

**DESARROLLO DE PROPUESTA:
PARQUE LOGÍSTICO SANTA ANA
EN CARTAGO, VALLE DEL CAUCA.**

JUAN DAVID LÓPEZ BUENO

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN Y DESARROLLO
INMOBILIARIO
SANTIAGO DE CALI**

2025

DESARROLLO DE PROPUESTA:
PARQUE LOGÍSTICO EN CARTAGO, VALLE DEL CAUCA.

TRABAJO INTEGRADOR

JUAN DAVID LÓPEZ BUENO

PROFESOR

REYNEL GONZALEZ FLOREZ

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN Y DESARROLLO

INMOBILIARIO

SANTIAGO DE CALI

2025

Contenido

1. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.	7
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	7
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	8
1.3. OBJETIVO GENERAL	8
1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	8
1.5. JUSTIFICACIÓN	10
2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	12
2.1. ESTADO DEL ARTE	12
2.2. MARCO TEÓRICO	18
2.3. MARCO LEGAL	19
3. CARACTERIZACIÓN DEL LOTE	23
3.1. CARACTERIZACIÓN DEL LOTE	23
3.1.1 ESTRUCTURA URBANA	28
3.1.2 ESTRUCTURA AMBIENTAL.	29
3.1.3 ESTRUCTURA DE MOVILIDAD	30
3.1.4 ÁREA DE ACTIVIDAD Y EDIFICABILIDAD	33
3.1.5 EDIFICIOS PARA INDUSTRIAS DE ALTO Y GRAVE IMPACTO.	34
3.2. SÍNTESIS	35
4. ESTUDIO DE MERCADO	37

4.1. ANÁLISIS DE MERCADO PAÍS	37
4.1.1 ANÁLISIS DE CIFRAS MACROECONÓMICAS RELEVANTES	37
4.2. DEMANDA DE PARQUES INDUSTRIALES Y BODEGAS	41
4.2.1 Entrevista administradora GLOBAL LOGISTICS, Cerritos.	43
4.2.2 CARACTERIZACIÓN DE LA ECONOMÍA REGIONAL	44
4.2.3 Estructura productiva del norte del Valle y el Eje Cafetero	45
4.2.4 Análisis de la Demanda	51
4.3. Demanda efectiva	54
4.4. OFERTA DE PARQUES INDUSTRIALES Y BODEGAS	57
4.4.1 ANÁLISIS OFERTA	59
4.5. CONCLUSIONES ANÁLISIS DEL MERCADO	65
5. ANÁLISIS DOFA Y TRATAMIENTOS DE DATOS	67
5.1. DOFA	67
5.2. ESTRATEGIAS DOFA	68
5.3. BRIF.	69
6. DESARROLLO DE ANTEPROYECTO Y FACTIBILIDAD TECNICO ECONOMICA DEL PROYECTO.	76
6.1. ESTUDIO DE CABIDA.	76
6.2. ANTEPROYECTO.	77
7. COSTOS Y FINANCIAMIENTO.	78

7.1. PRESUPUESTO DEL PROYECTO.	78
7.1.1 COSTO DEL LOTE	78
7.1.2 COSTOS DIRECTOS	79
7.1.3 COSTOS INDIRECTOS	80
7.2. EVALUACIÓN FINANCIERA	80
7.3. ESTRATEGIAS DE FINANCIAMIENTO	81
8. ESQUEMA ADMINISTRATIVO	81
9. ESTRUCTURA COMERCIAL DEL PROYECTO	81
9.1. PRECIOS DE VENTA DEL PROYECTO	81
9.2. FINANCIACIÓN DE LAS UNIDADES INMOBILIARIAS	81
9.3. ESTRUCTURA DE CAMPAÑA PUBLICITARIA	81
10. LECCIONES APRENDIDAS	81

Ilustración 1. ZAL de Buenaventura (Zona de Actividades Logísticas)
Ilustración 2. Zona Franca del Pacífico (Palmira – Valle del Cauca)
Ilustración 3. Zona Franca Internacional de Pereira
Ilustración 4. Zona Franca de Bogotá – Parque Industrial de Cota
Ilustración 5. PLAZA – Plataforma Logística de Zaragoza (España)
Ilustración 6. Parques Logísticos en Monterrey (México)

Ilustración 7. Localización regional – Cartago
Ilustración 8. Localización del lote
Ilustración 9. Polos de desarrollo
Ilustración 10. Foto 1 del lote
Ilustración 11. Foto 2 del lote
Ilustración 12. Tipo de suelo del lote

Ilustración 13. Zonas de protección y consideraciones ambientales
Ilustración 14. Conectividad regional
Ilustración 15. Vías existentes y proyectadas
Ilustración 16. Zonificación de suelo urbano y de expansión
Ilustración 17. Concentración de parques logísticos a nivel país
Ilustración 18. Comportamiento por sectores

Ilustración 19. Toneladas transportadas por corredor
Ilustración 20. Producción industrial anual: Risaralda – Valle del Cauca
Ilustración 21. Participación de exportaciones totales
Ilustración 22. Participación de empresas exportadoras por departamento
Ilustración 23. Participación de empresas importadoras por departamento
Ilustración 24. Costos logísticos

Ilustración 25. Proporción de empresarios que realizaron inversiones
Ilustración 26. Demandantes y necesidades logísticas en la región
Ilustración 27. Clasificación y características buscadas en bodegas
Ilustración 28. Precios de mercado bodegas mayores a 1.000 m²
Ilustración 29. Precios de mercado bodegas menores a 1.000 m²
Ilustración 30. Precio de renta y tasa de disponibilidad Clase A

Ilustración 31. Caracterización de la oferta
Ilustración 32. Matriz DOFA
Ilustración 33. Estrategias DOFA
Ilustración 34. Localización del lote
Ilustración 35. Resumen cabida
Ilustración 36. Plano Urbanístico
Ilustración 37. Render

Ilustración 38. Plano de planta tipo
Ilustración 39. Plano de corte
Ilustración 40. Estudio de mercado
Ilustración 41. Presupuesto costos directos
Ilustración 42. Presupuesto costos indirectos
Ilustración 43. PYG
Ilustración 44. Participación usos
Ilustración 45. Participación fuentes
Ilustración 46. Esquema administrativo
Ilustración 47. Plan de financiación
Ilustración 48. Pauta
Ilustración 49. Landing Page

RESUMEN

El proyecto plantea el desarrollo de un Parque Logístico en Cartago, Valle del Cauca, como respuesta a la creciente demanda de infraestructura especializada generada por el acelerado crecimiento industrial del norte del Valle y del Eje Cafetero. En los últimos años, esta zona ha recibido una expansión significativa de empresas manufactureras, agroindustriales, comerciales y de servicios, lo que ha incrementado la necesidad de espacios modernos que faciliten operaciones de distribución, almacenamiento y movilidad de mercancías.

Cartago, reconocida como parte del Triángulo del Café, ocupa una posición estratégica entre Pereira, Armenia, Manizales y las rutas principales que conectan con Cali, Buga, Zarzal y el puerto de Buenaventura. Esta ubicación privilegiada convierte a la ciudad en un punto natural de concentración y redistribución de carga, lo cual fundamenta la pertinencia de un parque logístico que potencie su papel dentro de la red logística nacional.

El proyecto busca ofrecer soluciones a los retos actuales de la región, tales como la congestión en corredores viales, la falta de espacios adecuados para almacenamiento, la necesidad de optimizar las cadenas de suministro empresariales y la oportunidad de fortalecer procesos de exportación. Así, la implementación del parque logístico contribuirá a disminuir costos operativos, mejorar tiempos de respuesta, atraer inversión, dinamizar la economía local y generar empleo, fortaleciendo la competitividad del territorio.

En conjunto, esta iniciativa pretende consolidar a Cartago como un **hub logístico regional**, capaz de soportar el crecimiento actual y futuro de la industria, y de posicionarse como un punto clave dentro de los flujos comerciales del Valle del Cauca y el Eje Cafetero.

1. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La región conformada por el Norte del Valle del Cauca y Risaralda, en el suroccidente colombiano, constituye un importante eje industrial dentro del contexto nacional. Su localización estratégica, diversidad productiva y conectividad con los principales centros urbanos del país, así como su cercanía a corredores logísticos internacionales, han favorecido la consolidación de una base industrial dinámica y resiliente. Este crecimiento ha sido impulsado por su riqueza agrícola, la disponibilidad de materias primas, mano de obra calificada y la mejora continua en infraestructura vial y conectividad regional. Como resultado, un número creciente de industrias nacionales e internacionales están instalando operaciones en esta zona estratégica.

A pesar de este contexto favorable, Cartago enfrenta limitaciones estructurales que han frenado su desarrollo logístico e industrial, incluso siendo una ciudad clave dentro del norte del Valle del Cauca. Actualmente, el municipio carece de infraestructura logística especializada para almacenamiento, distribución, consolidación de carga y servicios complementarios, lo cual dificulta su articulación eficiente con las cadenas de valor regionales.

La falta de inversión en plataformas logísticas modernas ha derivado en una subutilización del potencial geográfico y económico de Cartago, quedando rezagada frente a ciudades cercanas como Pereira, que sí han logrado capitalizar su ubicación. Esta situación no solo afecta la competitividad territorial, sino que también ha

provocado una fuga de mano de obra calificada, obligando a muchos habitantes a trasladarse hacia otros centros urbanos en busca de oportunidades laborales. Esto debilita el tejido económico local y limita la capacidad de Cartago para consolidarse como un polo de desarrollo logístico y empresarial acorde con las necesidades actuales de la región.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Puede un proyecto de desarrollo logístico en el barrio Santa Ana, próximo al aeropuerto de Cartago, Valle del Cauca, aprovechar la ubicación estratégica del municipio para convertirse en un dinamizador económico que fortalezca la competitividad regional y aporte al desarrollo sostenible del territorio?

1.3. OBJETIVO GENERAL

Diseñar y proponer la implementación de un Parque Logístico en Cartago, Valle, que aproveche su ubicación estratégica y conectividad regional para fortalecer la infraestructura local, dinamizar el desarrollo económico, reducir la migración de talento humano y posicionar a la ciudad como un nodo logístico competitivo dentro del norte del Valle del Cauca y el Eje Cafetero.

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar las necesidades logísticas, de infraestructura y de servicios especializados de los actores económicos del norte del Valle y el Eje Cafetero, mediante fuentes primarias y secundarias, para establecer los requerimientos que debe cumplir el parque logístico.

- Diseñar la propuesta conceptual y funcional del Parque Logístico, incluyendo su distribución espacial, usos mixtos, servicios complementarios y criterios de eficiencia operativa, seguridad, sostenibilidad y escalabilidad.
- Evaluar la factibilidad técnica, económica, ambiental y de conectividad del proyecto, considerando costos de inversión y operación, análisis de riesgos, flujos de caja, impactos territoriales y requerimientos de integración con corredores viales y modos de transporte.
- Formular una estrategia de posicionamiento y atracción de empresas que incluya operadores logísticos, sectores agroindustriales, distribuidores, transportadores e inversionistas, mediante acciones comerciales, presencia sectorial y herramientas de promoción territorial.
- Definir el modelo comercial, financiero y operativo del parque, contemplando esquemas de ocupación (arrendamiento, venta, desarrollo llave en mano), estructura de servicios, gobernanza del proyecto y mecanismos que contribuyan a la generación de empleo y retención de talento local

1.5. JUSTIFICACIÓN

El desarrollo de un Parque Logístico en Cartago, Valle del Cauca, representa una oportunidad estratégica para potenciar el crecimiento económico y mejorar la

competitividad regional. La dinámica industrial del norte del Valle y del Eje Cafetero ha aumentado significativamente en los últimos años, generando una demanda creciente de servicios logísticos especializados que aún no encuentran una oferta adecuada en el territorio.

Aunque Cartago cuenta con una ubicación privilegiada dentro del sistema logístico nacional, esta ventaja no ha sido aprovechada plenamente debido a la ausencia de infraestructura moderna para almacenamiento, distribución, consolidación de carga y servicios complementarios. Como resultado, muchas empresas dependen de ciudades cercanas para suplir sus necesidades operativas, lo que incrementa tiempos, costos y limita la capacidad del municipio para integrarse de manera eficiente a las cadenas de valor regionales.

El establecimiento del parque logístico permitiría transformar la posición estratégica de Cartago en una plataforma funcional que articule el flujo de mercancías hacia los principales corredores viales y los mercados nacionales e internacionales. Además, la llegada de operadores logísticos y empresas asociadas impulsa el desarrollo empresarial local, ampliará la oferta laboral y ayudaría a reducir la migración de talento hacia otras ciudades.

Asimismo, el proyecto contribuiría a mejorar la eficiencia de los sectores productivos de la región, al proporcionar soluciones que optimicen tiempos de transporte, reduzcan costos operativos y fortalezcan la competitividad de las empresas. En conjunto, la iniciativa constituye un paso clave para consolidar a Cartago como un nodo logístico

regional capaz de responder a las necesidades actuales y futuras de la economía del norte del Valle y del Eje Cafetero.

2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. ESTADO DEL ARTE

Parques logísticos en Colombia

En el país se han desarrollado diversas plataformas logísticas que sirven como referencia para este proyecto, entre ellas:

Ilustración 1. ZAL de Buenaventura (Zona de Actividades Logísticas)



Fuente: [Inicio - Zona Franca del Pacífico](#)

La ZAL de Buenaventura es uno de los proyectos logísticos más importantes del país, orientado al manejo de carga portuaria, almacenamiento y servicios aduaneros. Su integración con el puerto principal de Colombia la convierte en un referente clave sobre multimodalidad logística y comercio exterior.

Ilustración 2. Zona Franca del Pacífico (Palmira – Valle del Cauca)



Fuente: [Las exportaciones desde la Zona Franca crecieron un 96% - El Diario](#)

Es un modelo de plataforma logística e industrial especializada que integra zonas de manufactura, centros de distribución y servicios aduaneros. Su cercanía a Cali y excelentes conexiones viales la destacan como un caso relevante para el suroccidente del país.

Ilustración 3. Zona Franca, internacional de Pereira.



Fuente: [Centro logístico y Zona Franca de Pereira sacan la cara por el Eje Cafetero](#)

Este parque es especialmente relevante para el caso de estudio, debido a su proximidad a Cartago y a la articulación que tiene con el Eje Cafetero. Representa un ejemplo de cómo una ciudad intermedia puede consolidarse como nodo logístico regional.

Ilustración 4. Zona Franca de Bogotá – Parque Industrial de Cota



Fuente: [Zona Franca Bogotá, ejemplo de resiliencia y éxito durante la pandemia | AmCham Colombia](#)

Es una plataforma de escala nacional que integra infraestructura para comercio exterior, almacenamiento especializado y servicios de alto valor agregado. Es uno de los complejos logísticos más completos del país.

Tendencias internacionales de parques logísticos

Ilustración 5. PLAZA – Plataforma Logística de Zaragoza (España)



Fuente: [Las plataformas logísticas aragonesas superan el medio millón de metros vendidos en los dos últimos años | Novologistica.com](#)

Es uno de los parques logísticos más grandes de Europa, reconocido por integrar infraestructura multimodal (carretera, ferrocarril y aeropuerto), así como servicios 3PL y 4PL.

Ilustración 6. Parques Logísticos en Monterrey (México)



Fuente: <https://centrourbano.com/revista/inmobiliario/meor-desarrolla-parque-logistico-en-monterrey/>

México es referente latinoamericano en parques industriales/logísticos orientados a manufactura y distribución internacional. Monterrey destaca por su articulación con cadenas de valor globales.

2.2. MARCO TEÓRICO

El desarrollo logístico y la competitividad regional dependen de la capacidad de los territorios para articular infraestructura, conectividad y servicios especializados que permitan gestionar eficientemente los flujos de bienes y mercancías. La literatura en logística y desarrollo territorial señala que las regiones productivas requieren estructuras físicas y organizacionales que faciliten procesos de transporte, almacenamiento, distribución y consolidación de carga, especialmente en contextos donde existe diversidad económica y crecimiento industrial.

Los parques logísticos emergen como infraestructuras clave para responder a estas necesidades. Son espacios planificados que concentran operaciones de la cadena de suministro en un mismo entorno, permitiendo reducir tiempos, optimizar recursos, integrar actores privados y públicos, y generar economías de escala que impactan directamente la productividad empresarial. Su importancia radica en que contribuyen a mejorar la eficiencia logística regional y a dinamizar la actividad económica mediante la prestación de servicios especializados que fortalecen las cadenas de valor.

Las ciudades intermedias desempeñan un papel fundamental en este contexto. Gracias a su conectividad, disponibilidad de suelo, cercanía a corredores regionales y menor congestión en comparación con las grandes urbes, pueden convertirse en nodos logísticos eficientes y articuladores del territorio. Sin embargo, para alcanzar este rol requiere infraestructura que respalde procesos de almacenamiento, distribución y servicios de valor agregado, integrándose así a las redes logísticas nacionales.

Los modelos internacionales aportan ejemplos relevantes de cómo la logística especializada puede transformar territorios. La Plataforma Logística de Zaragoza, en España, es reconocida por integrar transporte, almacenamiento y servicios avanzados en una infraestructura altamente tecnificada que dinamiza la economía regional y conecta múltiples modos de transporte. En Latinoamérica, los parques logísticos desarrollados en Monterrey (México) han impulsado procesos industriales y de exportación al consolidar plataformas que apoyan manufactura, distribución y servicios

3PL, demostrando el impacto que estas infraestructuras pueden tener en regiones con alto potencial productivo.

Aplicado al caso de Cartago, estas referencias demuestran que una ubicación estratégica no es suficiente por sí sola para generar competitividad si no existe infraestructura que facilite el funcionamiento eficiente de las cadenas de suministro. Aunque la ciudad cuenta con una posición geográfica privilegiada dentro de un corredor logístico activo, la ausencia de plataformas especializadas limita su capacidad para integrarse a las dinámicas económicas del norte del Valle y del Eje Cafetero. Sin infraestructura adecuada, la región enfrenta sobrecostos logísticos, dependencia de ciudades cercanas y menor capacidad de atraer empresas y retener talento.

En conjunto, los conceptos revisados evidencian que el desarrollo de un parque logístico en Cartago representa una intervención esencial para potenciar su papel dentro del sistema regional, mejorar la eficiencia operativa del territorio y transformar su localización estratégica en un verdadero activo económico.

2.3. MARCO LEGAL

La formulación de un parque logístico requiere un sustento conceptual que lo ubique más allá de un simple desarrollo inmobiliario, entendiéndolo como una plataforma estratégica que integra localización, conectividad, eficiencia y sostenibilidad. El marco teórico permite revisar los fundamentos de la economía espacial, la planificación territorial y la logística verde, estableciendo las bases para el diseño y operación del proyecto en Cartago como un nodo competitivo para el norte del Valle y el Eje Cafetero.

- **Constitución Política de Colombia (1991)**

Establece principios que sustentan la intervención del Estado en proyectos de desarrollo territorial y económico:

- Art. 334: El Estado interviene en la economía para promover productividad, competitividad y desarrollo armónico de las regiones.
- **Art. 365:** Los servicios públicos y la infraestructura económica son fundamentales para la competitividad.
- **Art. 339:** Obliga la formulación de planes de desarrollo, dentro de los cuales se enmarca la planificación territorial.

