

SANTOS FERNÁNDEZ NOGUEROL
Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo
sanferno@uniovi.es

La implantación de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias y su repercusión territorial (2004-2012)

RESUMEN

El aumento del tráfico previsto por la ampliación del puerto de El Musel (Gijón) llevó al Principado de Asturias a proyectar un centro logístico que facilitara las tareas de organización y distribución del tráfico portuario. Una vez en funcionamiento, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), con más de 410 hectáreas, será una de los principales centros logísticos del noroeste de España.

RÉSUMÉ

La création de la Zone d'Activités Logistiques et Industrielles d'Asturies et sa répercussion territoriale (2004-2012).- L'augmentation du trafic portuaire due à l'agrandissement des installations d'El Musel (Gijón) ont mené le gouvernement régional du Principado à propulser la construction d'un centre logistique afin de faciliter l'organisation et redistribution des marchandises. Une fois terminée, la Zone d'Activités Logistiques et Industrielles d'Asturies (ZALIA), avec ses 410 hectares, deviendra une des plus importantes du nord-ouest de l'Espagne.

ABSTRACT

Implementation and territorial impact of Asturias Industrial and Logistics Activities Zone (2004-2012).- The expected traffic increase due to the latest expansion of El Musel port (Gijón) led the Principality of Asturias to design a logistic facility that allows the organization and distribution tasks of its incoming goods. Once operating, the Asturias Industrial and Logistics Activities Zone (ZALIA), with more than 410 hectares, will become one of the most important in northwestern Spain.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias, ZALIA, espacio portuario, transporte, Sistemas de Información Geográfica (SIG). Zone d'Activités Logistiques et Industrielles d'Asturies, ZALIA, espace portuaire, transport, Systèmes d'Information Géographique (SIG). Asturias Industrial and Logistics Activities Zone, (ZALIA), dock space, transport, Geographic Information Systems (GIS).

I. INTRODUCCIÓN

El uso generalizado de grandes buques portacontenedores que utilizan líneas regulares a nivel mundial ha dado lugar durante los últimos veinte años a cambios muy profundos en las tareas de almacenaje y manipulación de mercancías. Para adaptarse a ellos las autoridades portuarias¹

han realizado inversiones muy cuantiosas que, sin embargo, no aseguran la captación de los nuevos tráficos, pues los armadores pueden cambiar fácilmente de puerto de escala, especialmente cuando hay alternativas próximas.

Como sucedió con anterioridad con las mercancías a granel, la fijación del tráfico de contenedores sólo es posible si los puertos están en condiciones de asegurar a los cargadores la disponibilidad de grandes volúmenes de mercancías en sus proximidades. Para ello surgen las zonas de actividades logísticas (ZAL), que son instalacio-

¹ Los grandes barcos portacontenedores pueden llegar a cargar más de seis mil unidades de tipo *twenty-foot equivalent unit* (teu).



FIG. 1. Las zonas de actividades logísticas, los puertos secos y los centros de transporte de España. El mapa ha sido elaborado a partir de la cartografía del Instituto Geográfico Nacional y de las páginas web de las plataformas logísticas que han sido incorporadas a un sistema de información geográfica (SIG).

nes especializadas en la prestación de servicios de manipulación y distribución de mercancías² mediante el uso de diversos medios de transporte. Además, se sirven de la existencia de un mercado común en la Unión Europea desde 1993, así como de la subcontratación de los servicios logísticos que hacen las empresas industriales.

Durante los últimos años el número de estos centros se ha multiplicado con rapidez y hoy se distribuyen por España más de medio centenar de ellos. Por sus características se clasifican en tres tipos: ZAL, son los más modernos; puertos secos, que poseen instalaciones auxiliares de los anteriores; y centros de transporte, que son los más antiguos y se destinan únicamente al transporte por carretera.

II. LAS ZAL EN ESPAÑA

En España, a diferencia de lo ocurrido en otros países del entorno, las zonas logísticas se habían especializado en el transporte de mercancías por carretera. Sin embargo, durante la última década la situación ha comenzado a cambiar.

En ese cambio han tenido mucho que ver las fuertes inversiones realizadas por el Estado y por las comunidades autónomas con el fin de modernizar las infraestructuras de transporte y adecuarlas a lo propuesto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020³. Una de las apuestas fundamentales del plan consiste en ampliar los principales puertos y dotarlos de los medios necesarios para gestionar el tráfico de contenedores, lo que, en definitiva, ha llevado a crear nodos

² Compés López (1998, pp. 264-265).

³ Ministerio de Fomento (2005).

CUADRO I. Relación de zonas de actividades logísticas, puertos secos y centros de transporte de España

