disparado la huella logística de Illescas.

El desarrollo de PCI norte, que abarca una superficie de 1,5 millones de metros cuadrados, sigue la senda del modelo de Plataforma Central Iberum, concebido como el primer ecopolígono logístico de España, donde la actividad industrial se integra con criterios avanzados de sostenibilidad, innovación y planificación territorial. El proyecto, cuya urbanización ya ha comenzado, incorpora amplias zonas verdes, humedales y sistemas de drenaje sostenible que favorecen la biodiversidad y reducen el impacto ambiental del desarrollo industrial.

Ventajas

Desde Mountpark recuerdan que el mercado logístico de Madrid está experimentando una transformación estructural, porque las zonas más tradicionales están alcanzando su límite de capacidad, por lo que el sur de Madrid sigue potenciándose como eje logístico clave.

La promotora inmologística destaca las ventajas del polo de Illescas, como son la conectividad de primer nivel, gran disponibilidad de suelo y un entorno propicio para el desarrollo de infraestructuras logísticas modernas.

Todo esto está convirtiendo a zonas como la de Illescas en una de las áreas más atractivas para las empresas logísticas que buscan optimizar su operativa.

Otro de los proyectos en ciernes es el futuro centro logístico de recambios de SEAT y Cupra, que se ubicará en el polígono industrial Los Pradillos III, en Illescas, en una nave propiedad de Montepino. Desde estas instalaciones se gestionará la distribución de recambios y complementos de las marcas para el conjunto del mercado español, reforzando la infraestructura logística del grupo automovilístico en el país.



CTLB

MERCADO LOGÍSTICO | CASTILLA Y LEÓN

EN PLENA EFERVESCENCIA

MÚLTIPLES PROYECTOS JALONAN LA REGIÓN, DESDE LA CONSOLIDACIÓN DE ENCLAVES HISTÓRICOS, PASANDO POR AMPLIACIONES Y EL IMPULSO DE NUEVOS PROYECTOS QUE PONEN EN ÓRBITA SU POTENCIAL LOGÍSTICO

Castilla y León es una de las regiones españolas que más está apostando por el desarrollo de implantaciones logísticas. Más allá del modelo Cylog, marca registrada de la Junta de Castilla y León que integra una red de infraestructuras públicas que ofrecen servicios logísticos, son muchos los proyectos que siguen consolidándose, creciendo y naciendo. En las siguientes líneas haremos un pequeño repaso por algunos de los más emblemáticos.

Miranda de Ebro (Burgos) es uno de estos ejes logísticos que vertebran la región y que alcanzan estatus

de polo logístico destacado en la península ibérica. Con datos de 2025, la localidad roza ya el 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.

244.000

M2 EN DOS FASES SUMARÁ LA NUEVA ÁREA LOGÍSTICA QUE SE DESARROLLA JUNTO AL PUERTO SECO DE SALAMANCA

En conjunto, sobre suelo mirandés se ubican o proyectan instalaciones logísticas de cerca de medio centenar de empresas, según datos facilitados por Miranda Empresas, la oficina municipal de desarrollo y captación de inversiones. Hace

Vista aérea del Centro de Transportes y Logística de Benavente.

una década, en Miranda de Ebro se disponía de cerca de 3 millones de metros cuadrados de suelo logístico-industrial. Pasado este tiempo, queda disponible menos de la mitad.

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 ampliación, o la de Panattoni, de casi 285.000 metros cuadrados. También se suman otras parcelas muy grandes como la de la plataforma logística de Aldi, que supera los 113.000 metros cuadrados. Miranda sigue disponiendo de más parcelas de gran tamaño en oferta.

Por su parte, el Centro de Transportes y Logística de Benavente (CTLB), en la provincia de Zamora, se encuentra ubicado en un punto de cruce clave en las carreteras españolas, en pleno noroeste de la península ibérica, lo que le ha convertido en referencia para el establecimiento de las principales empresas de paquetería. Su situación actual muestra un nivel de ocupación muy elevado, por lo que la puesta en marcha de una ampliación parece estratégica.