- **Normatividad sector transporte y logística**

- Ley 105 de 1993: Principios y regulación del transporte en Colombia; establece la planeación, control y vigilancia del sector.
- Ley 1682 de 2013 (Ley de Infraestructura de Transporte): Regula la planeación, estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo accesos viales y multimodales.
- Decreto 1478 de 2014: Define lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica y la articulación de actores públicos y privados fuente: MinTransporte.

- Resolución 20223040002435 de 2022 (MinTransporte): Establece los corredores logísticos estratégicos del país, dentro de los cuales se articula el corredor Buenaventura–Bogotá que atraviesa el norte del Valle fuente: MinTransporte.

- **Normatividad de ordenamiento territorial e inmobiliario**

Define los instrumentos para organizar el territorio, regular usos del suelo y orientar el desarrollo urbano.

- Ley 388 de 1997 (Ordenamiento Territorial): Regula el uso del suelo, planes de ordenamiento territorial (POT) y localización de proyectos de gran escala.
- Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de Cartago: Definen los usos del suelo permitidos, las zonas industriales y logísticas, y las condiciones de urbanismo e infraestructura.
- Normas urbanísticas locales: Reglamentaciones municipales sobre licencias de construcción, subdivisión de predios y normas de edificabilidad.

Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI (Ministerio de Transporte, 2021)

- Integración carretera–ferrocarril–aéreo
- Plataformas logísticas regionales
- Reducción de costos logísticos

Cartago se encuentra en un corredor clave para la conexión entre Valle, Eje Cafetero y Buenaventura.

- **Normatividad ambiental y social**

- Ley 99 de 1993: Crea el Sistema Nacional Ambiental (SINA) y establece la obligación de licencias ambientales para proyectos con impacto significativo.
- Decreto 1076 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente): Regula permisos de emisiones, vertimientos, aprovechamiento de recursos naturales.
- Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y CVC (Corporación Autónoma Regional del Valle): Competentes para evaluar y otorgar licencias o permisos ambientales.

- **Normatividad laboral y de inversión**

- Código Sustantivo del Trabajo y normas de seguridad industrial: Aplicables a la operación del parque y a la relación con trabajadores.
- Régimen de Zonas Francas (Decreto 2147 de 2016): Si el parque busca acogerse a este esquema, puede acceder a beneficios tributarios y aduaneros.

3. CARACTERIZACIÓN DEL LOTE

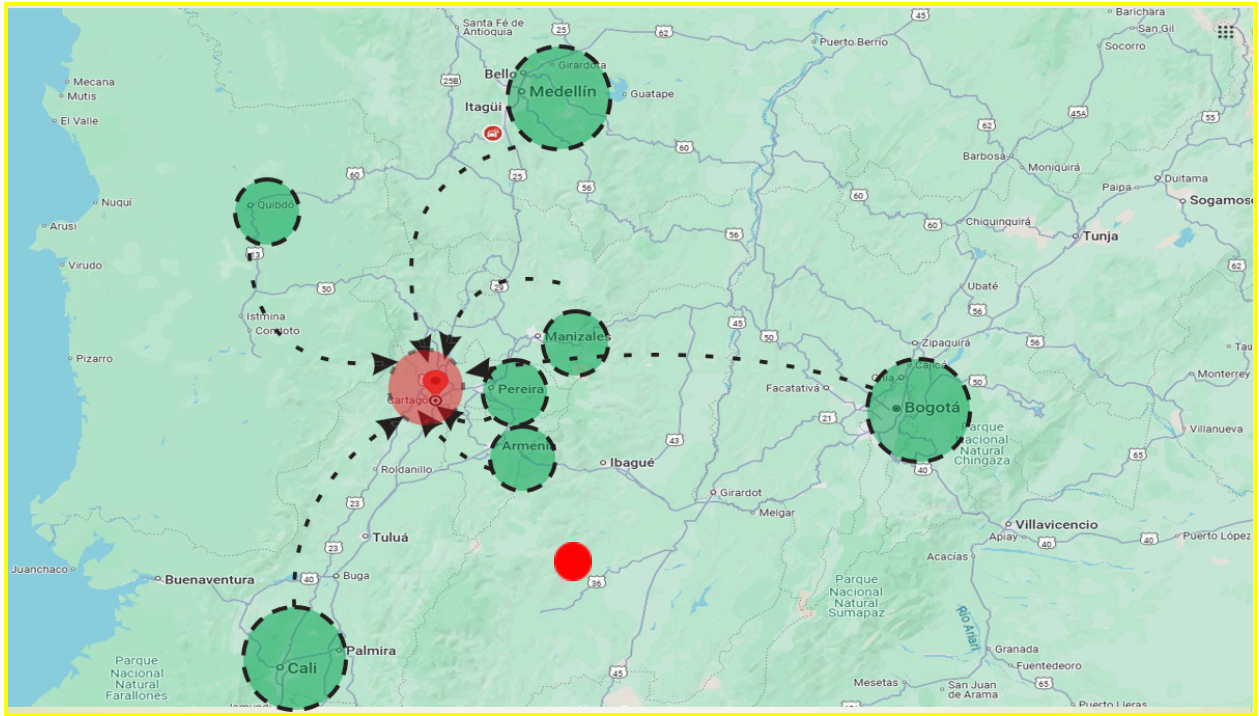
3.1. CARACTERIZACIÓN DEL LOTE

El lote objeto de estudio cuenta con un área total de **52.851 m²** y se encuentra ubicado en la **Carrera 4, Barrio Santa Ana**, del municipio de Cartago, Valle del Cauca. Su localización dentro del perímetro urbano y su cercanía a corredores viales estratégicos lo convierten en un punto con alto potencial para el desarrollo de un parque logístico de alcance regional.

Dada la vocación del proyecto, la caracterización del lote no puede realizarse únicamente desde una perspectiva predial o urbana. Resulta fundamental analizar su localización y condiciones desde una **escala regional**, considerando su relación con las dinámicas territoriales del norte del Valle del Cauca y el Eje Cafetero. Esta lectura ampliada permite entender cómo el lote se conecta con los principales flujos logísticos, corredores de movilidad, plataformas productivas y centros urbanos de influencia.

Su localización ofrece ventajas geográficas para operaciones de almacenamiento, distribución y consolidación de carga, al encontrarse en un punto de cruce entre actividades industriales, agrícolas y comerciales. Esto refuerza la pertinencia del lote para albergar infraestructura logística y lo posiciona como un nodo potencial dentro de la red regional de transporte.

Ilustración 7. Localización regional – Cartago.



Fuente: Elaboración propia.

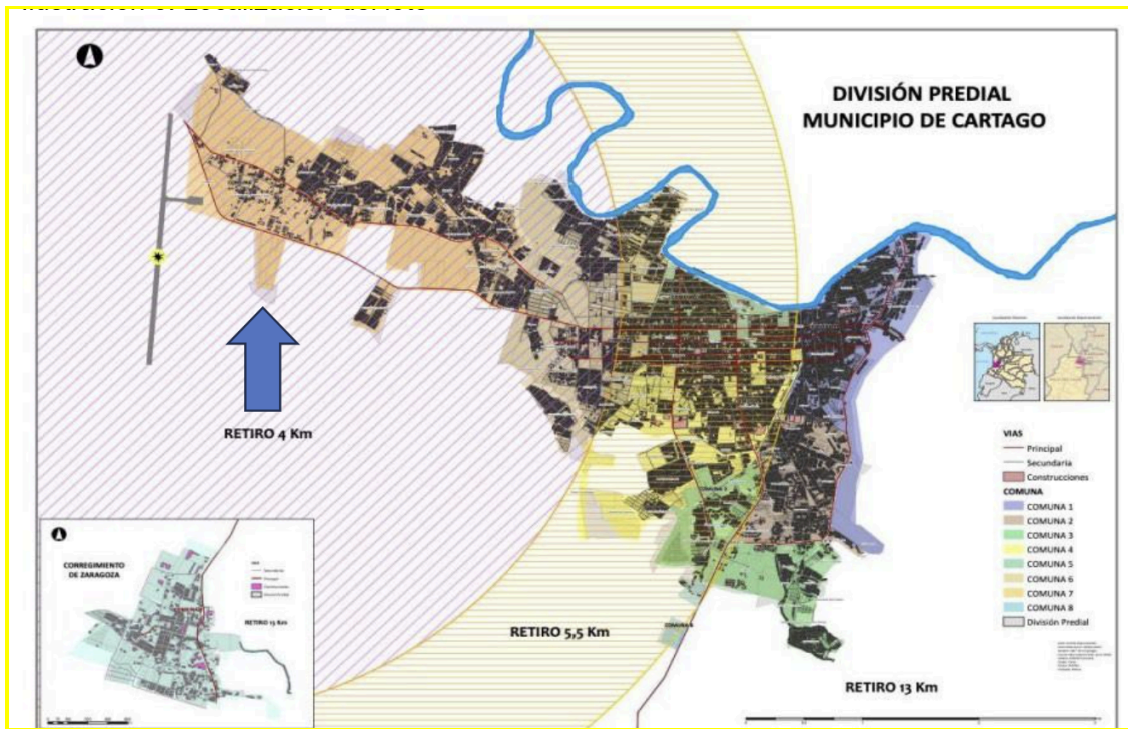
El lote está ubicado en la **Comuna 7, barrio Santa Ana**, un sector con potencial de desarrollo urbano e industrial en el norte del Valle del Cauca. Según cifras del **DANE**, el municipio de Cartago cuenta con una población cercana a los **142.000 habitantes** (Censo Nacional de Población y Vivienda 2024).

Se sitúa en un punto estratégico respecto a:

- **La vía Cartago–Pereira**, uno de los ejes con mayor flujo logístico entre Valle y Eje Cafetero.
- **La conexión hacia Zarzal, La Unión y Roldanillo**, zonas con fuerte actividad agroindustrial.

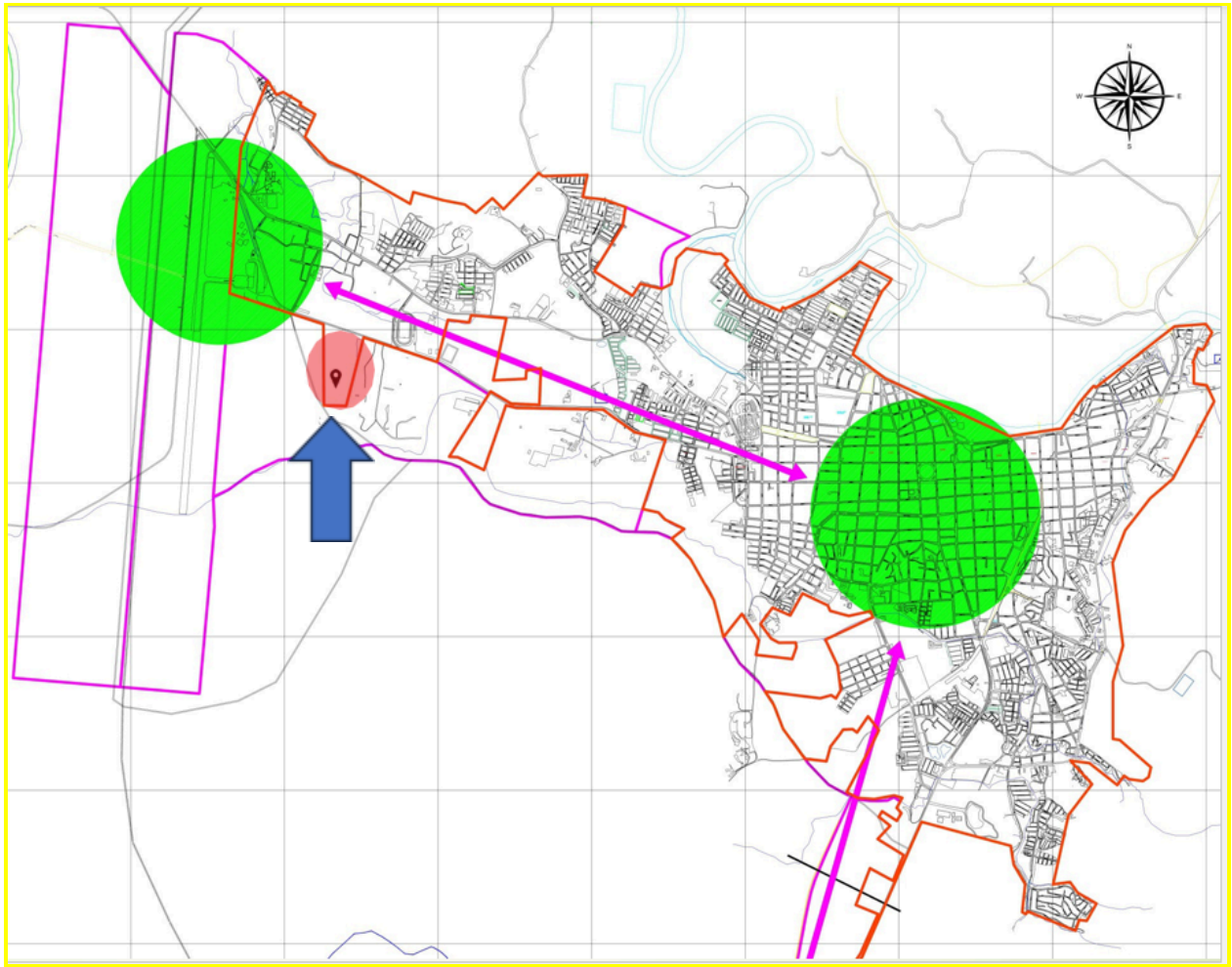
- **Los accesos a la Autopista del Café**, que permiten la integración con Armenia y Manizales.
- **La ruta hacia Buga–Cali–Buenaventura**, principal corredor de comercio exterior del suroccidente colombiano.

Ilustración 8. Localización del lote



Fuente: Secretaría de Planeación Medio Ambiente y Desarrollo económico.

Ilustración 9. Polos de desarrollo



Fuente: Secretaria de Planeación Medio Ambiente y Desarrollo económico.

El POT vigente establece que la Comuna 7 es un área prioritaria para la expansión urbana y la localización de actividades productivas, logísticas y de servicios, en concordancia con la visión de convertir a Cartago en un centro regional de competitividad. En este sentido, el barrio Santa Ana se proyecta como un espacio de transición entre zonas residenciales y áreas de uso industrial, lo que lo hace idóneo para el desarrollo de un parque logístico moderno.

Ilustración 10. Foto 1 del lote.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 11. Foto 2 del lote.



Fuente: Elaboración propia.

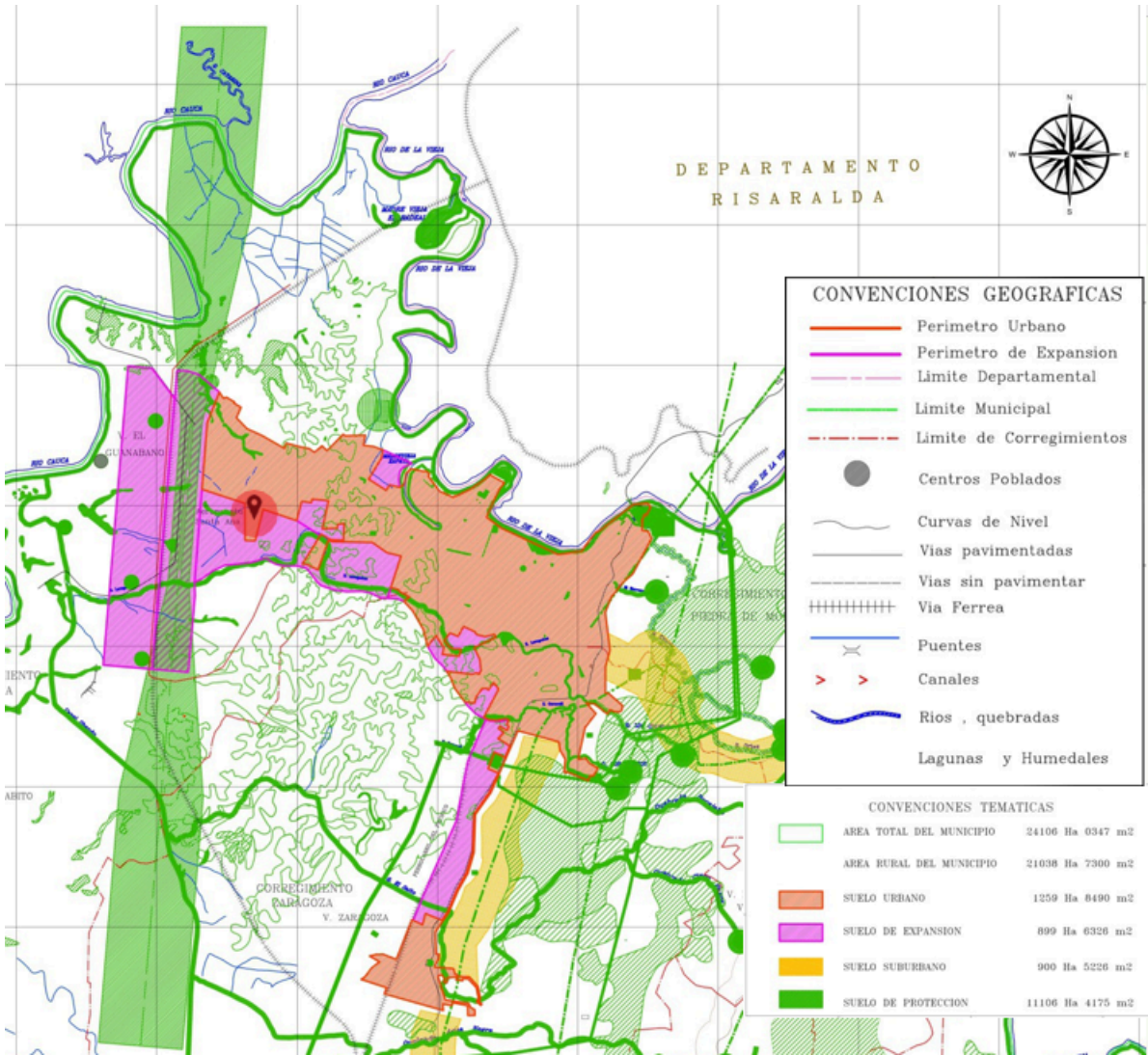
3.1.1 ESTRUCTURA URBANA

Dentro del área de estudio se encuentran varios tipos de suelo, el lote goza de una ventaja normativa decisiva: se encuentra dentro del perímetro urbano definido en el POT vigente. Esta condición le permite acceder de manera inmediata a los beneficios que otorga la clasificación de suelo urbano, tales como:

- Acceso garantizado a servicios públicos domiciliarios (agua, energía, alcantarillado, telecomunicaciones).
- Posibilidad de tramitar licencias urbanísticas y de construcción sin necesidad de procesos de incorporación o habilitación previos.
- Seguridad jurídica en el uso del suelo, al estar plenamente reconocido como apto para actividades productivas, logísticas y de servicios.
- Mayor valorización inmediata, al ser un suelo consolidado frente a otros que aún requieren procesos de habilitación.

En contraste, el entorno inmediato del lote continúa clasificado como suelo de expansión urbana, lo que implica que, aunque está destinado a urbanizarse en el futuro, todavía requiere de planes parciales, habilitación de servicios y procesos de incorporación al perímetro urbano antes de poder desarrollarse.

