

Sostenibilidad logística en España: diagnóstico actual, avances reales y retos que definirán la agenda 2025–2027 - Logística - CdeComunicacion.es

- En los últimos años, hablar de sostenibilidad en logística ha dejado de ser reputacional para convertirse en un factor que condiciona decisiones



<https://logistica.cdecomunicacion.es/energia-y-sostenibilidad/161351/sostenibilidad-logistica-en-espana-diagno...>

Óscar Aguilar

Miércoles, 01 abril 2026

Durante los últimos años, hablar de sostenibilidad en logística ha dejado de ser un ejercicio reputacional para convertirse en un factor estructural que condiciona decisiones de inversión, diseño de infraestructuras y modelos operativos. El sector avanza empujado por una regulación cada vez más exigente, por la presión de clientes y mercados así como por una realidad incuestionable: mejorar la eficiencia ya no es sólo una cuestión de costes, sino de

Compartir: [Linkedin](#) [Whatsapp](#) [Facebook](#) [Twitter](#)

Ese fue el hilo conductor de las conversaciones mantenidas con responsables de patronales, cargadores, fabricantes, gestores de infraestructuras y proveedores de soluciones. Actores distintos, con roles muy diferentes dentro de la cadena de suministro, pero con un diagnóstico sorprendentemente alineado: la sostenibilidad no se construye con proyectos aislados ni con discursos, sino que lo hace con decisiones operativas, inversión sostenida y colaboración real.

“La sostenibilidad no es un departamento: es un cambio de mentalidad”

Francisco Aranda, presidente de UNO Logística, marca desde el primer minuto la línea que vertebra al sector en la actualidad: “La sostenibilidad ya no es un elemento

competitividad a medio y largo plazo.

accesorio ni una declaración formal. Es un criterio que condiciona la estrategia de negocio, la inversión y la manera de trabajar con proveedores y administraciones”.

En sus declaraciones, Aranda reconoce que muchas empresas han pasado “del discurso a la acción”, empujadas tanto por la normativa como por la presión natural de los clientes. “Ninguna empresa puede permitirse dejar de invertir en sostenibilidad si quiere seguir siendo competitiva”.

Pero insiste en un matiz clave: la transición no debe abordarse desde el miedo, sino desde una lógica empresarial sólida. “La sostenibilidad es eficiencia. Es menos consumo, menos costes y procesos mejor diseñados. No es una carga añadida, sino una oportunidad de construir cadenas más robustas”.

Una visión que conecta plenamente con la que ofrece Ramón García, director general del Centro Español de Logística (CEL), que observa un cambio profundo en el enfoque del sector: “Hemos pasado de pensar en cómo cumplir a pensar en cómo mejorar. Hoy la sostenibilidad se aborda desde la revisión de procesos, la eliminación de ineficiencias y la planificación”.

Desde el CEL subrayan que sostenibilidad y eficiencia operativa ya no se conciben por separado. “Mejorar procesos, reducir desperdicios y trabajar con más inteligencia acaba teniendo un impacto positivo tanto en el medio ambiente como en los costes”, apunta García.

NO TE QUEDES FUERA DE ARIS 2026

Un sector en transformación acelerada

La conversación con UNO y CEL permite dibujar un contexto claro: la logística española atraviesa una transformación simultánea en varios frentes. Según Aranda, el cambio se está produciendo en paralelo en el transporte, los almacenes, la última milla y, sobre todo, en la forma de colaborar. “La colaboración ha dejado de ser una aspiración para convertirse en una necesidad de supervivencia”.

Ramón García coincide en ese diagnóstico y aporta datos concretos. Desde el CEL observan avances reales y medibles en planificación de rutas, simplificación de embalajes y optimización de la logística inversa.

Un ejemplo significativo lo recoge el V Estudio sobre la Logística del e-commerce de CEL y NTT Data: aunque el coste medio de envío en última milla ha aumentado, las mejoras operativas han permitido compensarlo. Solo en 2025, la optimización de devoluciones ha supuesto un ahorro de 158 millones de euros. “Los avances no son teóricos. Se traducen en operaciones más eficientes, menos desperdicio y un uso más inteligente de los recursos”.

No obstante, ambos coinciden en que el ritmo no es homogéneo. “La Administración va más rápida regulando que la industria desarrollando soluciones. Y eso nos obliga a hacer equilibrios permanentes”, resume Aranda.

El almacén como laboratorio de eficiencia

Una parte creciente de la sostenibilidad se juega dentro de las naves. Joan Catalán, director general de Toyota Material Handling España, lo observa a diario en proyectos muy diversos: “Hoy nadie automatiza por moda. Los proyectos se plantean cuando hay un ahorro claro, una mejora de seguridad o una reducción del consumo energético medible”.

La sostenibilidad, en este ámbito, se traduce en decisiones muy concretas: electrificación de flotas de interior, uso de baterías de litio, telemetría para reducir recorridos improductivos y sistemas de gestión energética integrados en la operativa diaria. “La innovación también consiste en diseñar soluciones que puedan escalarse y adaptarse cada año”, apunta Catalán.