Proyectos

En ese contexto entra en juego el proyecto 'Puerta del Noroeste', que inició sus obras de urbanización el pasado mes de octubre y que se espera que estén terminadas a principios de 2027, si se cumplen los plazos establecidos. Durante el período de



‘Puerta del Noroeste’ viene a complementar las actuales instalaciones del CTLB, que cuenta con más de 212.000 metros cuadrados desarrollados, con cerca de 36.000 metros cuadrados de naves industriales, 2.200 metros cuadrados de oficinas, zonas de carga y servicios, locales comerciales y un Centro de Negocios que alberga un recinto ferial de 2.000 metros cuadrados, auditorio para 250 personas y aulas de formación.

59

HECTÁREAS DE SUPERFICIE LOGÍSTICA COMPONEN EL PROYECTO ‘PUERTA DEL NOROESTE’ EN BENAVENTE

A ello se suman servicios clave para el transportista y los operadores logísticos como estación de servicio, lavadero, báscula de gran tonelaje, aparcamiento seguro para vehículos pesados integrado en la red estatal, hotel de cuatro estrellas, restaurante y zonas de descanso. El Centro de Transportes y Logística de Benavente fue creado en 1993 y se convirtió en el segundo centro de transportes de Castilla y León tras el de Burgos.

Intermodal

Otro de los proyectos logísticos en la región se ubica en Salamanca. Recientemente, la empresa pública Zona de Actividades Logísticas de Salamanca (Zaldesa) aprobaba la adjudicación de la explotación de la Ter-

мина Intermodal Ferroviaria al operador ferroviario Tracción Rail por un período de 25 años. El operador se compromete a invertir 5 millones de euros para incrementar la capacidad de almacenamiento para graneles del puerto seco en 36.000 metros cúbicos, lo que eleva la capacidad total de graneles hasta los 54.000 metros cúbicos.



Plataforma logística de ALDI en Miranda de Ebro (Burgos).

El puerto seco forma parte de la plataforma logística de Salamanca. Esta plataforma cuenta también con el centro de transportes de Salamanca (Cetramesa), donde operan más de una veintena de empresas, el centro aduanero y el polígono agroalimentario, en el que se ubica Mercasalamanca. Precisamente, el centro de transportes de Salamanca proyecta su ampliación a través de una parcela de más de 45.000 metros cuadrados en la que se pretende construir un aparcamiento seguro para camiones con 300 plazas.

Paralelamente, se avanza en el impulso de una nueva área logística de 244.000 metros cuadrados, en dos fases, en el entorno del puerto seco. Para la primera fase, que contará con 140.000 metros cuadrados de superficie, se comercializarán parcelas de entre 25.000 y 50.000 metros cuadrados de superficie, que se podrán ajustar a las necesidades específicas de las empresas interesadas. A su vez, la segunda fase de la plataforma logística de Salamanca incluirá parcelas de hasta 70.000 metros cuadrados.

Otro polo logístico que se apoya en la intermodalidad es el de Burgos. El Centro de Transportes de Burgos sumó hace unos años una nueva ampliación de 220.000 metros cuadrados y que supuso una inversión de 7,5 millones de euros. El centro de transportes, que inició su actividad con una superficie de 80.000 metros cuadrados, supera el medio millón una vez ejecutada la ampliación. La ejecución de la ampliación se llevó a cabo sobre unos terrenos propiedad de Aena, que ha cedido los derechos de superficie por un período de 50 años.



Zaldesa impulsa una nueva área logística junto al puerto seco de Salamanca.

obras, está previsto que las parcelas se vayan comercializando.

El proyecto ‘Puerta del Noroeste’ en Benavente cuenta con 589.200 metros cuadrados de superficie total. La zona destinada a suelo privado dispondrá de una superficie de 359.380 metros cuadrados, lo que representa el 60,90 por ciento sobre el total, de los que 305.055 metros cuadrados corresponderán a logística, es decir, el 51,77 por ciento sobre el total del proyecto, con una edificabilidad de 198.285 metros cuadrados.