Ilustración 12. Tipo de suelo del lote

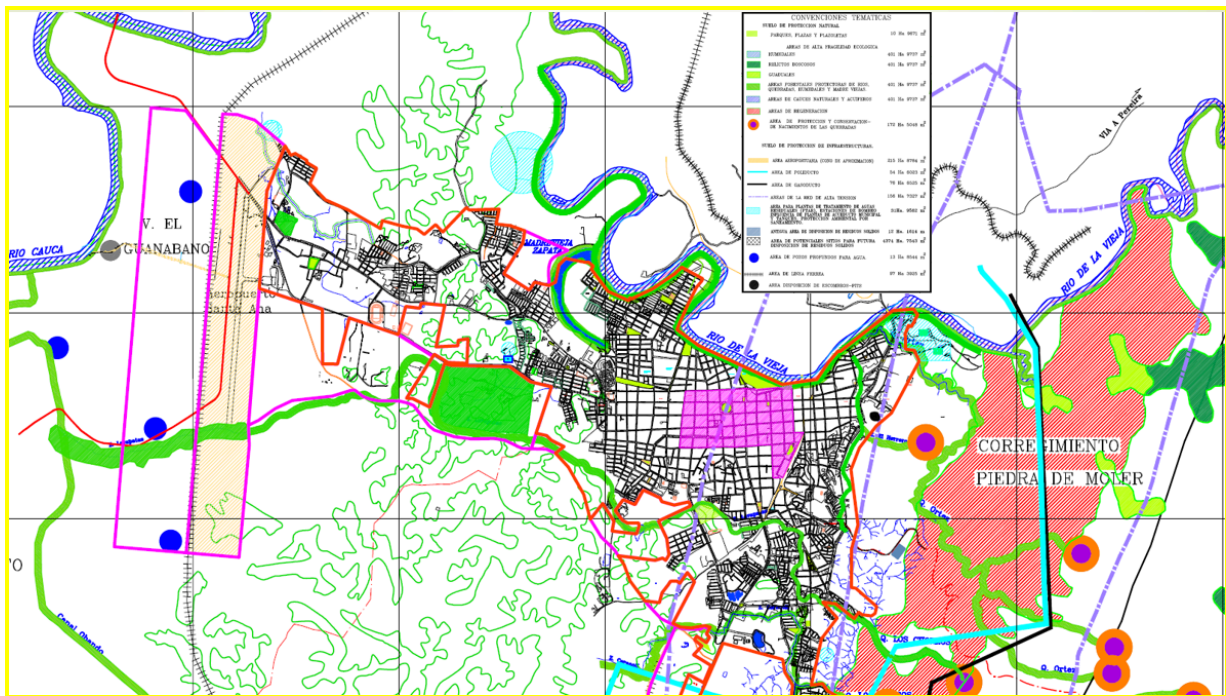


Fuente: Secretaria de Planeación Medio Ambiente y Desarrollo económico.

3.1.2 ESTRUCTURA AMBIENTAL.

Se encuentra libre de afecciones por áreas de protección o riesgos ambientales. Esta condición es altamente favorable, pues garantiza que el desarrollo del proyecto no compromete ecosistemas estratégicos ni se superpone con rondas hídricas, humedales, fallas geológicas o franjas de infraestructura crítica

Ilustración 13. Zonas de protecciones y consideraciones ambientales.



Fuente: Secretaría de Planeación Medio Ambiente y Desarrollo económico.

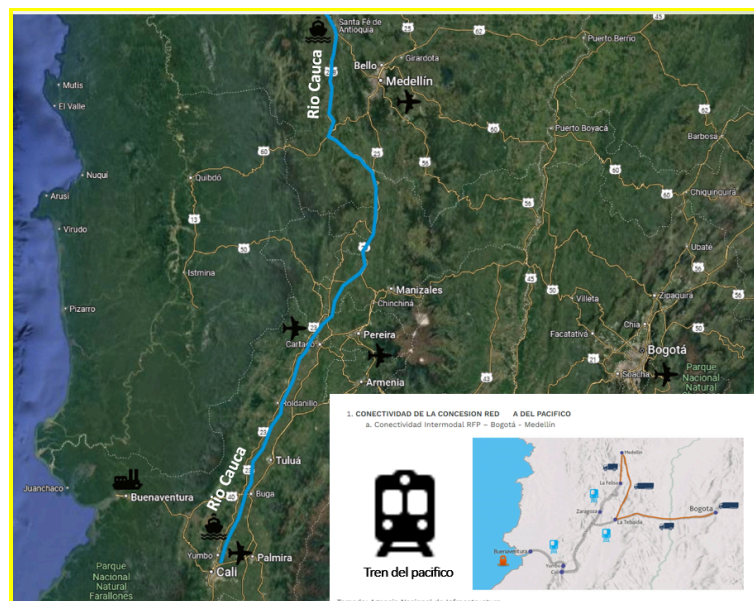
3.1.3 ESTRUCTURA DE MOVILIDAD

La estructura de movilidad se fortalece por su inserción en un entorno de alta conectividad multimodal. La cercanía inmediata al Aeropuerto Santa Ana garantiza acceso ágil al transporte aéreo de pasajeros y carga, mientras que la articulación con

los corredores viales nacionales —incluida la Vía Panamericana y las conexiones hacia Pereira, Armenia y Cali— posiciona al sector como un nodo estratégico para el flujo de mercancías. A esto se suma la proyección del Tren del Pacífico, que busca reactivar la línea férrea entre Buenaventura y Medellín, pasando por Cartago, lo que permitirá integrar el transporte ferroviario con la red vial y aérea existente. Finalmente, la proximidad al Puerto de Buenaventura, principal terminal marítima del Pacífico colombiano, completa un esquema de movilidad integral que conecta el lote con los mercados nacionales e internacionales.

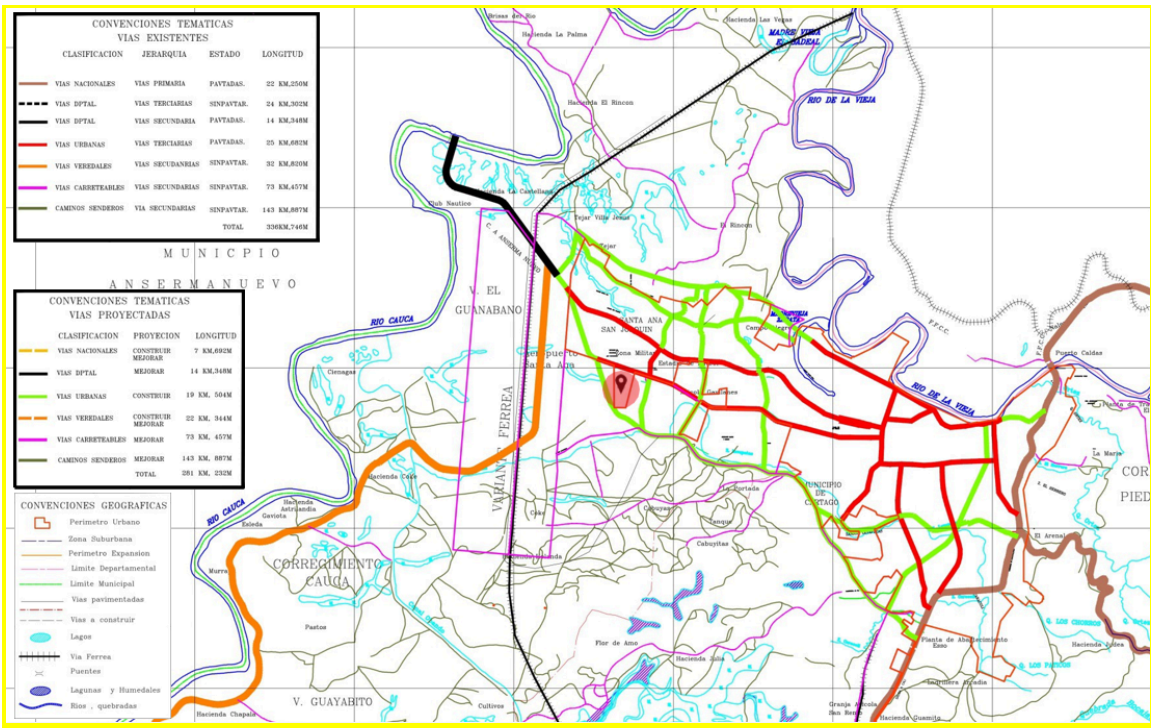
En este contexto, el predio se consolida como un punto privilegiado dentro de la red de transporte del suroccidente colombiano, al reunir en un mismo territorio la posibilidad de articular movilidad aérea, vial, férrea y portuaria, garantizando eficiencia logística, reducción de costos y mayor competitividad regional.

Ilustración 14. Conectividad regional.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 15. Vías existentes y proyectadas.



Fuente: Secretaria de Planeación Medio Ambiente y Desarrollo económico.

Actualmente, el lote cuenta con acceso a vías primarias pavimentadas, que lo enlazan directamente con la malla vial urbana de Cartago y con corredores regionales hacia Pereira, Ansermanuevo y la Vía Panamericana. Esta condición garantiza una conectividad inmediata para el transporte de carga y pasajeros, facilitando la integración con los principales centros de consumo y producción del norte del Valle y el Eje Cafetero. Asimismo, la presencia de vías secundarias y terciarias complementa la

accesibilidad, permitiendo la articulación con áreas residenciales y de servicios, lo que refuerza la movilidad interna y la funcionalidad del sector.

Un aspecto determinante en la proyección de la movilidad del área es la futura construcción de la Vía Nacional Flor de Damas, corredor estratégico que pasará en cercanía al predio. Esta vía, concebida como un eje de alto nivel dentro de la red nacional, representa un factor de valorización y competitividad para el proyecto, al reducir los tiempos de desplazamiento hacia el norte del Valle, Risaralda y el Eje Cafetero, y al integrarse con los corredores nacionales que conducen hacia Cali, Medellín y Bogotá. La Flor de Damas no sólo consolida la accesibilidad del lote, sino que lo posiciona como un punto privilegiado dentro del polo de desarrollo del norte de Cartago, anticipándose a la dinámica de expansión urbana prevista en el POT.

3.1.4 ÁREA DE ACTIVIDAD Y EDIFICABILIDAD

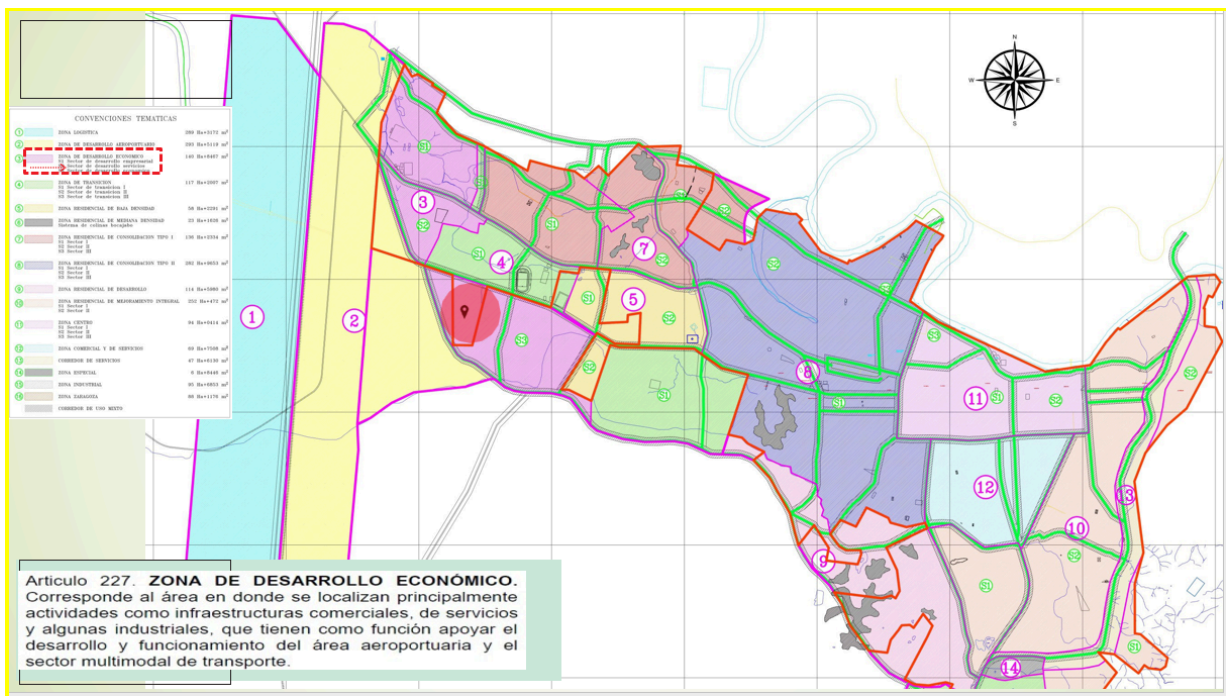
De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente de Cartago, el predio en estudio se localiza dentro de la Zona de Desarrollo Económico, definida en el **Artículo 227** como el espacio destinado a la localización de infraestructuras comerciales, de servicios y algunas actividades industriales, cuya función principal es apoyar el desarrollo y funcionamiento del área aeroportuaria y del sector multimodal de transporte.

Este marco normativo otorga al lote una condición estratégica, pues lo inserta en un entorno planificado para la consolidación de actividades económicas de alto impacto, directamente relacionadas con la logística, el comercio y los servicios complementarios al transporte aéreo y terrestre. En este sentido, el POT reconoce que el área cumple un

papel fundamental en la articulación del aeropuerto Santa Ana con la dinámica urbana y regional, lo que refuerza la pertinencia del proyecto de parque logístico.

3.1.5 EDIFICIOS PARA INDUSTRIAS DE ALTO Y GRAVE IMPACTO.

Ilustración 16. Zonificación de suelo urbano y de expansión.



Fuente: Secretaria de Planeación Medio Ambiente y Desarrollo económico.

El POT menciona: **“ARTICULO 823. DESARROLLOS URBANISTICOS INDUSTRIALES.** Urbanización Industrial es la que se efectúa en un terreno correspondiente a un sector industrial, para adecuarlo primordialmente a labores de producción o de bodegaje industrial, admitiendo usos complementarios.

3.2. SÍNTESIS

El proyecto se fundamenta en una combinación estratégica de condiciones territoriales, normativas, ambientales y de mercado que lo posicionan como una propuesta viable y competitiva dentro del eje suroccidental colombiano. La localización, su clasificación como suelo urbano con vocación económica, la cercanía al aeropuerto y a corredores viales nacionales, configuran un escenario propicio para el desarrollo de infraestructura logística de alto impacto. A esto se suma una demanda creciente de bodegas modernas en la región y un marco normativo que, aunque exige ciertos estándares técnicos y cesiones, respalda la consolidación de actividades industriales y logísticas. No obstante, el proyecto también enfrenta desafíos relacionados con la competencia regional, los costos de cumplimiento normativo y la necesidad de posicionar a Cartago como un nodo logístico emergente frente a ciudades más consolidadas.

Potencialidades:

- Ubicación estratégica en el corredor logístico que conecta el centro del país con Buenaventura y el Eje Cafetero, con acceso a vías nacionales y proximidad al aeropuerto Santa Ana.
- Clasificación normativa favorable: el lote está dentro del perímetro urbano y en zona de desarrollo económico, lo que permite usos logísticos e industriales sin procesos de habilitación.
- Condiciones ambientales óptimas: el predio no presenta restricciones por rondas hídricas, fallas geológicas ni áreas de protección, lo que facilita el licenciamiento.

- Alta conectividad multimodal proyectada, con integración vial, aérea, férrea (Tren del Pacífico) y portuaria (Buenaventura).
- Demanda insatisfecha de bodegas modernas en Cartago frente a ciudades como Pereira y Cali, en un contexto de crecimiento del comercio electrónico y la agroindustria.

Limitantes:

- Infraestructura logística instalada limitada en Cartago, lo que implica partir desde cero frente a ciudades competidoras con parques consolidados.
- Dependencia de inversión privada para la ejecución y ocupación del parque, lo que exige una estrategia comercial sólida y diferenciadora.
- Riesgo de retrasos en proyectos de infraestructura nacional (Flor de Damas, Tren del Pacífico), que podrían afectar la valorización y conectividad proyectada.

4. ESTUDIO DE MERCADO

4.1. ANÁLISIS DE MERCADO PAÍS

4.1.1 ANALISIS DE CIFRAS MACROECONOMICAS RELEVANTES

Las cifras macroeconómicas respaldan esta tendencia. De acuerdo con datos del DANE, en marzo de 2025, se licenciaron más de 400 hectáreas (400,000 m²) para la construcción de destinos no habitacionales, una categoría que abarca bodegas, oficinas, comercio e infraestructura institucional. Este volumen representa un impresionante aumento de 177,015 m² respecto a marzo de 2024, cuando se aprobaron 225,671 m². Traducido a porcentajes, esto significa un crecimiento del 78.4% en comparación con el mismo mes del año anterior, un indicador claro del apetito del mercado por este tipo de infraestructura. Este crecimiento acelerado subraya la vitalidad y el dinamismo del sector de la construcción de espacios especializados.

En un contexto donde la eficiencia del suelo se ha vuelto una variable crítica para la inversión, mantener un lote improductivo representa una oportunidad desaprovechada. Bermúdez Constructores capitaliza precisamente esta premisa. Ofrecen una alternativa concreta y rentable para transformar terrenos en infraestructuras industriales o comerciales de alta eficiencia, diseñadas para satisfacer las demandas actuales del mercado. Al posicionarse como un referente en la construcción de infraestructura especializada, la compañía no solo construye edificaciones, sino que crea soluciones estratégicas para inversionistas y empresas.

Fuente: DANE.

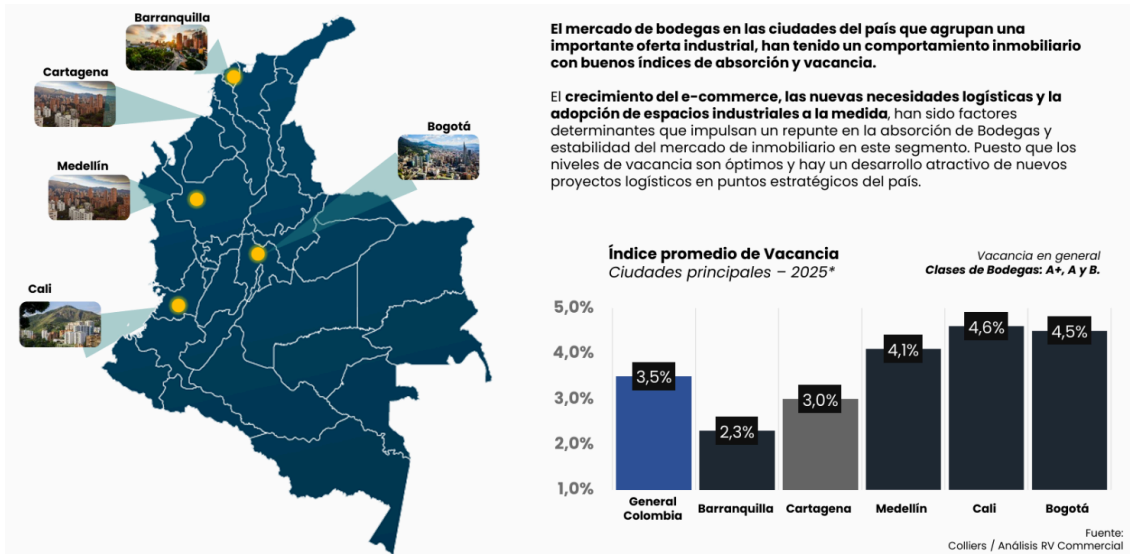
Los datos del Centro de Estudios e Investigaciones Socioeconómicas de la Cámara de Comercio de Pereira (serie 2022) permiten una lectura detallada de la estructura del sector transporte y almacenamiento en el área metropolitana de Pereira y ofrecen insumos relevantes para dimensionar la demanda logística en el Eje Cafetero y áreas próximas, incluido el norte del Valle del Cauca. Del total de 18.979 registros del sector, el transporte de pasajeros concentra la mayor participación (8.347 registros; 44,0%), seguido por el transporte de carga (5.168; 27,2%) y las actividades de mensajería (2.437; 12,8%). En tanto, las actividades directamente vinculadas con la logística de bienes muestran una distribución que revela oportunidades concretas: la manipulación de carga alcanza 1.171 registros (6,2%), las actividades de estaciones, vías y servicios conexos suman 908 (4,8%) y el almacenamiento y depósito registra 812 casos (4,3%). Este panorama evidencia una base operativa regional relevante compuesta por operadores de carga, mensajería y servicios conexos cuya existencia constituye una demanda latente y cuantificable por infraestructuras especializadas.