Una idea que refuerza UNO desde su posición de patronal: “La inversión en sostenibilidad en almacén no sólo reduce emisiones. Ayuda a retener talento, mejora la ergonomía y reduce la accidentabilidad. Las empresas que lo entienden avanzan más rápido”.

En este punto, la visión de los gestores de infraestructuras resulta clave. Francisco Vázquez, Essentials Solutions Manager de Prologis, aporta una perspectiva muy clara desde el terreno: “La electrificación de la intralogística es ya un estándar. Nuestro parque de carretillas está completamente electrificado desde hace años”.

Prologis ha ido más allá de los mínimos regulatorios, impulsando puntos de recarga adicionales y acompañando activamente a los clientes en la transición. “Nuestro papel es empujar el cambio, no limitarnos a cumplir”.

Un ejemplo tangible es la reconversión completa del portfolio a iluminación LED. “Es el 100%. No lo vemos como un ahorro para Prologis, sino como una inversión. El ahorro se lo trasladamos al cliente, que es quien asume el consumo”.

La reducción es significativa: entre un 40% y un 50% menos de consumo respecto a sistemas anteriores, además de una clara reducción de CO2 dentro del objetivo corporativo de cero emisiones netas en 2040.

Energía, electrificación y límites reales

Si hay un mensaje compartido por todos los interlocutores es la necesidad de realismo. La electrificación avanza, especialmente en última milla y media distancia, pero existen límites técnicos que no pueden ignorarse. “Hay recorridos que todavía son demasiado largos para las capacidades actuales de las baterías”, explica Vázquez. “Forzar el cambio sin que la red esté preparada puede generar cuellos de botella”.

Desde Prologis, con presencia internacional, advierten de experiencias en países que han avanzado muy rápido en adopción eléctrica sin adaptar infraestructuras. “La transición energética no puede ir más rápido que la red ni que la economía”.

Una reflexión que conecta con lo que señala Ramón García desde el CEL: “Sin calidad del dato, infraestructuras modernas y talento capacitado, electrificar flotas o descarbonizar almacenes solo responde a una parte de la ecuación”.

Economía circular y transformación del modelo

Más allá de energía y transporte, la sostenibilidad también se juega en cómo se diseñan y utilizan los activos. Ana Jorge, directora de Estrategia y Transformación de GAM, lo resume así: “La sostenibilidad es uno de los pilares estratégicos de GAM y se articula en cuatro ejes: economía circular, energía y movilidad sostenible, impacto social y transformación del negocio”.

Un ejemplo claro es Reviver, un proyecto pionero de refabricación de maquinaria. “Refabricamos equipos al final de su vida útil, evitando fabricar nuevas máquinas y reduciendo de forma drástica el consumo de recursos”.

La inversión supera los 25 millones de euros y los resultados son medibles: más de 500 máquinas refabricadas, más de 3.000 toneladas de CO2 evitadas y una recuperación del 92% de los materiales. “La economía circular no es una tendencia: en un mundo de recursos limitados, es pura lógica industrial”.

Además, el proyecto incorpora una dimensión social relevante, con la creación de empleo en zonas despobladas y la integración de personas con diversidad funcional.

El papel del cargador: del origen al destino

Desde la perspectiva del gran distribuidor, Luis Alberto Báez, director de Supply Chain de Carrefour España, explica que la sostenibilidad está plenamente integrada en la operativa: “Es un eje estratégico y forma parte de toda nuestra cadena de suministro”.

Carrefour ha apostado por herramientas de planificación avanzada, eficiencia energética en plataformas, autoconsumo y modelos de economía circular, además de trabajar de forma estrecha con operadores logísticos. “La automatización y la integración de datos nos han permitido mejorar productividad y disponibilidad de producto, reduciendo al mismo tiempo el impacto ambiental”.

El objetivo es claro: una última milla más sostenible y una hoja de ruta que apunta a la neutralidad de carbono en 2040.

Regulación: un compañero exigente

La normativa aparece de forma recurrente en todas las conversaciones. “La regulación marca el camino, pero la ventaja competitiva estará en anticiparse”, señala Ramón García.

Desde UNO, Aranda insiste en la necesidad de reglas claras y viables: “Las empresas están comprometidas. No es un problema de voluntad, sino de viabilidad técnica y económica”.

Y desde Prologis se añade un matiz clave: “No se puede cambiar todo el parque móvil de un día para otro. El ritmo tiene que ser el adecuado”.

Hacia 2026–2028: una logística más limpia, más técnica y más humana

Mirando al futuro inmediato, el consenso es amplio. Más digitalización, más automatización, más medición y, sobre todo, más foco en las personas.

“No podemos hablar de sostenibilidad sin hablar de talento”, afirma Aranda.

“Reducir emisiones también es mejorar la vida del transportista”, añade Valentín Andaluz desde Pascual.

Una conclusión compartida por todos: la sostenibilidad ya no es un proyecto paralelo. Es, simplemente, la manera en la que la logística aprende a funcionar mejor.

Compartir: [Linkedin](#) [Whatsapp](#) [Facebook](#) [Twitter](#)