MERCADO LOGÍSTICO | PAÍS VASCO

UNA OFERTA CON PRODUCTO LIMITADO

CBRE PROYECTA UNA RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN EN ACTIVOS TRAS EL RECORTE SUFRIDO EN 2025 A LA CUARTA PARTE DE SU ANTERIOR COMPARATIVA INTERANUAL

El mercado inmologístico vasco registró en 2025 una actividad limitada por la escasez estructural de producto adecuado, especialmente para las operaciones de mayor tamaño, revela el análisis anual de la consultora CBRE. Según sus datos, la inversión se desplomó a la cuarta parte con respecto a los cerca de 100 millones de euros desembolsados en 2024, si bien para el ejercicio en curso contempla una recuperación para situarla en un entorno próximo a los 70 millones.

VENANPRI GROUP PROTAGONIZÓ EN 2025 LA MAYOR INVERSIÓN

La operación de mayor envergadura estuvo protagonizada por la estadounidense Venanpri Group, matriz de Bellota Herramientas, con la venta de tres de sus naves logísticas en el País Vasco, bajo el modelo *sale & leaseback*. La transacción del fabricante de herramientas para la agricultura, construcción e industria a una *family office* estuvo asesorada por la consultora inmobiliaria JLL.

La actividad inmologística mantiene su dinamismo en el entorno de Vitoria. Entre los promotores destacados se sitúa PK Blue Industrial & Logistics, que

maneja un volumen de inversión de 150 millones de euros para el periodo entre 2020 y 2027, de los cuales 100 millones ya se han materializado en diversos proyectos.

La compañía, controlada por H.I.G. Capital, Savills Investment Management y Pulsar Krean, gestiona una

cartera que alcanza actualmente los 300.000 metros cuadrados de suelo, de los que se han construido 85.000 y otros 60.000 están pendientes de ejecutar en el entorno de la capital alavesa.

Así, PK Blue ha tramitado la rehabilitación de suelos y edificios de la antigua Cegasa, donde ha alquilado una nave de 14.000 metros cuadrados a XPO Logistics, y otra de 26.000 metros cuadrados está siendo demandada para varios proyectos industriales.

La empresa gestiona un suelo de 50.000 metros cuadrados para desarrollar un proyecto 'llave en mano' de 35.000 metros cuadrados, así como de otra actuación destinada a restaurar unas oficinas de 4.000

metros cuadrados. Además, PK Blue está culminando otro desarrollo, con una extensión de 9.000 metros cuadrados, cuya entrega está prevista para el presente mes de mayo, a través de un proyecto llave en mano para XPO Logistics.

La promotora inmologística P3 ha arrendado a Transnatur, antes de la finalización de las obras, un módulo de 8.500 metros cuadrados, dotado de ocho muelles de carga para camiones, en su nueva plataforma logística de Zigoitia (Álava).

La transitaria, que tiene la filial vasca Transnatur Norte, ocupará el segundo módulo de mayor tamaño de P3 Zigoitia para desarrollar una labor especializada en el almacenamiento de productos de acero, al ser-

150

MILLONES DE EUROS INVERTIRÁ HASTA 2027 PK BLUE

Imagen virtual del desarrollo de VPG Park La Naval, en Sestao.



vicio de un grupo empresarial vasco, así como para otras operativas multicliente.

Además, el promotor inmo­logístico Panattoni ha completado su desarrollo en el polígono industrial de Jándiz de Vitoria, con más de 33.000 metros cuadrados, distribuidos en dos fases. Cegasa Energía ha sido

P3 ARRENDÓ UN MÓDULO EN ZIGOITIA A TRANSNATUR

el último inquilino en ocupar un módulo de 2.900 metros cuadrados, encuadrado dentro del primer complejo de Panattoni Park Vitoria-Gasteiz. Esta instalación dispone de 20.460 metros cuadrados, repartida en siete módulos, dos de los cuales ya están ocupados por Kromberg & Schu-

bert, y los otros cuatro por Rhenus.

Panattoni también anunció, durante el pasado febrero, el alquiler al operador logístico DHL del 50 por ciento de la segunda fase de Panattoni Park Vitoria-Gasteiz, un inmueble de 13.000 metros cuadrados en el polígono de Jándiz, que compartirá con la empresa sueca Boxon-Tech.