Para el proyecto del parque logístico, estas cifras adquieren varias implicaciones prácticas y estratégicas. Primero, la significativa participación del transporte de carga y la manipulación de mercancías indica que ya existe una masa crítica de agentes logísticos en la región que requieren bodegas, patios de maniobra y servicios de valor agregado; capturar parte de esa demanda desde una localización intermedia y competitiva como Cartago puede traducirse en reducciones sustantivas de tiempos y costos operativos para empresas que hoy concentran operaciones en Pereira u otras

cabeceras. Segundo, el peso relativo de las actividades de mensajería y distribución urbana sugiere una creciente necesidad de instalaciones orientadas a la última milla, cross-docking y manejo de paquetería, lo que refuerza la conveniencia de diseñar espacios con flexibilidad operativa y accesos rápidos para vehículos ligeros y pesados. Tercero, el moderado pero notable registro de almacenamiento y depósito revela una brecha de oferta de naves especializadas; un parque logístico en Santa Ana que incorpore tipologías secas y refrigeradas, junto con servicios de manipulación y cadena de frío, estaría en posición de suplir necesidades puntuales de la agroindustria del Eje Cafetero y de distribuidores regionales. Finalmente, la existencia de actividades conexas a estaciones y vías subraya la relevancia de articular el proyecto con la infraestructura de movilidad (vial, aérea y futura férrea), optimizando flujos y aprovechando la proximidad al aeropuerto Santa Ana y los corredores hacia Buenaventura.

La estructura sectorial analizada desde Pereira confirma la presencia de una demanda logística diversificada y suficiente para justificar el desarrollo de un parque logístico en Cartago: operadores de carga y mensajería, empresas de manipulación y servicios conexos, y usuarios del almacenamiento conforman un mercado potencial que puede ser atraído mediante un producto inmobiliario moderno, multimodal y con servicios integrados, diseñado específicamente para reducir costos logísticos y mejorar los tiempos de respuesta en la región.

Ilustración # 17 - Concentración de parques logísticos a nivel país



Fuente:

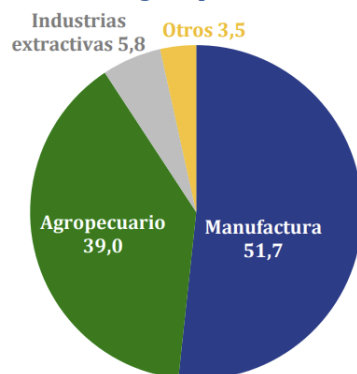
La concentración de zonas francas en departamentos como Bogotá y Cundinamarca (20%), Bolívar (13%), Antioquia (10%) y Valle del Cauca (9%) junto con los indicadores de vacancia observados en 2025 (vacancia promedio nacional 2,5%; Bogotá 4,8%; Medellín 3,0%; Barranquilla 3,5%; Cali 2,3%; Cartagena 0,4%) configura un escenario regional que favorece la viabilidad de un parque logístico en Cartago y orienta de forma precisa su posicionamiento comercial y técnico. La presencia significativa de regímenes de zona franca en el Valle y la cercanía funcional al puerto de Buenaventura fortalecen la proposición de valor para exportadores e importadores regionales.

4.2. DEMANDA DE PARQUES INDUSTRIALES Y BODEGAS

La región presenta un dinamismo industrial creciente que incrementa la demanda de infraestructura logística. Según el DANE (2023), el departamento de Risaralda registró un crecimiento manufacturero cercano al 10%, mientras que el Valle del Cauca presentó un aumento del 4%, evidenciando la expansión de los sectores industriales de ambas regiones. De acuerdo con la Cámara de Comercio de Cali (2023), el Valle del Cauca cuenta con más de 1.000 empresas exportadoras, siendo la tercera región exportadora del país, y el 51% de sus exportaciones corresponden a manufacturas, actividad que requiere almacenamiento, centros de consolidación y servicios logísticos especializados.

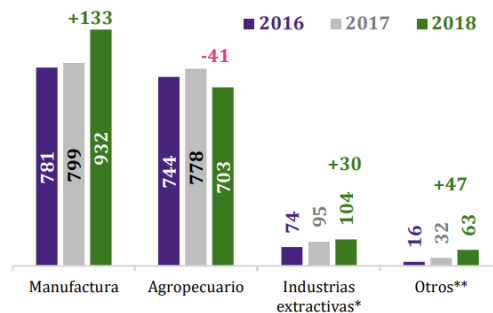
Ilustración 18 - Comportamiento por sectores

Gráfico 3. Distribución (%) de las exportaciones de Las 100+ exportadoras del Valle del Cauca y norte del Cauca según tipo de bien 2018



Fuente: DIAN, DANE-Cálculos Cámara de Comercio de Cali

Gráfico 4. Exportaciones (USD millones) de Las 100+ exportadoras del Valle del Cauca y norte del Cauca según tipo de bien 2016-2018



Fuente: DIAN, DANE- Calculos Camara de Comercio de Cali.

Adicionalmente, el departamento alberga más de 67.000 empresas, de las cuales 8.500 pertenecen al sector industrial, lo que representa una demanda significativa de bodegas, centros de distribución y servicios de transporte. Este contexto se complementa con la importancia del corredor Buenaventura–Bogotá, que moviliza alrededor del 40% de la carga nacional (MinTransporte, 2023) y que atraviesa el norte del Valle, posicionando a Cartago dentro de un eje estratégico del flujo logístico colombiano.

A pesar de esta dinámica, ciudades como Pereira presentan saturación de bodegas industriales, y zonas consolidadas como Yumbo y Palmira registran altos costos de suelo industrial, lo que ha impulsado la búsqueda de nuevos espacios para actividades logísticas. En este escenario, Cartago aparece como un territorio con disponibilidad de suelo, costos más competitivos y una ubicación privilegiada para atender la demanda de empresas del norte del Valle y el Eje Cafetero.

4.2.1 Entrevista administradora GLOBAL LOGISTICS, Cerritos. ADM. BLANCA BUSTAMANTE

1) ¿Cómo describiría la demanda actual de espacio logístico en Pereira y su zona de influencia?

La demanda se mantiene activa y sostenida, principalmente por empresas que buscan mejorar su distribución hacia el Eje Cafetero y el suroccidente. Lo que más se solicita son bodegas de almacenamiento y distribución con operación rápida (cross-docking

parcial), especialmente para consumo masivo, alimentos, insumos industriales, e-commerce y transporte/3PL.

En tamaño, se mueven bien espacios medianos para operación regional y algunos grandes para empresas ancla o consolidación.

2) ¿Cuáles son los requisitos técnicos y operativos que los arrendatarios priorizan al elegir una bodega Clase A?

Los ocupantes priorizan, en orden:

- Altura libre adecuada para almacenamiento (y capacidad de carga en piso).
- Muelles de carga suficientes (y facilidad para maniobra de tractomulas).
- Seguridad 24/7 con control de accesos y CCTV.
- Accesos viales y conectividad (tiempos reales a vías principales).
- Servicios confiables: energía estable, red contra incendios, agua, iluminación y capacidad para ampliaciones internas.
- **Administración del parque:** mantenimiento, normas claras, limpieza, orden y respuesta rápida a novedades operativas.

3) ¿Cuál es la estructura típica de precios y condiciones comerciales que funciona mejor en este mercado?

Funciona mejor una estructura **simple y transparente**:

- Canon de arrendamiento por m² (bodega y, si aplica, oficinas).
- Cuota de administración separada, donde se ve claramente qué incluye (seguridad, zonas comunes, mantenimiento).

- Contratos entre 3 y 5 años para ocupantes estables; y opciones más flexibles para empresas en crecimiento.
- Ajustes anuales ligados a inflación/IPC y cláusulas claras sobre adecuaciones, seguros y devoluciones del inmueble.

4) Principales riesgos y barreras para un nuevo parque logístico, y mitigación

Los riesgos más comunes son:

- Sobreoferta o precios mal calculados, que afectan ocupación y flujo de caja.
- Ubicación con accesos limitados o problemas de movilidad para tractomulas.
- Infraestructura incompleta (energía insuficiente, muelles escasos, patios pequeños).
- Permisos y licencias que retrasen la entrada en operación.
- Falta de un ancla o estrategia comercial fuerte antes de construir.

Mitigación recomendada:

- Hacer preventas/prearriendos y asegurar **clientes ancla**.
- Diseñar patios y accesos con estándar real de operación pesada.
- Garantizar servicios (energía, incendios, seguridad) desde el inicio.
- Ofrecer módulos flexibles que se puedan unir/dividir.
- Administrador profesional y reglamento operativo claro desde el día 1.

5) ¿Cómo ha cambiado la demanda en 3 años y qué tendencias espera en 2–3 años?

En los últimos 3 años se ha visto:

- Mayor exigencia por **seguridad**, cumplimiento y orden operativo.
- Más interés de **e-commerce** y distribución regional.
- Más ocupantes que piden **flexibilidad** (crecer o reducir área).

Tendencias 2–3 años:

- Consolidación de operaciones regionales para reducir costos.
- Crecimiento de **3PL** y operadores de última milla.
- Mayor importancia de **sostenibilidad** (eficiencia energética, manejo de residuos) por políticas corporativas.

6) ¿Qué costos impactan más la rentabilidad y cómo los gestionan?

Impactan principalmente:

- **Energía** (especialmente si hay refrigeración o equipos).
- **Seguridad** (personal + tecnología).
- **Mantenimiento** (pisos, muelles, puertas, cubiertas).
- **Transporte** (tiempos de acceso y congestión).
-

Gestión:

- Medición y control de consumos, horarios de operación y eficiencia.
- Estándares de mantenimiento preventivo.
- Tecnología para control de accesos y reducción de incidentes.
- Gestión de tráfico interno y programación de cargues/descargues.

7) ¿Qué estrategias de retención y fidelización funcionan mejor?

- Respuesta rápida a requerimientos (mantenimiento, seguridad, incidentes).
- Estabilidad y claridad en cobros y reglas.
- Flexibilidad para ampliaciones o adecuaciones del cliente.
- Buena operación del parque: limpieza, iluminación, señalización, orden.
- Relación cercana con el ocupante (reuniones de seguimiento, mejora continua).

8) ¿Qué papel juegan certificaciones y prácticas ESG?

Cada vez pesan más, sobre todo en empresas grandes y multinacionales. No siempre es un requisito obligatorio, pero sí **un diferenciador** cuando compites con otras opciones.

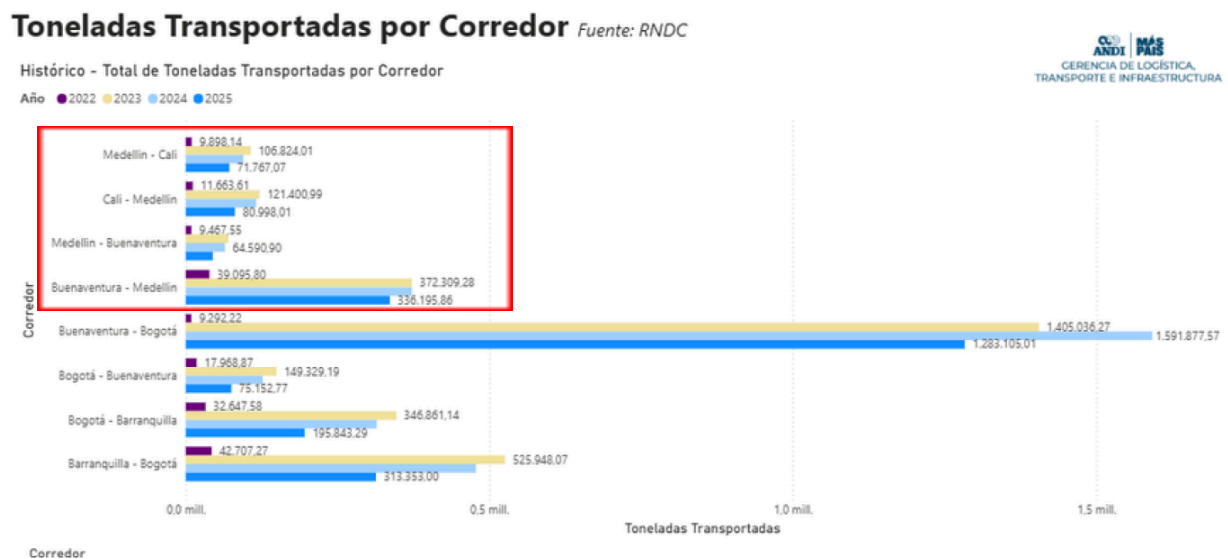
Lo más valorado:

- Seguridad industrial y contra incendios.
- Buen manejo de residuos y prácticas sostenibles.
- Ahorro energético e iluminación eficiente.

- Cumplimiento normativo y trazabilidad en procesos.

4.2.2 CARACTERIZACIÓN DE LA ECONOMÍA REGIONAL

Ilustración 19. Toneladas transportadas por corredor



Fuente: Gerencia de logística, transporte e infraestructura

La región conformada por el norte del Valle del Cauca y el Eje Cafetero presenta una dinámica económica que la posiciona como uno de los corredores productivos más relevantes del país. La interacción entre sectores agroindustriales, manufactureros, comerciales y logísticos genera condiciones favorables para el desarrollo de plataformas especializadas que soportan el flujo constante de bienes y mercancías. Esta caracterización permite contextualizar la necesidad y pertinencia del Parque Logístico propuesto en Cartago.

4.2.3 Estructura productiva del norte del Valle y el Eje Cafetero

- Manufacturas (alimentos, químicos, metalmecánica, farmacéutica)
- Agroindustria (caña, frutas, café, derivados)
- Servicios logísticos y comercio
- Exportaciones con alto componente industrial
- Farmacéutica y cosmética
- Logística y comercio exterior

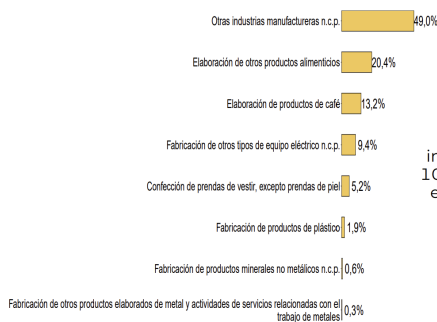
Esto evidencia un territorio con una fuerte base productiva que requiere infraestructura logística moderna.

Ilustración 20. Producción industrial anual: Risaralda-Valle del Cauca



Producción Industrial anual: Risaralda

Figura 11: Producción Industrial 2023

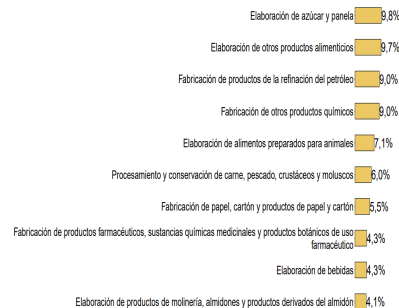


Estas ocho actividades industriales representaron el 100 % de la producción total y el 100 % del valor agregado total del departamento.



Producción Industrial anual: Valle del Cauca

Figura 11: Producción Industrial 2023

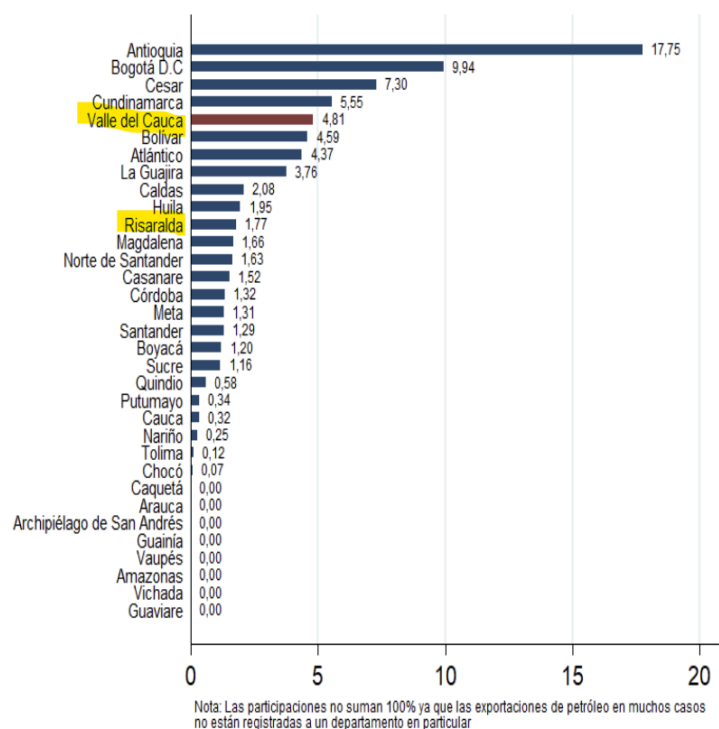


Estas diez actividades industriales representaron el 68,8 % de la producción total y el 68,8 % del valor agregado total del departamento.

Fuente: DIAN, DANE- Cálculos Cámara de Comercio de Cali

Análisis de la participación en exportaciones: implicaciones para la demanda logística regional

Ilustración 21. Participación de exportaciones totales



Fuente: Findex

La participación del Valle del Cauca y Risaralda en las exportaciones nacionales demuestra la presencia de una base manufacturera fuerte y creciente, que genera altos volúmenes de carga y requiere infraestructura logística especializada.

