



La logística vertical irrumpe en los grandes entornos urbanos para aliviar la falta de espacio

La inmologística ha comenzado a plantear, como ya sucediera en otros ámbitos inmobiliarios, desarrollos cuyo eje central sea la optimización del espacio con proyectos verticales o multiplataforma. “Es obvio que el suelo es finito y la logística, en este ámbito, tiene un gran campo por recorrer”, ha defendido el presidente de la empresa pública catalana Cimalsa, Enric Ticó. Especialmente en zonas donde el suelo es escaso y la demanda alta, la necesidad ha llevado a los promotores a estudiar la construcción de naves multinivel. “En ciudades como Madrid o Barcelona, estas plataformas podrían ser una solución factible para hubs de última milla”, ha valorado el responsable de Arquitectura Industrial y Logística de la consultora Savills Aguirre Newman, David Gómez. Asimismo, el director de Industrial y Logística de CBRE en España, Alberto Larrazábal, ha remarcado que «es previsible que esta tendencia se vea cada vez más en algunas ciudades europeas con alta densidad de población, a medida que el ecommerce siga creciendo».

“Las instalaciones multiplanta ofrecen grandes ventajas y una mayor flexibilidad a la cadena de suministro”, ha señalado el director de la promotora Goodman en España, Ignacio García Cuenca. En este sentido, ha distinguido dos tipos de configuraciones: las destinadas a la operativa de distribución urbana, “donde generalmente predominan los vehículos comerciales ligeros” y “es posible encontrar edificios con alturas libres más limitadas”; y las de logística estándar, que “son conceptualmente equivalentes a las naves en planta baja” y “ofrecen las mismas capacidades en cuanto a altura libre o volumen de almacenamiento». Como ejemplo de este último tipo, Goodman prevé inaugurar en el primer trimestre de 2022 el Castellbisbal Logistics Center, un centro que cuenta con 26.400 metros cuadrados divididos en dos plantas con altura libre de 10,50 metros.

Sin embargo, y a diferencia de las naves tradicionales, la logística vertical cuenta con trabas adicionales. “Evidentemente, el coste se dispara, puesto que estamos construyendo más metros y añadiendo dificultades técnicas”, ha detallado el director del departamento de Industrial-Logística de Forcadell, Gerard Plana. De todas formas, los expertos coinciden al afirmar que este sobrecoste se ve diluido por el desarrollo de una mayor superficie con el mismo coste de suelo, hecho que se traduce, a su vez, en un mayor retorno para el promotor. Enric Ticó (Cimalsa) ha afirmado, en la misma línea, que “lo que importa es el balance final de la operación”.

Por su parte, el responsable del departamento técnico de Arquitectura de la promotora inmologística Montepino, Jesús Morlans, también ha recordado que “la normativa local debería cambiar para facilitar este tipo de desarrollos”. En relación a ello, David Gómez (Savills Aguirre Newman) ha comentado que “un proyecto de este tipo debe tener en cuenta tres aspectos fundamentales: espacio para las maniobras de vehículos pesados, altura suficiente para desarrollar almacenes en varias plantas y dar cumplimiento tanto a la normativa urbanística como a la de protección de incendios”. Asimismo, Ignacio García Cuenca (Goodman) ha destacado que «para avanzar en el desarrollo de instalaciones multiplanta es fundamental impulsar la colaboración público-privada” y que «las autoridades competentes faciliten que se haga un mayor uso y reurbanización de

los terrenos”.

En cuanto a características técnicas se refiere, «es básico que los camiones tengan acceso a todas las plantas mediante rampas, puesto que la operatividad mediante montacargas no tiene buena aceptación, debido a que es lenta y solo sería concebible en caso que haya un único operador y la plataforma se construya llave en mano”, ha recalcado Gerard Plana. Asimismo, el experto de Forcadell ha insistido en la importancia de que la altura de las plantas sea suficiente para almacenar los productos. “Es un reto importante, no solo por la parte estructural, sino también en relación con las instalaciones como la evacuación de humos o iluminación, así como pensar en que la nave sea explotable a nivel de flujos interiores”, ha agregado el directivo Andrés Montalvo, de la ingeniería inmologística Aspor Engineering.