Merlin Properties entregó el pasado año una nave con una superficie de más de 72.700 metros cuadrados a Mercedes-Benz, también situada en el polígono vitoriano de Jándiz, tras su reforma. También en territorio alavés desarrolla el *data center* Bio-Ara 2, con una capacidad de 48 MW, y que proyecta su entrada en servicio a finales de este año.

Garland Transport Solutions acordó con Mileway trasladar sus instalaciones, dentro del polígono de Jándiz, a un módulo de 2.200 metros cuadrados enclavado en el Centro de Transportes de Vitoria.

UNA NAVE DE MERLIN PROPIETIES PARA MERCEDES-BENZ

En el territorio vizcaíno, FedEx implantó un almacén de 2.700 metros cuadrados en el polígono industrial de Ibarzabarra, en Sestao. Este desarrollo, impulsado por Ugaren y CBRE en las antiguas instalaciones de Babcock Wilcox, proporciona unos 40.000 metros cuadrados de superficie edificada repartida en dos naves.

Por su parte, TSB (antigua Transabadell) se ha

trasladado a unas nuevas instalaciones en el polígono industrial La Cruz en el municipio vizcaíno de Lezama, a unos 10 kilómetros de Bilbao. La nueva delegación de TSB se sitúa en una parcela de forma rectangu-

Panattoni completó el desarrollo de 33.000 m2 en el polígono vitoriano de Jándiz.



comenzar las obras de rehabilitación de otros tres edificios protegidos de servicio.

El proyecto, que se desarrolla en el antiguo astillero La Naval, en Sestao, tendrá una superficie aproxi-

lar de 7.200 metros cuadrados, en la que se ha levantado una nave con una superficie útil de 3.700 metros cuadrados y que está dotada con 27 muelles de carga para trailers, camiones ligeros y furgonetas de distribución.

Otro desarrollo inmo­logístico que ha iniciado su transformación se localiza en las antiguas instalaciones de Magefesa en Derio, donde se contempla levantar cuatro naves con una superficie de 4.000 metros cuadrados cada una.

VGP Group ha iniciado las obras de rehabilitación de dos edificios protegidos en VGP Park La Naval, en Sestao, cerca del puerto de Bilbao. El taller mecánico abarca una superficie de 10.600 metros cuadrados, y el taller de máquinas y calderas, 4.700 metros cuadrados, y su adecuación está previsto para principios de 2027. Paralelamente, VGP también contempla

mada de 220.000 metros cuadrados, de los cuales 114.000 serán construidos y arrendables, incluyendo los almacenes de nueva construcción y los edificios y estructuras protegidos restantes, aunque la cifra que fluctuará en función de las necesidades específicas de los proyectos que se desarrollen en el parque empresarial.

Puerto de Bilbao

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Bilbao avanza en las obras del espigón central que generarán una extensión de 310.000 metros cuadrados, tras una inversión de 55 millones de euros, y cuya finalización está prevista para el primer trimestre de 2027.

BGO (BentallGreenOak) continúa con su desarrollo en el municipio guipuzcoano de Irún con una promoción de 36.000 metros cuadrados repartida en 12 naves modulares.

€
55
MILLONES
DEL PUERTO DE
BILBAO AL
ESPIGÓN CENTRAL

OPINIÓN | MOMENTO DE TRANSICIÓN

DEL VOLUMEN A LA NECESIDAD DE PROXIMIDAD Y ESPECIALIZACIÓN

**ROBERTO
ÁGREDA**

 Socio director
Inmoking Madrid


El sector inmologístico ha vivido en los últimos años un crecimiento sin precedentes, con cifras de contratación y absorción que han superado de forma continuada los millones de metros cuadrados anuales. Este crecimiento ha venido impulsado, en gran medida, por la consolidación de operativas logísticas con necesidades de almacenamiento superiores a los 50.000 metros cuadrados, que, sumadas a diversas operaciones de gran volumen, han dado lugar a cifras récord desde 2020.