Ilustración 22. Participación empresas exportadoras por departamento, que salen por el puerto de Buenaventura

Departamento origen	Toneladas		Toneladas
1 Valle del Cauca	942.708	6 Caldas	94.476
C. I. DE AZÚCARES Y MIELES	98.716	FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	24.658
BIOPARLA CASTILLA	98.164	COMPAÑIA CAFETERA LA MESETA	23.780
MANUELITA	55.841	MABE COLOMBIA	16.529
MAYAGÜEZ	50.095	SUPER DE ALIMENTOS	7.094
COLOMBINA	44.287	EXPOCAFÉ	4.415
COLGATE PALMOLIVE COMPAÑIA	43.894	TECNOLOGIA EN CUBRIMIENTO	4.181
INGENIO PROVIDENCIA	38.417	GOLOSINAS TRULULU	3.839
INGENIO PICHICHÍ	33.358	ETEX COLOMBIA	3.002
QUIMPAC DE COLOMBIA	31.236	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL INVERMEC	1.276
LABORATORIOS RAXTER	31.059	COMPAÑIA NACIONAL DEL CAFÉ	971
2 Bogotá & C/marca	221.952	7 Risaralda	73.081
SKN CARIBBECAFE	25.120	INGENIO RISARALDA	37.850
LOUIS DREYFUS COMPANY COLOMBIA	23.804	C.I. METALES LA UNION	16.071
CONDOR SPECIALTY COFFEE	16.993	COFCO INTERNATIONAL COLOMBIA	7.718
ALIMENTOS POLAR COLOMBIA	14.401	INDUSTRIAS ELECTROMECANICAS MAGNETRON	2.084
MANUFACTURAS SILCEAS	12.404	VILLEGAS Y CIA	1.073
COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL	9.460	NESTLÉ DE COLOMBIA	975
COMPAÑIA COLOMBIANA DE CERÁMICA	9.236	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL PRODUCTOS BASICOS	765
INTEGRA TRADING	6.671	IMPORT Y EXPORT	765
TEAM FOODS COLOMBIA	5.848	C. I. DE AZÚCARES Y MIELES	697
FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	5.695	TEXTILES OMNES	623
3 Antioquia	198.784	EXPOCAFÉ	539
PROCTER & GAMBLE COLOMBIA	51.768	8 Quindío	60.260
FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	18.520	SUCDEN COLOMBIA	21.008
ALAUMAYER Y COMPAÑIA EXPORTADORES DE CAFE	13.839	OLAM AGRO COLOMBIA	12.312
PRODUCTOS QUÍMICOS PANAMERICANOS	13.221	COFCO INTERNATIONAL COLOMBIA	7.417
AGROMIL	10.551	FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	5.554
CARCAFÉ	7.790	EXPOCAFÉ	3.904
COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL	7.526	ALTAMIRA SUPREMO	2.545
PRODUCTOS FAMILIA	7.465	MASTERCOL TRADING	1.358
AGROSILICUM MEJISULFATOS	6.109	VILLEGAS Y CIA	1.320
COMPAÑIA NACIONAL DE CHOCOLATES	3.216	AZAHAR COFFEE COMPANY	792
4 Cauca	123.602	CAFE COLSUAVES	581
INGENIO LA CARAÑA	54.962	9 Nariño	9.371
INGENIO DEL CAUCA	25.898	CARCAFÉ	6.802
C. I. DE AZÚCARES Y MIELES	23.091	FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	2.110
COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL	5.122	PROMOTORA CAFE DE ALTURA	127
SUCROAL	2.159	GRUPO EMPRESARIAL LA RONANZA	100
FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	1.586	FIQUEXPORT	41
PAPELES DEL CAUCA	1.472	OLAM AGRO COLOMBIA	25
GENFAR	1.349	AGROINDUSTRIA COLOMBIANA DEL SUR	24
C.I. GRAINS AND FOOD	1.071	LASSO & HIJOS	23
COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL	990	CAAO DE COLOMBIA	21
5 Huila	115.749	SABENI	13
RACAFÉ	35.625	10 Santander	3.983
OLAM AGRO COLOMBIA	26.846	COMPAÑIA CAUCHERA COLOMBIANA	1.149
SUCAFINA COLOMBIA	14.764	COLOMBIANA DE EXTRUSION	1.045
CARCAFÉ	9.420	NEXANS COLOMBIA	578
SUCDEN COLOMBIA	6.065	RAMBAL	274
FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA	5.188	SOLUCIONES PLASTICAS INDUSTRIALES	254
INVERCAFÉ CERRITOS	2.903	RED CÁRNICA	147
BANCA EXPORTADORA	2.525	INDUSTRIAS AVM	145
GRUPO TAP	2.044	C I MULTISERVICIOS DE INGENIERIA	99
COOPERATIVA CENTRAL DE CAFECULTORES DEL HUILA	1.358	INDUSTRIAS ACUNA	99
		TEJIDOS SINTETICOS DE COLOMBIA	55

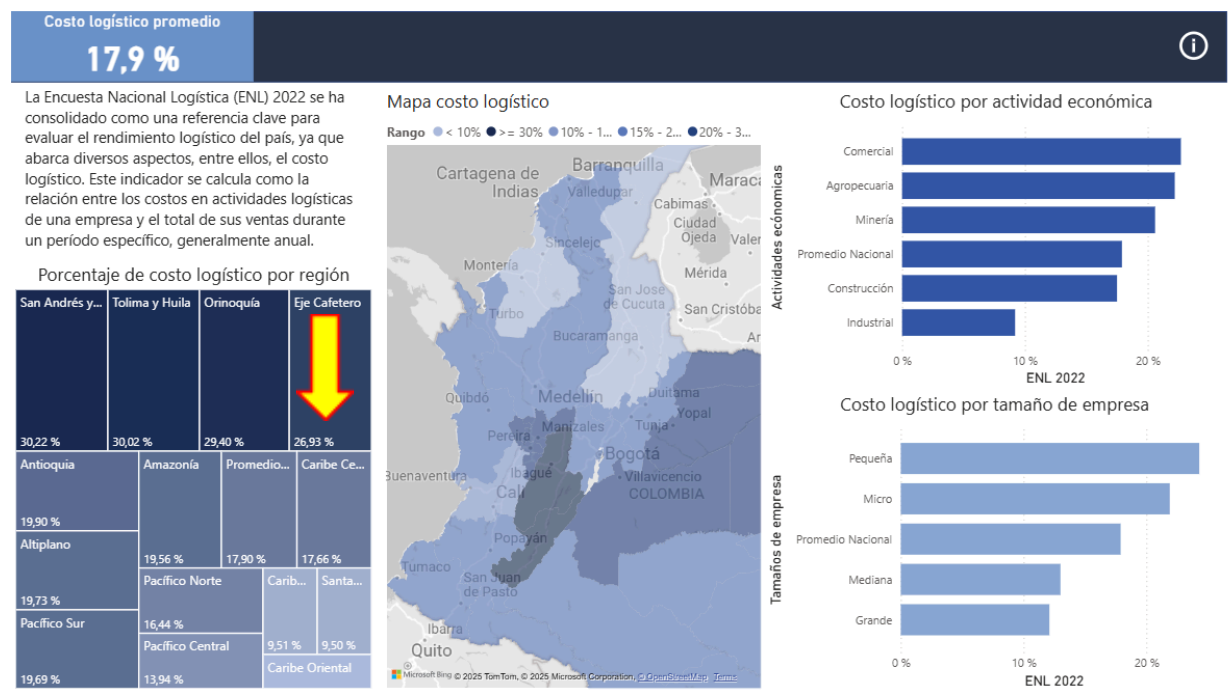
Fuente: DIAN, DANE-Calculo camara de comercio de Cali

Ilustración 23. Participación empresas importadoras por departamento, que salen por el puerto de Buenaventura

Departamento origen	Toneladas		
1 Bogotá & C/marca	4.121.003	6 Risaralda	187.513
ORGANIZACION SOLARTE	135.970	INDUSTRIA MOLINERA DE CALDAS	37.061
MANUCHAR COLOMBIA CIA S A S	126.332	PAPELES NACIONALES	25.007
ITALCOL S.A	124.358	COMERCIALIZADORA FRESMAR	11.058
MANUFACTURAS SILCEAS S A S	121.506	NESTLÉ DE COLOMBIA	9.954
MOLINO EL LOBO S A	103.266	EXCO COLOMBIANA	6.073
SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA SAS	101.638	CyP RISARALDA	5.812
PRODUCTOS ALIMENTICIOS DORIA S.A. S.	100.666	CAFE Y COMPAÑIA	5.590
C. I. ADM COLOMBIALTDA	98.053	COMESTIBLES INTEGRALES	5.301
PRECISAGROS AS.	96.535	INDUSTRIAS ELECTROMECANICAS MAGNETRON	4.878
CRISTALIZIA PUIGAR S.A.	86.346	RE ENCAFÉ	3.757
2 Valle del Cauca	3.823.041	7 Cauca	183.315
ITALCOL DE OCCIDENTE	377.985	COLOMBINA DEL CAUCA	34.823
INGREDION COLOMBIA	376.843	METALMECANICAS DEL SUR	22.021
HABENERA DEL VALLE	312.885	TECNOSUR	18.752
AVIDESA DE OCCIDENTE	252.386	CARTONERA NACIONAL	16.656
POLLOS EL BUCANERO	239.392	FAMILIA DEL PACIFICO	11.853
GRASAS	106.026	PDEACERO ZONA FRANCA	9.356
CEMENTOS SAN MARCOS	85.251	DREYERS ANDINA	6.931
SANTA ANITA NAPOLES	74.814	PAPELES DEL CAUCA	6.708
QICo	69.272	PAYCO DE OCCIDENTE S	5.915
NUTRIENTES AVICOLAS	59.606	METECNO DE COLOMBIA	5.767
3 Antioquia	1.977.688	8 Cesar	172.511
SOLLA	323.755	INCUBADORA SANTANDER	72.088
PRODUCTORA DE ALIMENTOS CONCENTRADOS PARA	193.493	AVIDESA MAC POLLO	12.887
ANIMALES INTEGRAL	180.253	AGROPECUARIA ALJAR	11.810
ALIMENTOS FINCA	87.494	NEXANS COLOMBIA	6.979
COMPAÑIA DE GALLETTAS NOEL	49.675	DISTRIBUCIONES ELECTRICAS J.E.	3.472
MOLINOS SANTA MARTA	48.750	COMETEX	3.000
COLOMBIANA DE COMERCIO	45.822	MARICLOR	2.970
POSTOBON	30.922	ANDES GROUP	2.351
COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL	25.090	PURICLOR	2.324
MADDECENTRO COLOMBIA	20.418	EL MAYORISTA DE SANTANDER	1.849
RA BICICLETAS	20.418	9 Bolívar	121.048
4 Córdoba	2.123.443	YARA COLOMBIA	72.086
INDUSTRIAS LA VICTORIA	47.062	CARBOQUIMICA	11.810
MAISE COLOMBIA	16.864	AJOVER DARNEL	6.979
ARME	15.096	MEXICHEM RESINAS COLOMBIA	3.472
COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL INVERMEC	14.059	SOLUCIONES PLASTICAS CARIBE	3.000
ETEX COLOMBIA	13.431	COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL ANTILLANA	2.970
PRODUCTOS QUIMICOS ANDINOS	12.290	LA CASA DEL GRANO	2.351
SUPER DE ALIMENTOS	8.623	CALIFORNIA CTG	2.324
INDUSTRIA LICORERA DE CALDAS	8.436	H & O IMPORTACIONES	1.723
INVERSIONES AVICOLA SANTAGUEDA	7.582	COMER ALIMENTOS	300
SUMATEC	7.228	10 Quindío	114.468
5 Atlántico	210.455	DON POLLO	85.020
NETROFERT	147.120	INDUSTRIAS D'OFI	5.729
MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS	12.934	GLOBAL LATICES	2.572
ECOFERTIL	6.240	RNDY	1.595
STECKERLACEROS	4.833	IMPORTADORA INGOTES	1.375
SUPER TIENDAS Y DROGUERIAS OLIMPICA	2.874	ARIAS & CIA	1.103
SURTIDORABROTOS INTERNACIONAL	2.501	GRUPO UMA COLOMBIA	1.060
CASA DE LA VALVULA	2.449	MATERIALES EMO	876
SIMICS GROUP	2.250	VOLES	803
INDUSTRIA NACIONAL PAPELERA	1.916	NUTRICION EXPERTA DE COLOMBIA	801
HABITAR IMPORTACIONES	1.435		

Fuente: DIAN, DANE-Calculo camara de comercio de Cali

Ilustración 24. Costos logísticos

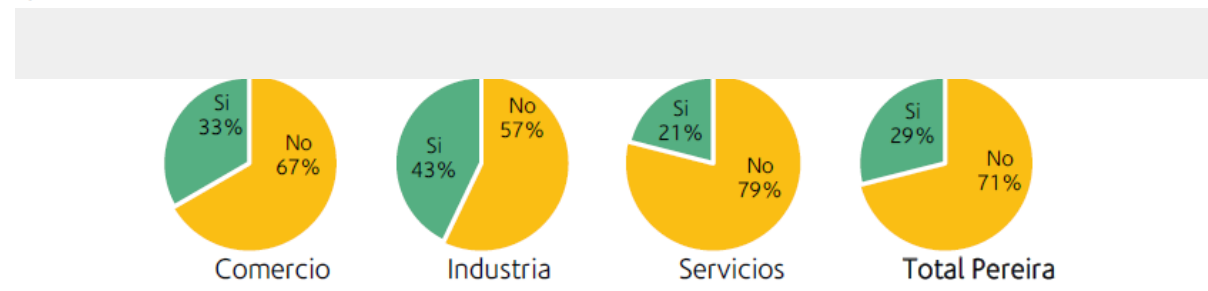


Fuente: Index

Ilustración 25. Proporción de empresarios que realizaron inversiones durante el semestre anterior

Inversiones realizadas

Al indagar por la realización de inversiones durante el segundo semestre del año 2024, entendidas como la compra de maquinaria, equipo o ampliación de capacidad productiva, el 28,9% de los empresarios manifestó haberlas realizado, siendo mayor al resultado de mediados de año cuando la participación fue del 22,8% y similar al resultado de cierre de 2023 cuando el 30,2% realizó inversiones. La industria manufacturera fue el sector donde una mayor proporción de empresarios realizaron inversiones en sus empresas, alcanzando el 42,9% del total, seguido de comercio donde una tercera parte realizó inversiones mientras en servicio este grupo representó el 21,0%.



Fuente: Encuesta ritmo empresarial 2025-1

4.2.4 Análisis de la Demanda

El análisis de la demanda permite identificar los sectores productivos que requieren infraestructura logística especializada y que representan el mercado objetivo del parque logístico propuesto. La Ilustración 25 evidencia que la demanda en la región es diversa, creciente y altamente vinculada a las dinámicas económicas del norte del Valle y el Eje Cafetero, lo cual refuerza la pertinencia del proyecto en Cartago.

En primer lugar, la agroindustria constituye uno de los principales generadores de demanda. Actividades como la producción de caña, frutas, café, aguacate, panela y alimentos procesados requieren infraestructura que asegure condiciones óptimas de conservación, manejo y transformación de productos perecederos. Sus necesidades cámaras frías, bodegas de producto terminado, zonas de consolidación y servicios complementarios, corresponden a requerimientos técnicos que actualmente no se encuentran disponibles en Cartago y que son esenciales para fortalecer las cadenas agroexportadoras de la región.

El sector de la **manufactura** también representa un componente clave de la demanda. Industrias como la confección, la metalmecánica y los alimentos procesados requieren espacios de almacenamiento, operaciones de cross-docking, soporte para distribución de última milla y áreas dedicadas al ensamble o agregación de valor. La ausencia de infraestructura flexible y estandarizada en Cartago limita su capacidad para atraer este tipo de empresas, a pesar de su proximidad a centros productivos del Valle y del Eje Cafetero. Un parque logístico con características modulares y adaptables permitiría atender estas necesidades y apoyar la expansión de estas industrias.

Por otra parte, el sector de distribución y comercio mayorista, que incluye actores como D1, Ara, Makro, cadenas retail y mayoristas regionales, demanda bodegas de tránsito, patios de maniobra y accesibilidad directa a corredores viales para garantizar eficiencia en la distribución regional. El crecimiento del comercio minorista y la consolidación de centros de distribución descentralizados han incrementado la demanda por instalaciones logísticas en ubicaciones estratégicas. Cartago, al encontrarse en un nodo que conecta el norte del Valle y el Eje Cafetero, se convierte en una ubicación ideal para este tipo de operaciones, especialmente para empresas que necesitan cobertura regional o interregional.

Finalmente, los transportadores y operadores logísticos representan un segmento de demanda altamente relevante. Estos actores requieren patios seguros, puntos de intercambio modal, oficinas administrativas y servicios asociados como mantenimiento, vigilancia y parqueo. Actualmente, Cartago no dispone de infraestructura diseñada para este tipo de actividades, lo que obliga a los transportadores a operar de manera dispersa, insegura y con altos costos por falta de servicios integrados. Un parque logístico centralizado permitiría mejorar la eficiencia operativa, reducir tiempos de detención de vehículos y ofrecer servicios que aumentan la competitividad del transporte regional.

Ilustración 26. Demandantes y necesidades logísticas en la región

Tipo de empresa	Sectores / ejemplos	Necesidades logísticas específicas
Agroindustria	Caña, frutas, café, aguacate, panela, alimentos	• Cámaras frías • Bodegas para producto terminado • Áreas de consolidación • Servicios complementarios (pesaje, control, empaque)
Manufactura	Confecciones, metalmecánica, alimentos procesados	• Almacenamiento • Cross-docking • Última milla • Áreas de ensamble / valor agregado
Distribución y comercio mayorista	Retail, mayoristas, D1, Ara, Makro	• Bodegas de tránsito • Patios de maniobra • Acceso a corredores viales
Transportadores y operadores logísticos	Carga terrestre, empresas 3PL	• Patios seguros • Puntos de intercambio modal • Oficinas administrativas • Servicios asociados (mantenimiento, vigilancia, parqueo)

Fuente: Elaboración propia.

4.3. Demanda efectiva

Ilustración 27. Clasificación y Características buscan las empresas en bodegas.

1 ¿Qué están buscando las empresas? Clasificación de clases de bodegas RV COMMERCIAL REAL STATE SOLUTIONS				
Variable	Clase A+	Clase A	Clase B	Zonas Francas
 Estructura de propiedad	- Único Propietario / Desarrollador - Fondo Inmobiliario	- Único Propietario / Desarrollador - Fondo Inmobiliario	Multipropietario	- Desarrollador - Multipropietario
 Ubicación	Principales sectores industriales con desarrollo urbano industrial	Principales sectores industriales con desarrollo urbano industrial	En zonas industriales secundarias	Zonas industriales con enfoque especializado en sector logístico
 Tiempo de construcción	Menor a 15 años	Menor a 15 años	Mayor a 15 años	Variedad de proyectos y bodegas de acuerdo a la actividad económica de las empresas
 Tipología de proyectos	Centros Industriales, Empresariales y Logísticos	Parques Industriales	Parques Industriales / Bodegas independientes	Variedad de proyectos y bodegas de acuerdo a la actividad económica de las empresas
 Áreas y altura de las bodegas	- Áreas superiores a 2.500 m² - Altura libre desde 11,5 mts - Áreas flexibles – Desarrollo a la medida	- Áreas superiores a 2.000 m² - Triple altura - Áreas flexibles / superiores a las del mercado	- Áreas inferiores a los 1.500 m² - Altura doble o sencilla - Áreas normales del mercado	Variedad de proyectos y bodegas de acuerdo a la actividad económica de las empresas
 Resistencia	5 toneladas/ m²	5 toneladas/ m²	Alta resistencia de pisos	5 toneladas/ m²
 Servicios complementarios	Oficinas, restaurantes – comercio, servicio de bascula, enfermería	Oficinas, restaurante, servicio de bascula	Servicios básicos para la operación logística	Servicios tributarios y aduaneros

Fuente: Informe de mercado por RV COMERCIAL REAL STATE SOLUTIONS

Con base en la caracterización territorial, normativa y de mercado desarrollada para el predio de Santa Ana en Cartago, se establece la tipología de producto objetivo en los estándares Clase A y Clase A+ por coherencia técnica, competitiva y estratégica. El lote de 52.851 m² se ubica dentro del perímetro urbano en una zona de desarrollo económico con vocación logística, cuenta con acceso inmediato a servicios públicos, no presenta restricciones ambientales significativas y se sitúa en un corredor multimodal con proximidad al aeropuerto Santa Ana y conectividad hacia Buenaventura y los principales centros de consumo del suroccidente. Estas condiciones territoriales y de acceso favorecen la implementación de proyectos industriales de mayor escala y

exigencia técnica, compatibles con las exigencias de Clase A y Clase A+ en términos de ubicación y articulación con redes logísticas consolidadas.