“El ahorro de espacio no es un tema menor y la construcción vertical tiene beneficios organizativos”, ha manifestado, a su vez, el presidente de Cimalsa. Además, ha continuado Enric Ticó, “la robotización permite un movimiento de las mercancías dentro del almacén de manera eficiente y compacta, permite concentrar stocks y personal, facilita que empresas logísticas y sus proveedores puedan estar más cerca, más integrados, posibilita replantear opciones dentro de las regiones metropolitanas que ahora tienen una falta de suelo y, sin duda, permite importantes ahorros relacionados con la energía y la sostenibilidad”.

LA LOGÍSTICA VERTICAL EN LA PRÁCTICA

Este tipo de configuraciones verticales ya son una realidad en España, por ejemplo, con la nave que Goodman construye en la actualidad en Molins de Rei (Barcelona) para el operador logístico DSV. “Es una solución innovadora que responde a las necesidades tanto de los clientes, que requieren instalaciones ubicadas estratégicamente cerca de los grandes centros de consumidores, como de la sociedad, que demanda un mayor aprovechamiento de los terrenos disponibles”, ha comentado el director de Goodman en España. A su vez, David Gómez (Savills Aguirre Newman) ha remarcado que «el proyecto de Goodman en

Barcelona puede servir como base para el resto de iniciativas”.

“Este tipo de edificación se está empezando a erigir en todo el mundo: Londres, Seattle, Barcelona o Mets son algunas de las ubicaciones donde se proyecta o ejecuta”, ha enumerado Andrés Montalvo (Aspor Engineering). Por ejemplo, destacan el desarrollo del promotor inmobiliario GLP en London Docklands, con una superficie de 40.000 metros cuadrados dividida en tres plantas. Asimismo, “en Asia hace muchos años que existen los almacenes multinivel en zonas con alta densidad de población”, ha anotado Gerard Plana (Forcadell). Por ejemplo, Goodman dispone en el puerto de Hong Kong de un edificio logístico de 13 plantas y 55.000 metros cuadrados y, en la actualidad, todos sus desarrollos en Asia son multiplanta.

DISCREPANCIAS SOBRE EL USO DEL SUBSUELO PARA LOGÍSTICA

A pesar de coincidir en la concepción de los almacenes multinivel para zonas con una baja tasa de suelo disponible, un ámbito en el que los expertos discrepan es en el uso del subsuelo en la logística inversa. “Se han estudiado proyectos en los que el subsuelo se puede utilizar como almacén en forma de semisótano, también con muelles de carga y rampas”, ha explicado Gerard Plana. “Pero lo más lógico sería que se utilice como aparcamiento, puesto que el volumen construido total será muy alto y la normativa urbanística obliga a un mínimo de plazas de aparcamiento que muy probablemente no se podrán realizar en su totalidad en el patio exterior”, sostiene el director del departamento de Industrial-Logística de Forcadell.

David Gómez (Savills Aguirre Newman) ha coincidido al señalar que, más allá de su concepción como aparcamiento, “otros usos serían complicados de implantar debido a la legislación vigente”. Asimismo, “las plataformas por debajo de la ‘cota cero’ suelen ser proyectos pequeños dado que las soluciones constructivas se complican al entrar en juego otros factores, como la falta de ventilación o de luz natural y la necesidad de realizar obras geotécnicas”, ha detallado Ignacio García Cuenca (Goodman).

Sin embargo, Enric Ticó (Cimalsa) ha defendido que “da igual que los sistemas de conexiones sean horizontales o verticales” y que, como el movimiento de las mercancías se hace con robots, “no importa recoger un palet en una planta -4”. En relación a ello, ha recalcado que “no se trata tanto de hacer naves logísticas de 40 metros de altura, sino que un parte de estas esté enterrada”. De forma similar, Andrés Montalvo (Aspor Engineering) ha afirmado que “el aprovechamiento del subsuelo se realiza en algunos casos para hacer las cargas y descargas de los camiones mediante puentes grúa o sistemas de elevación”.

En el otro lado de la balanza, Alberto Larrazábal ha indicado que “el subsuelo en logística no cuenta para nada, no es operativo y además los costes de su construcción se disparan, con los márgenes tan reducidos que hay no tiene sentido ahora mismo”. Según su punto de vista, “la única aplicación que tiene el subsuelo es para hacer túneles de evacuación en naves”. Jesús Morlans (Montepino) ha afirmado, de forma similar, que “aprovechar el subsuelo es técnicamente aún más complicado que el desarrollo en altura” y, a diferencia de David Gómez (Savills Aguirre Newman), ha sostenido que “en este caso, las normativas no suelen interferir, ya que al ser un desarrollo tan complejo aún no se lo han planteado”.