Este punto de inflexión estuvo claramente marcado por la pandemia, que aceleró de forma definitiva el desarrollo del comercio electrónico. Como consecuencia, y unido al fuerte interés de los fondos institucionales por colocar grandes volúmenes de capital, tanto propietarios de suelo como promotores centraron su estrategia en el desarrollo de grandes plataformas logísticas destinadas a un único inquilino solvente. Este modelo, basado en activos mono-inquilino, ofrecía una gestión más sencilla y con menor complejidad operativa. Sin embargo, este enfoque ha llevado al sector a centrarse principalmente en el volumen, dejando en un segundo plano otras necesidades igualmente relevantes. Existe una demanda creciente de espacios logísticos más pequeños, altamente operativos y ubicados en entornos próximos a las ciudades, que en muchos casos no encuentra respuesta en el mercado actual. Esta demanda latente, lejos de reducirse, continúa aumentando, mientras el producto necesario para cubrirla empieza ahora a desarrollarse.

En este contexto, cobran especial relevancia los activos conocidos como *Light Industrial*. Lejos de ser una tipología nueva, se trata de almacenes de menor superficie -con ratios que oscilan entre los 800 y los 1.500 metros cuadrados- que cuentan con acceso mediante uno o dos muelles de carga para vehículos pesados y acceso directo a nave. Este tipo de activos, inicialmente desarrollados en las primeras coronas de las grandes ciudades, dejaron de producirse en favor de las denominadas “naves ni-

do”, que ofrecían mayor rentabilidad en su comercialización.

En la actualidad, estamos observando cómo promotores vuelven a poner el foco en este tipo de producto, identificando ubicaciones estratégicas donde desarrollar activos que den servicio a pymes y operadores que, en muchos casos, complementan la actividad de los grandes centros logísticos situados en sus inmediaciones. En este sentido, compañías como Hermes Properties, del grupo JJ Matriz Capital, están impulsando el desarrollo de este tipo de activos en entornos próximos a grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia o Murcia, apostando tanto por producto *Light Industrial* como por desarrollos vinculados al *retail*.

Más allá de esta tendencia, uno de los principales desafíos del sector a futuro será la disponibilidad de suelo en ubicaciones cercanas a los grandes núcleos de población. La escasez de suelo finalista obliga a replantear el desarrollo de nuevos ámbitos industriales que permitan consolidar bolsas de suelo adecuadas, vinculadas a infraestructuras de transporte que soporten el crecimiento de las empresas de distribución.

El concepto de *Last Mile* es un claro ejemplo de esta transformación. Mientras que en mercados como Madrid o Barcelona este tipo de activos se ubican todavía a distancias aproximadas de 14 kilómetros del centro urbano, en ciudades como Londres es necesario desplazarse hasta 30 kilómetros para encontrar este tipo de espacios, lo que refleja una tendencia que previsiblemente se replicará en el mercado nacional.

En definitiva, el sector inmologístico se encuentra en un momento de transición, en el que el foco comienza a desplazarse desde el volumen hacia la especialización, la proximidad y la eficiencia operativa. En este contexto, una mayor agilidad en los procesos de desarrollo urbanístico y un mayor apoyo por parte de las administraciones públicas serán clave para garantizar la evolución sostenible de un sector estratégico para la economía nacional.

UNO DE LOS PRINCIPALES DESAFÍOS DEL SECTOR A FUTURO SERÁ LA DISPONIBILIDAD DE SUELO EN UBICACIONES CERCANAS A LOS GRANDES NÚCLEOS DE POBLACIÓN



MERCADO LOGÍSTICO | SOSTENIBILIDAD

VERDE Y GRANDE

LAS CERTIFICACIONES EN SOSTENIBILIDAD LEED Y BREEAM SE CONSOLIDAN EN UNAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS, CUYA TENDENCIA ES AVANZAR EN SU MAYOR DIMENSIÓN

El subsector inmo­logístico se ha posicionado como la segunda tipología con mayor número de certificaciones LEED en España, solo por detrás del sector de oficinas. Un hito especialmente relevante dado que hace apenas seis años ocupaba el tercer puesto, por detrás de la actividad comercial-*retail*. El comercio electrónico y la transformación de las cadenas de suministro han reescrito las reglas del juego.