Normativamente, el POT y la normativa municipal permiten desarrollos industriales y de bodegaje en la zona, exigiendo al mismo tiempo estándares de cesiones, zonas verdes y requisitos técnicos (áreas libres, estacionamientos para cargue y descargue, hidrantes, accesibilidad). La existencia de un marco regulatorio claro y la posibilidad de concertación con autoridades ambientales y portuarias facilitan la planificación de proyectos integrados de alta calidad técnica, condición imprescindible para Clase A y A+ donde la formalidad en permisos, infraestructura de servicios y cumplimiento de normativas constructivas y ambientales constituyen un umbral de entrada. Además, la potencial articulación con regímenes especiales y zonas francas en el Valle del Cauca refuerza la pertinencia de invertir en infraestructura con especificaciones que permitan operar bajo mayores estándares de seguridad, resistencia estructural y servicios integrados, tal como lo exige la categoría A+.

Desde la lógica de la demanda, los análisis sectoriales y los anexos portuarios muestran una masa crítica de generadores de carga en el Valle del Cauca y el Eje Cafetero compuesta por exportadores, importadores, operadores logísticos y distribuidores que requieren naves de mayor tamaño, mayor resistencia de piso, alturas libres superiores y servicios complementarios para cadenas frías y operaciones de alto rendimiento. El escenario de vacancias contenidas en las principales ciudades y la presión derivada del crecimiento del comercio electrónico demandan productos que ofrezcan eficiencia operativa y menores costos logísticos totales; por ello, la oferta Clase A y A+ —con naves de superficies amplias ($\geq 1.000 \text{ m}^2$ para A; $\geq 2.000 \text{ m}^2$ para

A+), alturas libres superiores a 9–10 m, resistencia de piso por encima de 5 ton/m² y dotación de servicios 24/7— responde de manera directa a las necesidades de los actores identificados y permite captar tanto ocupantes de rotación rápida (mensajería, cross-dock) como usuarios de volumen sostenido (agroindustria, exportadores).

Técnicamente, los requisitos de Clase A y A+ se justifican por la necesidad de diseñar módulos con alta flexibilidad operacional y robustez constructiva: muelles de carga múltiples, patios para contenedores y maniobra de tractocamiones, sistemas integrados de seguridad física, oficinas operativas de apoyo, zonas de bienestar para planta de personal y servicios logísticos integrados (handling, inspección, etiquetado). La clasificación A+ se recomienda para aquellos módulos destinados a operadores ancla, fondos inmobiliarios o desarrolladores que busquen consolidar centros industriales de escala regional, ofreciendo además garantías de propiedad y desarrollo concentrado que facilitan operaciones de largo plazo. La Clase A permite atraer a desarrolladores privados y grandes usuarios que requieren estándares elevados sin la escala máxima de A+, siendo adecuada para una primera etapa con posibilidad de escalamiento.

Finalmente, la estrategia comercial y financiera del proyecto también respalda la apuesta por Clase A y A+. El diseño de producto con especificaciones Clase A/A+ incrementa la competitividad frente a parques consolidados en Cali, Pereira y Yumbo al ofrecer mejores condiciones técnicas, servicios aduaneros y potencial integración con zonas francas, lo que reduce el costo logístico total para el usuario. Asimismo, la previsión de esquemas build-to-suit, contratos flexibles y fases de desarrollo permite mitigar riesgos de ocupación inicial, captar operadores de mensajería y consolidación

con rotación rápida y, simultáneamente, reservar módulos de mayor estándar para ocupantes estratégicos de mayor demanda. En consecuencia, la adopción de las clases A y A+ se presenta como la alternativa más congruente con las condiciones del sitio, las exigencias normativas y las expectativas de demanda regional, asegurando la viabilidad técnica, comercial y financiera del parque logístico en Cartago.

OFERTA DE PARQUES INDUSTRIALES Y BODEGAS

La caracterización de la oferta logística en la región evidencia una marcada disparidad entre los municipios del norte del Valle, el Eje Cafetero y las ciudades del sur del Valle, lo que permite identificar claramente las oportunidades y vacíos que el Parque Logístico en Cartago puede atender. Aunque existe infraestructura logística relevante en ciudades cercanas, esta se encuentra concentrada en mercados altamente desarrollados o en zonas donde los costos y la saturación limitan la incorporación de nuevas empresas.

En el caso de Pereira y Dosquebradas, la presencia de parques industriales consolidados y operadores logísticos de nivel regional ha permitido el desarrollo de un mercado logístico maduro. Sin embargo, esta misma consolidación ha generado altos niveles de ocupación, escasez de suelo industrial disponible y costos elevados de arrendamiento, lo que restringe la expansión de nuevas operaciones y obliga a muchas empresas a buscar alternativas en localidades cercanas.

Por su parte, el corredor Yumbo–Palmira–Cali concentra una de las mayores densidades industriales y logísticas del país, respaldada por zonas francas de gran escala y centros de distribución nacionales e internacionales. A pesar de su solidez,

este entorno presenta suelos altamente costosos, congestión vial permanente y una competencia intensa, factores que resultan poco atractivos para empresas del norte del Valle y del Eje Cafetero, que buscan soluciones logísticas más próximas y económicamente eficientes.

En contraste, los municipios del norte del Valle (Zarzal, La Unión, Roldanillo) cuentan con infraestructura dispersa y orientada principalmente a la agroindustria. Aunque existe una base productiva importante, la oferta de bodegas es pequeña, no estandarizada y carente de servicios especializados, lo que limita su capacidad para atender operaciones logísticas de mayor escala o diversificación sectorial. Esto genera una demanda insatisfecha de soluciones logísticas integrales que requieran estándares técnicos más elevados.

Finalmente, el caso de Cartago es particularmente relevante: la ciudad carece por completo de un parque logístico planificado, y la infraestructura existente se reduce a bodegas dispersas, de baja capacidad técnica y sin servicios logísticos asociados. No existen patios de maniobra, centros de consolidación de carga, zonas de intercambio modal, ni infraestructura moderna. Esta ausencia de oferta formal es, precisamente, lo que convierte a Cartago en el punto más estratégico del territorio para desarrollar la primera plataforma logística regional, capaz de atender tanto la demanda local como la proveniente del norte del Valle y el Eje Cafetero.

4.3.1 ANALISIS OFERTA

Ilustración 28. Información precios de mercado bodegas de más de 1.000 M2

BODEGAS DE MAS DE 1.000 M2							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA MEZZANINE	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR / M2	FUENTE Y/O TELEFONO
1	Cerritos, Pereira	NUEVA	135.00	1640.00	\$ 5,000,000,000	\$ 2,816,901	venta Bodega en Cerritos, Pereira (867-5645)-puntopropiedad.com
Bodega en Cerritos con lote de 4554m2 con cerramiento. Se divide en una bodega de 1640m2, Mezanine de 135m2 para un total de 1775m2. Dispone de 3 subdivisiones internas, 2 baños, parqueaderos descubiertos: 5, Tipo Uso de Piso: Tráfico Pesado (Almacenamiento Pesado, movimiento de Maquinaria y Equipos							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA MEZZANINE	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR M2	FUENTE Y/O TELEFONO
2	AV del pollo, sector matecaña	NUEVA	406.00	1643.00	\$ 4,500,000,000	\$ 2,196,193	https://www.puntopropiedad.com/inmueble/1885561
Bodega nuev con un área de 1.643 mt2 construidos y 1.236 mt2 de área de lote, consta de 3 baños y cocineta, tiene amplia zona de parqueo, oficinas y un mezanine con un área 406 mt2 , la altura para el ingreso de mulas es de 8 mt2 de frente y 12 mt2 de ancho, los muros son en bloque estructural con grouting, las columnas son de 0.50 x 0.60 / vigas 0.40 x 0.50, tiene muros de contención reforzados, placa estructural con dovelas y electrosoldada.							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA MEZZANINE	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR M2	FUENTE Y/O TELEFONO
3	Cerritos, Pereira	NUEVA	0.00	3591.00	\$ 9,300,000,000	\$ 2,589,808	venta Bodega en Cerritos, Pereira (7000)-puntopropiedad.com
Venta bodega en moderno centro logístico en Cerritos, Pereira, en una ubicación estratégica. Con un área construida de 3.591 m² y una altura de 15 metros, esta bodega ofrece amplios espacios y excelentes condiciones.							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA MEZZANINE	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR M2	FUENTE Y/O TELEFONO
4	CARTAGO	USADA	123.00	2073.00	\$ 4,837,512,106	\$ 2,202,874	Arriendo de Bodega en Cartago - Cartago - 699-M5664434
Bodega en venta o arriendo, bodega con mezanine y zona anexa, espacio amplio de almacenamiento y zona para oficinas,, área de bodegaje 2.073 m2, zona anexa 821 m2, mezanine 123 m2							
VALOR PROMEDIO PARA MAS DE 1.000 M2						\$	2,459,422.00

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 29. Información precios de mercado bodegas de menos de 1.000 M2

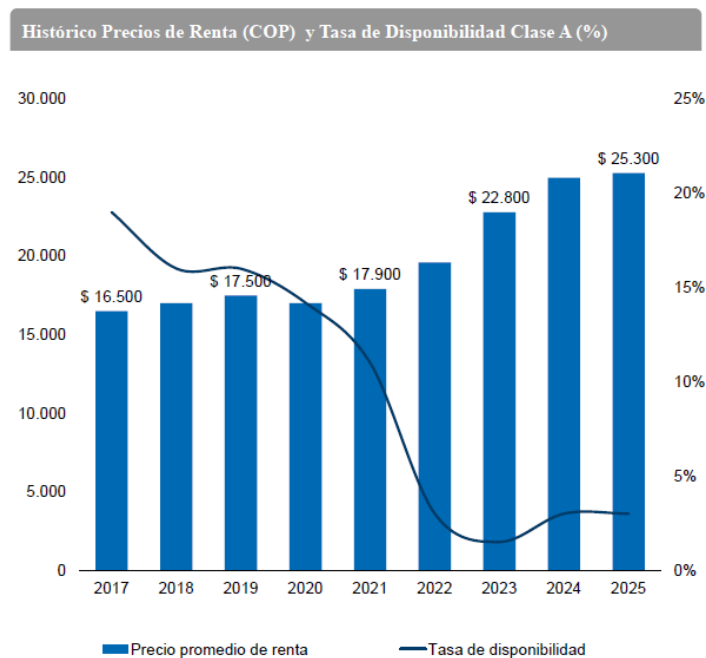
BODEGAS DE MENOS DE 1.000 M2							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA TERRENO	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR M2	FUENTE Y/O TELEFONO
1	Bodega en la Vía Condina Km 0 por la vereda Guacari	NUEVA	0.00	758.00	\$ 2,918,300,000	\$ 3,850,000	venta Bodega en Los Corales, San Joaquín (887-5607)- puntopropiedad.com
Bodega ccon altura de 10m2. Cuenta con muros hasta 3mt alto, El resto lamina standing seam, Cubierta tipo standing seam Placa de Piso en concreto industrial 15 cm espesor. Placa de Mezanine en metal y concreto Cerrajería metálica. Vías para tráfico pesado, Zona de descargue con espacio para 2 tractomulas, Zona de parqueo privada, Zona parqueo clientes. Portería privada y cerramiento perimetral en maya alto 2.5mt. Cuenta con 3 baños. La bodega está localizada en una ubicación privilegiada en la mitad del centro industrial, entre Cali, Medellín y Bogotá, en el centro de las principales vías que cruzan el país lo convierten en un punto de encuentro para los inversionistas. Queda Cerca a la vía Férrea Tren carga por el corredor del pacifico que comunica al Valle del Cauca con el Eje Cafetero y Antioquia.Ocultar							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA TERRENO	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR M2	FUENTE Y/O TELEFONO
2	Los Corales, San Joaquín, Pereira, Risaralda	NUEVA	0.00	640.00	\$ 2,100,000,000	\$ 3,281,250	venta Bodega en Los Corales, San Joaquín (887-5607)- puntopropiedad.com
PROYECTO "Bodegas Almacenamiento Ubicado en Pereira, km 0 Vía Condina. Centro de distribución conformado por trece (13) bodegas con Uso de Suelo Industrial y Comercial TODAS LAS OPCIONES Incluye: 👉 Servicios publicos (trifase) 👉 Vías de Acceso y Zonas Comunes 👉 Parqueaderos para visitantes y funcionarios 👉 Bodegas con sistema de muelle doble cargue y descargue al mismo tiempo 👉 Cerramiento y seguridad privada 24/7							
Nº	DIRECCION	TIPO	AREA TERRENO	AREA CONSTRUIDA	VALOR OFERTA	VALOR M2	FUENTE Y/O TELEFONO
3	CARTAGO	USADA	0.00	340.00	\$ 1,020,000,000	\$ 3,000,000	Local-bodega sobre la vía Cartago-Pereira
Ambiente principal de altura doble Oficinas Baños -Zona de carga/descarga -Excelente ubicación sobre vía de alto flujo vehicular -Suelo comercial multipropósito -Documentos al día, lista para escriturar							
VALOR PROMEDIO PARA MENOS DE 1.000 M2						\$	3,474,280.00

Fuente: Elaboración propia

El estudio de mercado examina la dinámica reciente y las perspectivas del segmento logístico e industrial en Colombia. Las imágenes muestran señales macrosectoriales relevan las proyecciones de entrega de superficie logística a 2025 y flujos de inversión extranjera que apuntalan expansión de capacidad; y tendencias históricas de precios de renta y tasas de disponibilidad para producto Clase A y para zonas francas, que evidencian una presión alcista sobre rentas derivada de una oferta limitada frente a una demanda sostenida.

En el primer semestre de 2025, el mercado industrial mostró señales de recuperación. La tasa de disponibilidad se mantuvo en niveles bajos en inmuebles Case A, lo que continúa impulsando el alza de los precios de renta. Este comportamiento refleja una demanda sostenible y una oferta aún limitada.

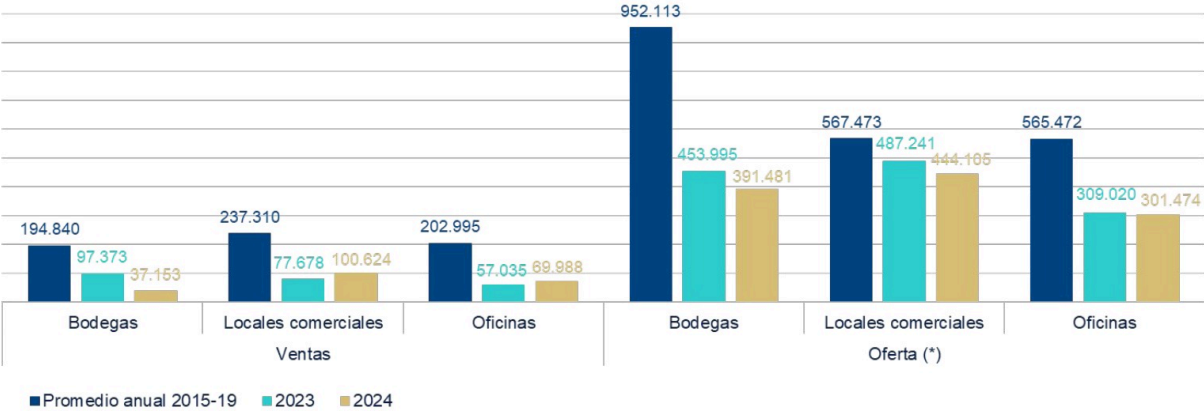
Ilustración 30. Precio de renta y tasa de disponibilidad clase A



Fuente: Elaboración propia: NEWMARK, informe por DANIEL SIERRA

Oferta nueva cayó en los tres segmentos analizados, pero las ventas frenaron con más fuerza en el caso de las bodegas. Locales y oficinas se recuperan

VENTAS ANUALES Y STOCK EN VENTA: DESTINOS NO RESIDENCIALES
(METROS CUADRADOS)



Espacios logísticos en Colombia: una baja oferta que genera oportunidades con nuevos enfoques, aunque con datos bajos a corto plazo

- **Creciente demanda y escasez de espacios:** la disponibilidad de bodegas es baja, lo que genera desafíos para operadores logísticos y del sector de alimentos.
- **Proyectos BTS como estándar:** la modalidad *Build to Suit* domina el mercado logístico al ofrecer soluciones personalizadas, mayor flexibilidad y control sobre costos en un contexto de incertidumbre económica.
- **Zonas francas como incentivo estratégico:** el régimen franco impulsa la inversión en infraestructura logística, especialmente en sectores como data centers, aunque su acceso está limitado por requisitos de exportación.
- **E-commerce y última milla:** la demanda de compras en línea sigue creciendo, lo que incrementa la necesidad de bodegas en ubicaciones estratégicas dentro de ciudades y en parques logísticos en las afueras.
- **Desafíos en la logística urbana:** restricciones de uso del suelo, acceso vehicular y convivencia con la comunidad presentan retos para la expansión de bodegas de última milla en zonas urbanas.
- **Innovación y sostenibilidad:** la automatización, el *Big Data* y certificaciones como EDGE están redefiniendo el desarrollo de bodegas, respondiendo a la creciente demanda por eficiencia y responsabilidad ambiental.
- **Oportunidades para inversionistas:** aunque el *Build to Suit* lidera, el desarrollo especulativo en ubicaciones estratégicas puede ser una apuesta rentable, dada la escasez de oferta y el aumento en los precios de renta.

Ilustración 31. Caracterización de la oferta

Zona / Ciudad	Tipo de infraestructura principal	Nivel actual de desarrollo	Principales limitaciones	Lectura para el proyecto de Cartago
Pereira – Dosquebradas	Parques industriales consolidados (Parque Empresarial del Café), operadores 3PL	Mercado logístico desarrollado y maduro	Alta ocupación, poca disponibilidad de suelo, arriendos altos	Mercado saturado → empresas pueden buscar alternativas en Cartago
Yumbo – Palmira – Cali	Zonas francas de gran escala, centros de distribución nacionales e internacionales	Alta densidad logística e industrial	Suelo costoso, congestión, alta competencia	Muy fuerte, pero lejos y costoso para norte del Valle/Eje Cafetero
Norte del Valle (Zarzal, La Unión, Roldanillo)	Bodegas pequeñas, centros agroindustriales dispersos	Oferta básica, enfocada en agroindustria	Infraestructura no estandarizada, sin parques formales	Demanda potencial de servicios logísticos más avanzados
Cartago (competencia directa)	Bodegas urbanas dispersas, sin parque logístico	Oferta muy baja, sin plataforma planificada	No hay CD, ni patios, ni consolidación de carga	Oportunidad: 1er parque logístico regional

Fuente: Elaboración propia

4.4. CONCLUSIONES ANÁLISIS DEL MERCADO

El análisis evidencia que el norte del Valle del Cauca y el Eje Cafetero conforman un corredor productivo dinámico, con crecimiento industrial sostenido y una fuerte integración con el comercio exterior. El aumento de la actividad manufacturera y agroindustrial en Risaralda y el Valle del Cauca, sumado al alto volumen de carga que circula por el corredor Buenaventura–Bogotá, genera una demanda creciente por infraestructura logística moderna.

La oferta actual en ciudades como Pereira, Yumbo y Palmira es sólida pero está saturada y presenta costos elevados, lo que ha impulsado a empresas a buscar alternativas más competitivas. En contraste, Cartago presenta disponibilidad de suelo, ubicación estratégica y ausencia total de un parque logístico planificado, lo que revela una brecha clara entre la demanda existente y la oferta disponible.

Los sectores agroindustriales, manufactureros, mayoristas y logísticos requieren bodegas especializadas, cámaras frías, espacios de cross-docking y patios de maniobra, servicios que hoy no existen en Cartago. Esta falta de infraestructura limita la eficiencia regional y encarece las operaciones de empresas que deben desplazarse a municipios vecinos.

Con este panorama, el estudio concluye que existe una **demanda real y no atendida** en la región, mientras que Cartago posee ventajas competitivas naturales para convertirse en un nodo logístico regional. Estos elementos respaldan la viabilidad de desarrollar un parque logístico de estándar A/A+, que responda a las necesidades

técnicas, operativas y económicas del territorio. ANÁLISIS DOFA Y TRATAMIENTOS DE DATOS

4.5. DOFA

Ilustración 32. Matriz DOFA

	Debilidad	Oportunidad
Plaza	Necesidad de mejorar accesos viales locales.	Alta ocupación y costos elevados en Pereira, Dosquebradas, Yumbo y Palmira.
	Dependencia de la gestión municipal para obras externas.	Empresas de la región buscan nodos intermedios entre centro y puerto.
	Baja percepción de Cartago como nodo logístico.	Proyectos gubernamentales para mejorar conectividad vial.
	Falta de infraestructura multimodal (ferrocarril).	Mayor presencia de transporte pesado en el corredor.
Producto	No existe infraestructura logística previa en la ciudad.	Alta demanda de servicios logísticos modernos en agroindustria y manufactura.
	Falta de reconocimiento del parque al inicio.	Saturación de parques en Yumbo, Palmira, Pereira, Dosquebradas.
	Ausencia actual de empresas ancla dentro del proyecto.	Crecimiento exportador del Valle y Risaralda.
		Tendencia nacional a la creación de plataformas logísticas regionales.
Precio	Alto costo inicial del desarrollo del proyecto.	Empresas buscan alternativas más económicas fuera de Yumbo y Pereira.
	Dificultad para fijar precios sin referentes locales directos.	Demanda de modelos BTS y llave en mano.
	Riesgo de baja ocupación inicial.	Creciente interés de operadores 3PL por expandirse hacia el norte del Valle.
	Necesidad de ofrecer incentivos para atraer primeros clientes.	Proyectos nacionales incentivan inversión en zonas con costos competitivos.
Promoción	Bajo reconocimiento de Cartago como nodo logístico.	Bajo reconocimiento de Cartago como nodo logístico.
	Falta de empresas instaladas que funcionen como casos de éxito.	Falta de empresas instaladas que funcionen como casos de éxito.
	Requiere esfuerzos altos en marketing B2B.	Requiere esfuerzos altos en marketing B2B.
	No existe aún un ecosistema logístico que se promoció por sí mismo.	No existe aún un ecosistema logístico que se promoció por sí mismo.
	Fortaleza	Amenaza
Plaza	Ubicación estratégica en el triángulo Valle-Eje Cafetero-Buenaventura.	Retrasos en obras públicas externas.
	Conectividad directa a corredores logísticos nacionales.	Congestión en corredores principales (Bogotá-Buenaventura).
	Menor congestión y costos logísticos que ciudades cercanas.	Competencia de municipios que ofrezcan incentivos viales o tributarios.
	Suelo disponible y competitivo en Cartago.	Percepciones de seguridad vial en la región.
Producto	Lote amplio (52.851 m ²) que permite un diseño moderno y modular.	Competencia futura de nuevos proyectos similares.
	Capacidad de integrar servicios diferenciados (frío, cross-docking, valor agregado).	Cambios regulatorios en licencias o normas técnicas.
	Posibilidad de construir estándares de seguridad y operación superiores a la competencia.	Incremento de costos de construcción.
	Primer parque logístico planificado en Cartago.	Preferencia inicial de empresas por zonas consolidadas.
Precio	Suelo más económico que en ciudades logísticas tradicionales.	Variabilidad en tasas de interés y costos de financiamiento.
	Posibilidad de diseñar esquemas de precios flexibles.	Competidores futuros que ofrezcan precios agresivos.
	Costos operativos menores por descongestión y eficiencia.	Empresas pueden preferir arrendar bodegas dispersas si el precio del parque es alto.
	Alta competitividad frente a mercados saturados.	Aumento en costos de mantenimiento y servicios públicos.
Promoción	Proyecto novedoso con alto potencial de diferenciación.	Competencia comunicacional de parques consolidados.
	Posibilidad de presentar el parque como "primer nodo logístico formal" del norte del Valle.	Percepción de inseguridad o riesgo regional.
	Conexión natural con sectores exportadores.	Falta de inversión pública podría afectar la imagen del proyecto.
	Capacidad de construir una identidad de marca sólida.	Cambios económicos que reduzcan la demanda de bodegas nuevas.

Fuente: Elaboración propia.

4.6. ESTRATEGIAS DOFA

Ilustración 33. Análisis DOFA

DO	DA
1. Desarrollar un programa de posicionamiento regional para revertir la baja visibilidad de Cartago como nodo logístico, aprovechando la saturación de Yumbo, Palmira, Pereira y Dosquebradas, que buscan alternativas más económicas. 2. Diseñar alianzas con el SENA, universidades y operadores logísticos para corregir la escasez de mano de obra calificada y responder a la creciente demanda de servicios logísticos modernos en la agroindustria y manufactura regional. 3. Implementar un plan de mejoramiento vial y de accesos en conjunto con la Alcaldía y Gobernación, reduciendo la debilidad de conectividad local y aprovechando los programas públicos de inversión en infraestructura logística. 4. Flexibilizar el portafolio de bodegas (modulares, BTS, frío, cross-docking) para adaptarse a necesidades diversas y captar empresas que hoy no encuentran infraestructura estandarizada en el Norte del Valle.	1. Implementar una primera fase de menor escala para disminuir el riesgo financiero ante tasas de interés altas y ocupación inicial baja. 2. Establecer reservas financieras y estructurar fuentes de financiación alternativas (alianzas público-privadas, inversionistas inmobiliarios, fondos de logística) para enfrentar fluctuaciones del mercado. 3. Crear un plan de contingencia ambiental y regulatorio para evitar retrasos en permisos y riesgos por normativas cambiantes, anticipando trámites ante ANLA y CVC. 4. Desarrollar un programa de vinculación comercial agresivo para captar early adopters, ofreciendo incentivos y contratos preferenciales que aseguren ocupación inicial y reduzcan el riesgo de baja demanda.
FO	FA
1. Posicionar el parque logístico como el primer HUB del Triángulo del Café, aprovechando su ubicación estratégica y la fuerte demanda generada por la expansión agroindustrial, manufacturera y exportadora del Valle y Risaralda. 2. Desarrollar fases de expansión escalonadas aprovechando el amplio lote disponible y la saturación logística de ciudades vecinas, para captar empresas que buscan relocalización. 3. Incorporar servicios de valor agregado (frío, consolidación, ensamble, pesaje, oficinas 3PL) que diferencien al parque y lo conviertan en un punto clave de consolidación de carga hacia Buenaventura. 4. Establecer alianzas con empresas ancla agroindustriales y manufactureras, utilizando su presencia como fortaleza para atraer a otros actores de la cadena de suministro.	1. Crear un diseño de parque altamente seguro y controlado (CCTV, accesos inteligentes, iluminación, perímetro reforzado) para mitigar amenazas asociadas a seguridad regional y garantizar confianza empresarial. 2. Implementar estándares de operación avanzados (BASC, BPA, sostenibilidad) que dificulten la entrada de competidores futuros y fortalezcan la reputación del parque. 3. Construir un modelo de gobernanza robusto que permita anticiparse a cambios regulatorios, ambientales o técnicos, minimizando riesgos de retrasos o sanciones. 4. Optimizar costos operativos mediante eficiencia energética y manejo sostenible, preparando al parque frente a incrementos en costos de servicios públicos o construcción.

Fuente: Elaboración propia.

4.7. BRIF.

FECHA: noviembre 2025

PROYECTO: Parque Logístico Cartago

USO: Infraestructura logística – bodegas Clase A / A+ – servicios integrados

CIUDAD: Cartago, Valle del Cauca

DIRECCIÓN DEL PROYECTO: Carrera 4ta - Sector Santa Ana

SITUACIÓN DE MERCADEO (Antecedentes y contexto del comprador)

El mercado logístico del norte del Valle y el Eje Cafetero atraviesa un crecimiento sostenido impulsado por la expansión agroindustrial, manufacturera y comercial. Sin embargo, existe una clara insuficiencia de bodegas modernas, estandarizadas y con servicios integrados, especialmente en municipios como Cartago, que no cuentan con un parque logístico formal.

Los principales compradores/usuarios potenciales —agroindustrias, empresas manufactureras, operadores logísticos, distribuidores y compañías de comercio mayorista— presentan necesidades no cubiertas asociadas a:

- Falta de bodegas Clase A con alturas libres amplias, pisos de alto soporte y muelles de carga.
- Escasez de cámaras frías y zonas de consolidación de carga.
- Costos altos y saturación de mercados como Pereira, Dosquebradas, Yumbo y Palmira.
- Necesidad de ubicaciones más cercanas a corredores estratégicos como Buenaventura–Bogotá.

Este contexto crea un vacío de mercado evidente, donde Cartago por conectividad, disponibilidad de suelo y menor costo se convierte en un punto óptimo para atraer empresas que buscan eficiencia logística y expansión regional.

2) OBJETIVOS (Perfilar claramente al comprador y su motivación)

Objetivo general:

Identificar y describir el perfil del comprador/usuario ideal del Parque Logístico Cartago, destacando sus necesidades logísticas, sus motivaciones de inversión y las razones que justifican su traslado o expansión en la región.

Objetivos específicos:

- Determinar los sectores productivos con mayor potencial de ocupación (agroindustria, manufactura, comercio mayorista, logística y transporte).
- Establecer qué características técnicas de bodegas y servicios complementarios valoran más los compradores (Clase A/A+, muelles, patios, cadena de frío, seguridad 24/7, accesibilidad vial).
- Comprender los factores que influyen en su decisión (costos de operación, cercanía a corredores, tiempos de entrega, disponibilidad inmediata).
- Estimar las oportunidades de venta y los drivers comerciales relevantes para cada segmento.
- Identificar cómo debe comunicarse y posicionarse el proyecto para atraer a los compradores objetivo.

ACCIONES (Lineamientos para captar a este comprador)

- **Posicionar el proyecto como la primera plataforma logística del norte del Valle**, destacando su ubicación estratégica entre Eje Cafetero y Buenaventura.

- **Enfatizar las ventajas operativas:** reducción de tiempos de transporte, menor congestión, acceso inmediato a vías arterias y proximidad al aeropuerto Santa Ana.
- **Resaltar el estándar técnico Clase A/A+**, destacando beneficios tangibles como:
 - Mayor altura libre
 - Pisos de alta resistencia
 - Múltiples muelles
 - Patios amplios
 - Flexibilidad modular
 - Servicios integrados (seguridad, mantenimiento, energía estable, oficinas operativas).
- **Destacar la oportunidad de bajar costos logísticos totales**, comparando con zonas saturadas o costosas (Pereira, Yumbo, Palmira).
- **Crear mensajes orientados por segmento:**
 - Agroindustria: cámaras frías, cadena de frío, zonas de consolidación.
 - Manufactura: cross-docking, áreas de valor agregado, última milla.
 - Mayoristas y retail: bodegas de tránsito, patios de maniobra.
 - Transportadores: patios seguros, servicios asociados y puntos de intercambio modal.
- **Acompañar el proceso comercial con data real** de crecimiento industrial, exportaciones y saturación de la oferta para potenciar credibilidad.
- **Promover la posibilidad de modelos flexibles** de ocupación: arriendo, venta, build-to-suit, módulos escalables.

- **Presentar el proyecto como solución integral**, no solo de bodegas, sino de optimización logística y competitividad empresarial.

PRODUCTO

El proyecto consiste en el desarrollo de un **Parque Logístico e Industrial de Clase A / A+** ubicado en el sector Santa Ana de Cartago, con un lote de 52.851 m² y vocación para actividades logísticas, industriales livianas y servicios complementarios.

El producto reúne características de infraestructura moderna diseñadas para atender la demanda del norte del Valle del Cauca y del Eje Cafetero:

Características principales del producto

- **Bodegas modulares Clase A y A+**, entre 1.000 m² y 10.000 m², con alturas superiores a 9–12 m y resistencias de piso mayores a 5 ton/m².
- **Muelles de carga múltiple**, rampas niveladoras y patios amplios para maniobra de tractocamiones y contenedores.
- **Zonas de cross-docking**, espacios para consolidación, desconsolidación y operaciones de última milla.
- **Infraestructura para cadena de frío**, cámaras refrigeradas y áreas para almacenamiento de productos perecederos.
- **Servicios complementarios integrados**: oficinas operativas, control de acceso 24/7, vigilancia, pesaje, mantenimiento, zonas de bienestar y comedor para personal.
- **Espacios para operadores logísticos y transportadores**: patios seguros, puntos de intercambio modal y parqueaderos especializados.
- **Conectividad estratégica** al corredor Buenaventura–Bogotá, aeropuerto Santa Ana y rutas hacia Eje Cafetero y norte del Valle.

El diseño del parque permite **flexibilidad, escalabilidad y tipologías Build-to-Suit**, adaptándose a agroindustria, manufactura, operadores logísticos y distribuidores regionales.

OMPETENCIA (Parque Logístico Cartago – Brief)

La competencia se divide en dos frentes: **competencia directa en Cartago** y **competencia ampliada en la región**, dado que en Cartago NO existen parques logísticos planificados.

Competencia

No existe competencia real equivalente.

Actualmente, Cartago solo cuenta con:

- Bodegas dispersas y de bajo estándar.
- Infraestructura pequeña, no estandarizada.
- Ausencia total de parques logísticos formales, patios de maniobra, cross-docking o centros de consolidación.

El proyecto sería la primera plataforma logística estructurada en la ciudad.

Competencia regional cercana

1. Pereira – Dosquebradas

- Parque Empresarial del Café, bodegas Clase A, operadores 3PL.
- Mercado consolidado, pero saturado y con altos costos de arrendamiento.
- Poca disponibilidad de suelo industrial.

2. Yumbo – Palmira – Cali

- Zonas francas de gran escala (ZFP), centros de distribución de empresas nacionales e internacionales.
- Alta densidad logística, congestión vial y suelos muy costosos.
- Competencia fuerte, pero poco atractiva para empresas del norte del Valle o Eje Cafetero.

3. Norte del Valle (Zarzal, La Unión, Roldanillo)

- Bodegas pequeñas orientadas a la agroindustria.
- Infraestructura dispersa y sin servicios especializados.
- Oferta insuficiente para operaciones de mayor escala.

5. DESARROLLO DE ANTEPROYECTO Y FACTIBILIDAD TECNICO ECONOMICA DEL PROYECTO.

5.1. ESTUDIO DE CABIDA.

Ilustración #34 Localización del lote

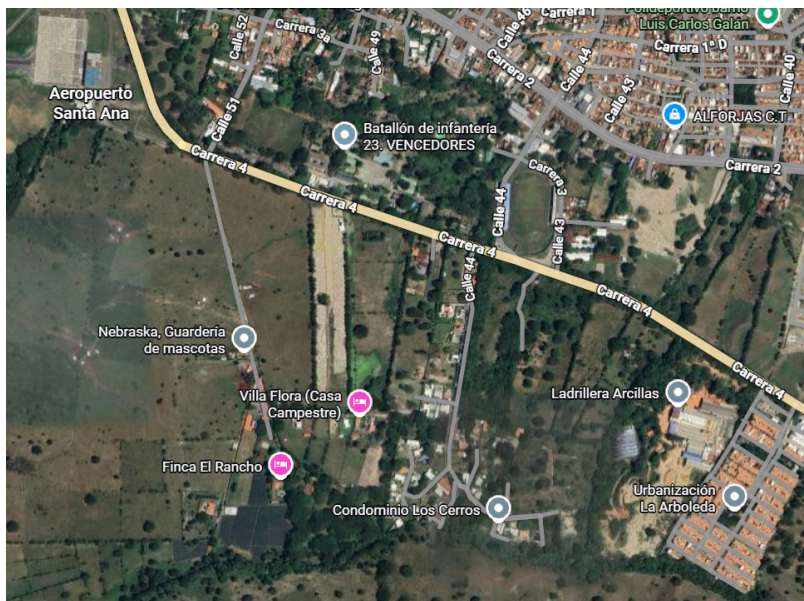
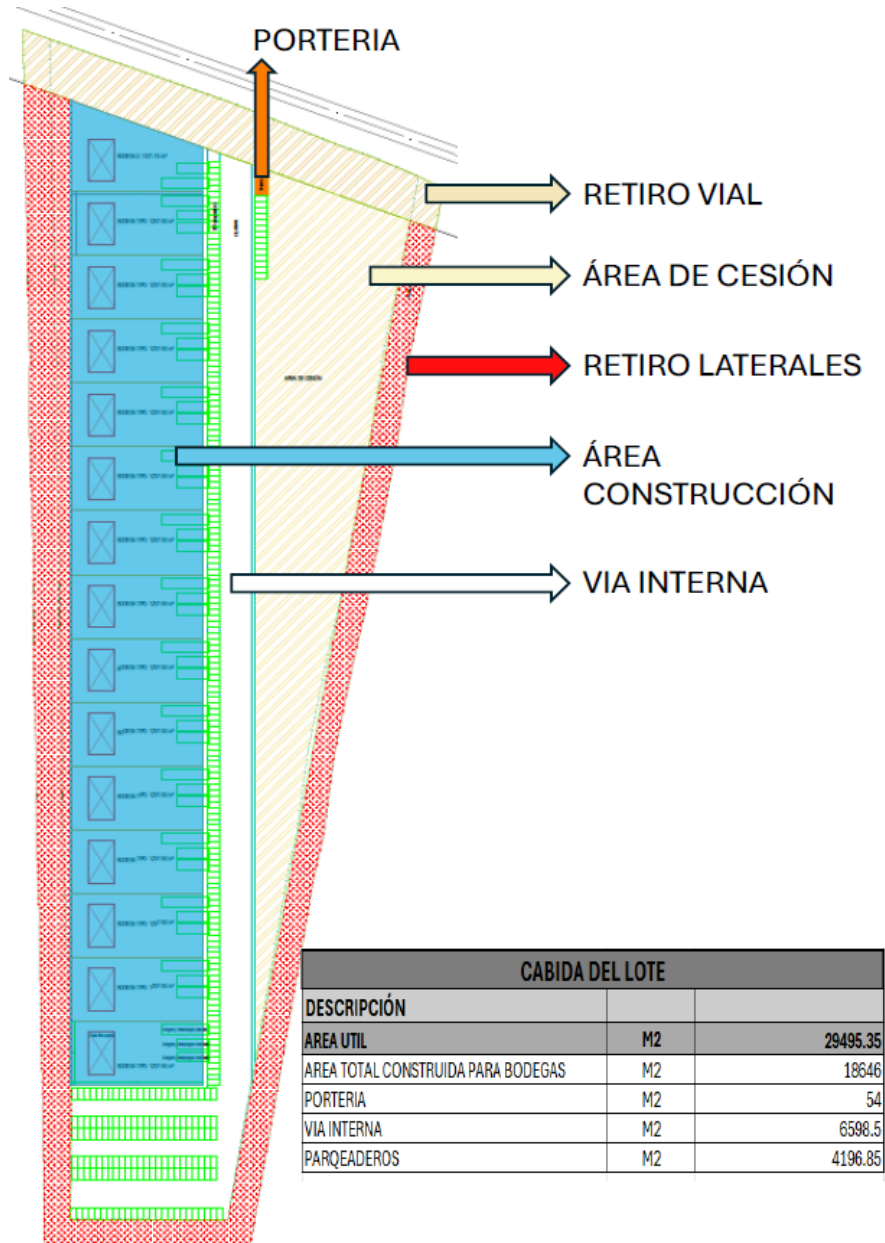