Según los datos de 2025 de Spain Green Building Council, la inmo­logística acumula, desde 2013, un total de 149 certificaciones LEED, de los que 13 se obtuvieron el pasado año, con casi 1,1 millones de metros cuadrados.

La tendencia más destacada del pasado ejercicio es la consolidación hacia plataformas de última generación de mayor escala, con un 38 por ciento menos de certificaciones que en 2024, pero con una superficie construida certificada que creció un 64 por ciento.

Montepino obtuvo en 2025 la certificación LEED en cinco proyectos situados en Illescas (Toledo), Zaragoza, Alaquas (Valencia) y Málaga que sumaron una extensión de más de 120.000 metros cuadrados. Con estas homologaciones, Montepino-Valfondo, acumula 32 certificados, liderando en España la clasificación LEED, seguida por Merlin, con otras 15, y por Cilsa, la sociedad gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, con una decena.

Por su parte, Newdock implantó en 2025 el sello LEED en dos complejos en Illescas y Getafe, que suman casi 100.000 metros cuadrados de Illescas. PK Blue también certificó el pasado año dos actuaciones en Vitoria, que sumaron más de 180.000 metros cuadrados. Prologis logró la homologación LEED en su proyecto de

San Fernando de Henares, que tiene 321.000 metros cuadrados. Asimismo, FM Logistic certificó un complejo de 212.000 metros cuadrados en Illescas.

También el sello BREEAM, impulsado desde la Fundación Instituto Tecnológico de Galicia, ha logrado destacados avances

en el sector inmo­logístico. Actualmente, son ya 855 los proyectos inmo­logísticos evaluados, lo que supone el 20,41 por ciento del total de proyectos evaluados por BREEAM en España desde 2011. En 2025 han sido 159 los proyectos inmo­logísticos evaluados

con registros y certificados.

Entre los hitos se encuentra el complejo P3 Abrera, promovido por P3 Logistic Parks (P3), que ha obtenido la certificación BREEAM Outstanding con una puntuación del 97,76 por ciento, la más alta otorgada en España. Situada en Cataluña, P3

Instalación de Montepino en el complejo Plaza de Zaragoza.

Abrera es una instalación de aproximadamente 21.000 metros cuadrados, construida originalmente en 2001, y rehabilitada con una transformación integral para reducir su impacto ambiental.

Delin Property consiguió excepcionales puntuaciones con la segunda y tercera fase de Delin Logistic Park South Madrid, desarrolladas en Illescas, y con unas superficies próximas a los 21.000 metros cuadrados cada una. Segro también obtuvo el reconocimiento BREEAM en su complejo de 42.000 metros cuadrados localizado en Cerdanyola del Vallès (Barcelona).

Por su parte, GLP también certificó con BREEAM su desarrollo G-Park Getafe con más de 22.300 metros cuadrados de extensión. Montepino también logró dicho reconocimiento para su desarrollo de 58.000 metros cuadrados en Illescas. El promotor VPG también logró BREEAM en su desarrollo del proyecto VPG Park Pamplona Noáin de 50.000 metros cuadrados, destinado para acoger la planta de ensamblaje de baterías de Mobis España.

Panattoni, que en 2025 celebró su quinto aniversario en la península ibérica, en los que ha adquirido 2.304.000 metros cuadrados de suelo y construido 554.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable, desarrolla sus plataformas logísticas avaladas por la certificación BREEAM.

13

CERTIFICADOS LEED FUERON OTORGADOS EL PASADO AÑO



Menos desvíos. Más entregas.

**Nave logística
en alquiler**

**SAN AGUSTÍN DC1
Madrid**

**14.945 m²
disponibles ahora**

ACCEDE A LA A-1 EN SEGUNDOS
DISPONIBLE AHORA

**Conecta.
Distribuye.
Crece.**

Prologis.es

 **PROLOGIS**[®]