Ilustración 35. Resumen Cabida

PROYECTO INMOBILIARIO PARQUE LOGISTICO		
DESCRIPCIÓN		
AREA LOTE	M2	52935.85
BARRIO		SANTA ANA, CARTAGO VALLE
RETIROS LATERALES (10M)	M2	10471
RETIRO VIAL	M2	3188.5
AREA DE CESIÓN (15%)	M2	9781
AREA UTIL	M2	29495.35
I.O (Indice de Ocupación)	100%	29495.35

5.2. ANTEPROYECTO.

Ilustración 36. Plano Urbanístico



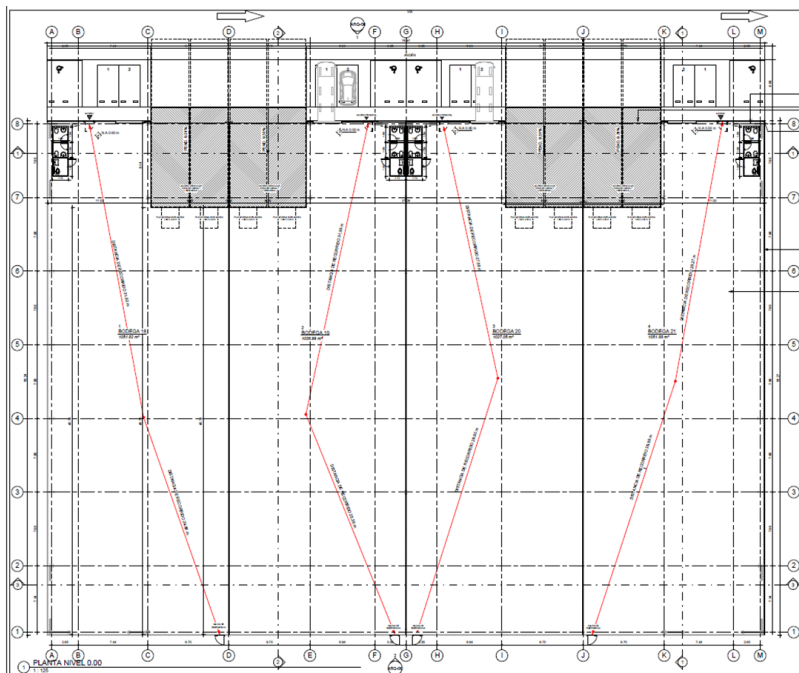
Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 37. Render



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 38. Plano de planta tipo



Fuente: Elaboración propia.

[illegible]

6.1.2 COSTOS DIRECTOS

Ilustración 41. Presupuesto costos directos

PRESUPUESTO DE OBRA			
PARQUE LOGISTICO SANTA ANA			
22/012/2025			
ÍTEM	CONCEPTO	VALOR	INDICADOR M2
0.00	PARQUE LOGISTICO SANTA ANA	\$ 29,881,425,646	\$ 1,602,565
1.00	PRELIMINARES	\$ 269,960,366	\$ 14,478
2.00	EXCAVACIONES, DEMOLICIONES Y LLENOS DE CIMENTACION	\$ 641,857,832	\$ 34,423
3.00	CONCRETO Y REFUERZO DE CIMENTACION Y PEDESTALES DE BODEGA	\$ 3,139,612,794	\$ 168,380
4.00	ESTRUCTURA METALICA	\$ 9,817,174,239	\$ 526,503
5.00	CONCRETO Y ACERO DE REFUERZO DE LOSAS AEREAS Y DE CONTRAPISO	\$ 4,387,438,653	\$ 235,302
6.00	MAMPOSTERIA Y REVOQUE	\$ 1,263,553,554	\$ 67,765
7.00	CUBIERTAS Y CIELO FALSO	\$ 3,162,575,240	\$ 169,611
8.00	CARPINTERIA DE MADERA, ALUMINIO Y FACHADA	\$ 1,713,034,865	\$ 91,871
9.00	INSTALACION HIDROSANITARIAS	\$ 1,355,643,075	\$ 72,704
10.00	INSTALACION ELECTRICAS	\$ 1,308,432,092	\$ 70,172
11.00	APARATOS SANITARIOS	\$ 35,092,962	\$ 1,882
12.00	PINTURA Y REVESTIMIENTOS	\$ 101,764,953	\$ 5,458
13.00	OBRAS VARIAS Y ASEO	\$ 40,685,572	\$ 2,182
14.00	EQUIPO Y HERRAMIENTA	\$ 310,111,526	\$ 16,632
1.00	URBANISMO INTERIOR	\$ 2,334,487,922	\$ 220,000
COSTO TOTAL		\$ 29,881,425,646	
Area x Unidad Bodega		1243	
Area Mezanines		0	
TOTAL AREA CONSTRUIDA		18646	
INDICADOR		\$ 1,602,565	

6.1.3 COSTOS INDIRECTOS

Ilustración 42. Presupuesto costos Indirectos

COSTOS INDIRECTOS	\$	7,458,420,000	%
Gastos generales	\$	37,292,100	0.50%
Honorarios	\$	2,983,368,000	40.00%
Asesoría técnica	\$	246,127,860	3.30%
Impuestos y derechos	\$	499,714,140	6.70%
Pólizas y seguros	\$	74,584,200	1.00%
Gastos notariales y/o hipotecarios	\$	572,060,814	7.67%
GASTOS BANCARIOS	\$	559,381,500	7.50%
Promoción y ventas	\$	1,941,426,726	26.03%
Imprevistos	\$	544,464,660	7.30%
TOTAL	\$	7,458,420,000	100.00%

6.2. EVALUACIÓN FINANCIERA

Ilustración 43. P y G

P y G del proyecto	
Ingresos (Ventas)	
Cuotas de separacion	2,550,000
Saldo Cuotas iniciales	23,949,058
Subrogacion	39,748,587
Subsidio	0
Total Ingresos	66,247,645
Egresos (costos)	
Costo directo	31,458,569
Costo Indirecto	7,810,871
Costo financiero	784,770
Cosoto del lote	13,233,750
Total egresos	53,287,960
Utilidad	
Total Ingresos	66,247,645
Total egresos	53,287,960
Utilidad	12,959,685
Porcentaje de utilidad	19.56%

6.3. ESTRATEGIAS DE FINANCIAMIENTO

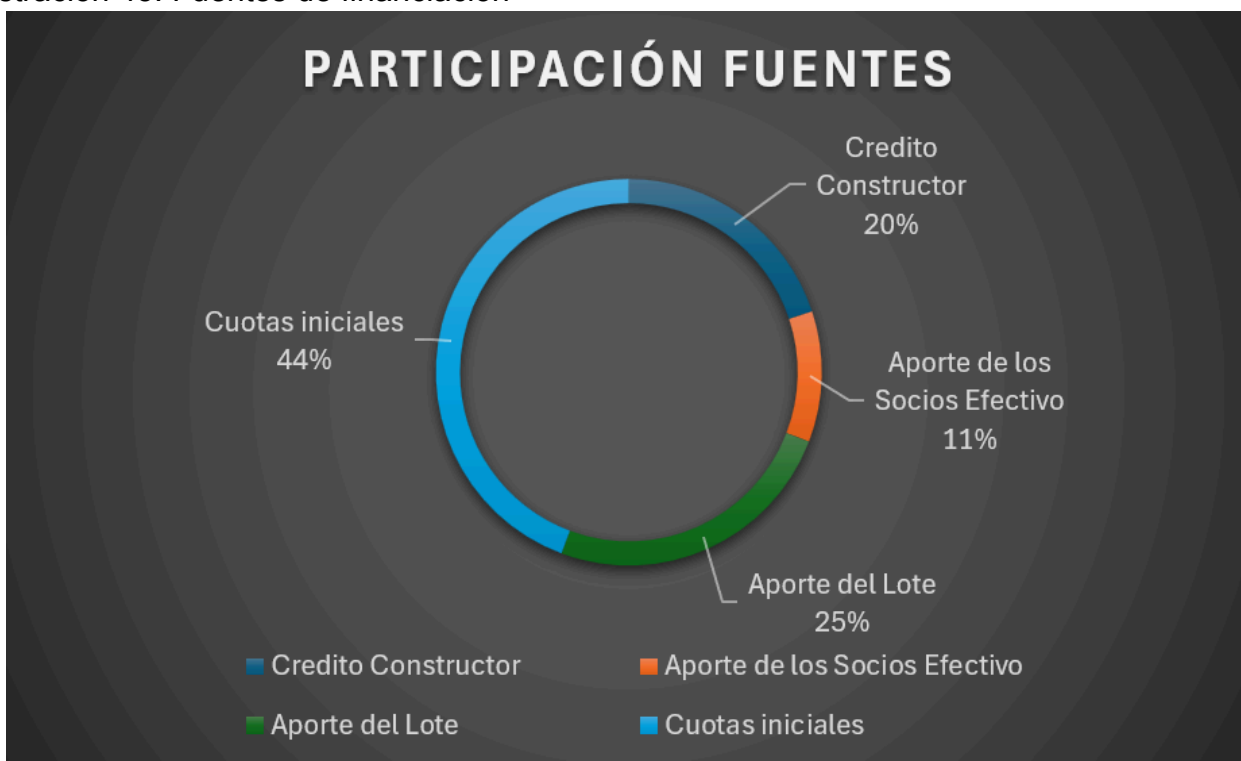
Usos	
Costos Directos	31,458,569
Lote	13,233,750
Financiacion	784,770
Indirectos	7,810,871
Subtotal Costo de Producción	53,287,960

Ilustración 44. Participación uso



Fuentes	
Credito Constructor	10,605,603.00
Aporte de los Socios Efectivo	5,831,021.00
Aporte del Lote	13,233,750.00
Caja disponible	23,617,586.00
Total Fuentes	53,287,960

Ilustración 45. Fuentes de financiación



7. ESQUEMA ADMINISTRATIVO

Ilustración 46. Esquema administrativo



8. ESTRUCTURA COMERCIAL DEL PROYECTO

8.1. PRECIOS DE VENTA DEL PROYECTO

	VL PROMEDIO/M2	ÁREA	PRECIO UNIDAD	NUMERO UNIDADES	TOTAL VENTAS
BODEGA	\$ 3,553,000	1243.07	\$ 4,416,627,710.00	15	\$ 66,249,415,650.00

8.2. FINANCIACIÓN DE LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Ilustración 47. Plan de financiación

BODEGA	
VALOR PROMEDIA	\$ 4,350,745,000.00
% CUOTA INICIAL	40%
CUOTA INICIAL	\$ 1,740,298,000.00
INICIAL SEPARACIÓN	\$ 174,029,800.00
VALOR A FINANCIAR	\$ 2,610,447,000.00
CUOTA FIJA CREDITO	\$ 145,024,833.33

8.3. ESTRUCTURA DE CAMPAÑA PUBLICITARIA

Objetivo del plan de medios

El plan de medios del **Parque Logístico en Cartago, Valle del Cauca** tiene como objetivo principal **posicionar el proyecto como la primera plataforma logística formal del norte del Valle del Cauca**, y **captar empresas usuarias e inversionistas** interesados en la adquisición, arrendamiento o desarrollo de bodegas Clase A y A+.

A diferencia de proyectos inmobiliarios residenciales, la estrategia de comunicación se orienta a un **mercado B2B altamente especializado**, donde la toma de decisiones se fundamenta en criterios técnicos, logísticos, financieros y operativos, más que en exposición masiva o publicidad tradicional.

Público objetivo

El plan de medios se dirige a los siguientes segmentos estratégicos:

- **Empresas agroindustriales** (alimentos, frutas, café, panela, productos perecederos).
- **Empresas manufactureras** (alimentos procesados, farmacéutica, cosmética, metalmecánica liviana).
- **Distribuidores y comercio mayorista**, incluyendo cadenas retail y operadores de e-commerce.
- **Operadores logísticos y empresas de transporte** (3PL, cross-docking, última milla).
- **Inversionistas y desarrolladores inmobiliarios** interesados en activos industriales y logísticos.

El decisor objetivo corresponde a **gerentes de logística, operaciones, expansión, supply chain o inversión**, ubicados principalmente en el Valle del Cauca, Eje Cafetero y principales centros industriales del país.

Canales de difusión y medios utilizados

Medios digitales especializados

Se prioriza el uso de plataformas digitales orientadas al entorno corporativo y empresarial:

- **LinkedIn Ads**, enfocado en cargos directivos del sector logístico, industrial y comercial.
- **Google Search Ads**, orientado a la captura de demanda activa de empresas que buscan bodegas, centros de distribución o parques logísticos.
- **Landing page especializada**, con información técnica del proyecto, ubicación, tipologías de bodega y formularios de contacto para agendamiento de reuniones.

Estos canales permiten una segmentación precisa y la medición efectiva del interés generado.

Medios sectoriales y gremiales

Se contempla la presencia del proyecto en:

- Portales inmobiliarios industriales.
- Revistas y medios especializados en logística, transporte e infraestructura.
- Boletines informativos de cámaras de comercio y asociaciones sectoriales.

Este componente refuerza la credibilidad del proyecto y su posicionamiento dentro del ecosistema logístico regional.

Estrategia relacional y venta directa

La estrategia comercial se apoya de manera significativa en acciones de contacto directo, tales como:

- Gestión comercial B2B personalizada.
- Alianzas con brokers inmobiliarios industriales.
- Relacionamiento con operadores logísticos y cámaras de comercio.
- Presentaciones técnicas del proyecto a empresas objetivo.

Este enfoque permite acelerar los procesos de negociación y asegurar la captación de usuarios ancla.

Ilustración 48. Pauta



Ilustración 49. Landing Page

**PARQUE LOGÍSTICO
SANTA ANA**

Destarad Infrastructure > Palitos

SAPRE IE ICRNGTRACIÓN

PARQUE LOGÍSTICO SANTA ANA

Cartago, Valle del Cauca

Nodo logístico estratégico entre el norte
del Valle del Cauca y el Eje Cafetero

Solicite información o agende una reunión

Complete el formulario y nos contactaremos
en breve.

SOLICITE INFORMACIÓN

☐ Su información esta segura

Infraestructura logística diseñada para reducir **costos**, mejorar tiempos
de distribución y fortalecer la competitividad regional.



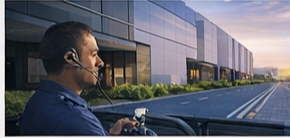
Ubicación estratégica

Acceso directo al corredor
Buenaventura—Bogotá
y cercanía al Aeropuerto Santa Ana



Bodegas Clase A / A+

Espacios industriales modernos
desde 1.000 m² hasta 10.000 m²



Flexibilidad operativa y escalabilidad

Modelos de venta, arriendo o **build to
suit** según las necesidades del cliente.

¿Por qué operar desde **Cartago**?

Solicite información técnica del proyecto

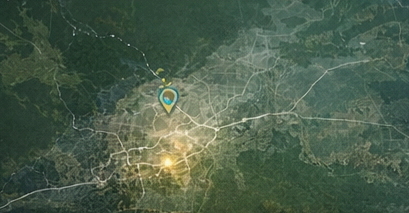
☒ **Ubicación estratégica**

☒ **Reducción** de costos logísticos

☒ **Tiempos** de distribución **optimizados**

☒ **Mayor competitividad** empresarial





☒ Conexión estriada **Clase A / A+**

☒ Alta **conectividad vial y regional**

☒ Flexibilidad para venta, arriendo o **build to suit**

☒ Infraestructura diseñada para eficiencia logística

9. LECCIONES APRENDIDAS.

- Todo proyecto inmobiliario exitoso nace de una lectura profunda del entorno: vocación del suelo, dinámicas económicas, normativas urbanas y potencial de transformación. La especialización enseña que el análisis territorial no es un requisito técnico, sino una herramienta de posicionamiento competitivo.
- Más allá de la ejecución física, el desarrollo inmobiliario exige una secuencia lógica de decisiones: prefactibilidad, validación de demanda, diseño técnico, comercialización y operación. Fraccionar el proceso permite ajustar el rumbo sin comprometer la visión integral del proyecto.
- Arquitectura, ingeniería, finanzas, legal, comercial, ambiental y social deben converger en una estructura organizativa clara, con roles definidos y canales de coordinación efectivos. La especialización demuestra que la gestión inmobiliaria es tanto técnica como relacional
- No basta con tener un buen producto: hay que saber comunicarlo. Desde la narrativa institucional hasta la publicidad en vía, cada mensaje debe responder al perfil del público objetivo, destacar atributos diferenciales y proyectar confianza. La forma en que se presenta el proyecto influye directamente en su recepción.
- Cada etapa deja aprendizajes que deben ser sistematizados: desde la respuesta del mercado hasta la gestión de permisos o el comportamiento financiero. La especialización enseña que el desarrollo inmobiliario no es lineal, sino iterativo, y que el conocimiento acumulado es el activo más valioso para futuros proyectos.

BIBLIOGRAFÍA

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2023–2025).

Indicadores económicos, construcción y sector logístico.

<https://www.dane.gov.co>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2021).

Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI.

<https://www.mintransporte.gov.co>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2022).

Resolución 20223040002435 – Corredores logísticos estratégicos.

<https://www.mintransporte.gov.co>

Cámara de Comercio de Cali. (2023).

Análisis del sector exportador del Valle del Cauca.

<https://www.ccc.org.co>

Cámara de Comercio de Pereira. (2022).

Estudios socioeconómicos del sector transporte y almacenamiento.

Findex. (2024).

Indicadores de costos logísticos y comercio exterior.

RV Comercial Real Estate Solutions. (2024).

Informe de mercado industrial y logístico – Colombia.

Zona Franca del Pacífico. (s.f.).

Inicio – Zona Franca del Pacífico.

<https://www.zonafrancadelpacifico.com>

AmCham Colombia. (2021).

Zona Franca de Bogotá: resiliencia y desempeño logístico.

Centro Urbano. (s.f.).

Parques logísticos en Monterrey (México).

<https://centrourbano.com>

Novologística. (s.f.).

Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA).

<https://www.novologistica.com>

**Secretaría de Planeación, Medio Ambiente y Desarrollo Económico de Cartago.
(s.f.).**

Planes, cartografía y normativa urbana.

El Diario. (s.f.).

Las exportaciones desde la Zona Franca crecieron un 96%.