ID	TIPO	NOMBRE	ID	TIPO	NOMBRE
1	ZAL	ZAL del Puerto de Barcelona	29	ZAL	Centro Intermodal Lleida
2	ZAL	ZAL Palmas Altas Sevilla	30	ZAL	Centro Intermodal la Selva
3	ZAL	ZAL Bahía de Algeciras	31	ZAL	Logis Bages
4	ZAL	ZAL de Salamanca (Zaldesa)	32	ZAL	Parque Logístico de Ontígola
5	ZAL	ZAL Albacete	33	ZAL	Parque Logístico Madrid Este
6	ZAL	Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza)	34	ZAL	Centro Logístico de Abastecimiento
7	ZAL	ZAL Valencia	35	ZAL	Puerto seco Santander Ebro
8	ZAL	ZALIA (Asturias)	36	Puerto seco	Puerto Seco Ventastur
9	ZAL	ZAL Uniport Bilbao	37	Puerto seco	Puerto seco de Antequera
10	ZAL	ZAL del Puerto de Vigo (PLISAN)	38	Puerto seco	Puerto seco de Toral de los Vados (el Bierzo)
11	ZAL	Plataforma Logística de Álava (Araur)	39	Puerto seco	Puerto seco de Madrid
12	ZAL	Plataforma logística Villalonquéjar	40	Puerto seco	Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ)
13	ZAL	ZAL del Puerto de Cartagena	41	Centro de transportes	Ciudad del Transporte de Pamplona
14	ZAL	ZAL Puerto Real (Cádiz)	42	Centro de transportes	Centro Integrado de Mercancías (Centroid)
15	ZAL	Plataforma Logística de Teruel (Platea)	43	Centro de transportes	Centro de Transporte de Coslada (CTC)
16	ZAL	Plataforma Logística El Sequero	44	Centro de transportes	Centro de Transportes de Irún (ZAISA)
17	ZAL	Plataforma Logística de Huesca (Plhus)	45	Centro de transportes	Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz (Ctvi)
18	ZAL	ZAL del Puerto de Tarragona-El Camp	46	Centro de transportes	Centro de Transportes de Murcia (Citmusa)
19	ZAL	ZAL del Puerto de Alicante	47	Centro de transportes	Ciudad del Transporte de Zaragoza (CTZ)
20	ZAL	ZAL del Puerto de Tenerife	48	Centro de transportes	Centro de Transportes de Sevilla (CTMS)
21	ZAL	ZAL del Puerto de la Luz y de Las Palmas	49	Centro de transportes	Centro de Transportes de Málaga (CTM)
22	ZAL	ZAL del Puerto de Motril	50	Centro de transportes	Centro de Transportes de Benavente (CTB)
23	ZAL	Parque Gran Europa ZAL Azuqueca	51	Centro de transportes	Centro de Transportes de Cartaya (Huelva)
24	ZAL	Parc Castelló	52	Centro de transportes	Centro de Transportes de Salamanca
25	ZAL	Logis Empordà	53	Centro de transportes	Centro de Transportes de Gijón (CTG)
26	ZAL	Centro Intermodal Penedès	54	Centro de transportes	Centro de Transportes Aduana de Burgos
27	ZAL	Centro Intermodal Montblanc	55	Centro de transportes	Centro de Transportes de Madrid
28	ZAL	Centro Intermodal Vallès			

logísticos asociados a los puertos, comunicados entre sí mediante corredores de tráfico por carretera y ferrocarril. Dos de ellos, el mediterráneo y el atlántico, han sido incluidos por la Comisión Europea (octubre de 2011)⁴ en la Red Transeuropea de Transporte (Ten-T). El primero conectará Francia con Algeciras a través de Gerona mediante un eje de carreteras y ferrocarril paralelo a la costa. El segundo unirá el paso fronterizo de Irún con Lisboa pasando por Vitoria, Valladolid, Salamanca y Oporto. La principal ventaja de estos dos corredores frente al resto de los incluidos en el PEIT es que dispondrán de más financiación, debiendo estar operativos antes de 2020.

Excluido Madrid (Fig. 1), la mayoría de las 55 ZAL se sitúan en las proximidades de los ejes de comunicación estratégicos, aunque no todas están en funcionamiento.

Las mayores concentraciones de este tipo de instalaciones se encuentran en Madrid y en Cataluña.

El área metropolitana de la capital cuenta con cinco centros de distintas características, además de otros dos que, aunque no se sitúan dentro de los límites de la comunidad, están proyectados para captar el tránsito de mercancías que recibe la ciudad. Dentro de la estructura logística estatal Madrid es la cúspide de la pirámide, puesto que en sus alrededores se encuentran las principales instalaciones de almacenaje, gestión y distribución del país. Entre ellas se encuentran el centro de carga de aérea de Barajas, la estación de clasificación ferroviaria de Vicálvaro y Mercamadrid.

Cataluña posee seis centros logísticos operativos, a los que se unirá próximamente el LOGIS del Empordà, que está en construcción. En el futuro podrían añadirse los centros intermodales de Montblanc y del Penedès y otros cuyo proyecto ya está realizado. Todos ellos están

⁴ Ministerio de Fomento (19-10-2011).

CUADRO II. Tráfico de mercancías, contenedores y buques de los puertos españoles en 2009

AUTORIDAD PORTUARIA	GRANELES LÍQUIDOS	GRANELES SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL	TOTAL DE TRÁFICO	TEUs	BUQUES
A Coruña	6.820.497	3.215.589	1.460.292	11.916.997	7.778	1.231
Alicante	114.588	1.111.169	1.260.064	2.510.735	132.059	935
Almería	1.502	3.291.672	542.994	3.957.539	1.425	1.999
Avilés	673.268	2.293.135	984.041	4.000.015	2.575	700
Bahía de Algeciras	20.142.781	1.743.479	42.316.996	69.910.955	3.043.268	24.852
Bahía de Cádiz	120.321	1.636.990	2.078.670	4.007.624	106.399	1.644
Baleares	2.023.532	1.689.471	8.040.828	11.926.967	127.935	7.855
Barcelona	11.755.823	3.921.099	26.116.812	42.980.719	1.800.214	8.417
Bilbao	20.497.399	3.827.983	7.279.066	32.179.929	443.464	3.042
Cartagena	16.168.779	3.615.556	729.090	20.579.876	58.680	1.387
Castellón	7.776.762	1.865.858	1.430.457	11.113.555	67.075	1.231
Ceuta	1.195.410	68.226	938.115	2.756.943	13.464	12.287
Ferrol-San Cibrao	2.401.948	9.268.088	562.554	12.251.873	401	1.088
Gijón	1.374.641	12.456.055	666.586	14.632.966	27.465	997
Huelva	13.042.241	4.180.685	315.947	17.586.682	0	1.547
Las Palmas	4.546.585	753.111	13.734.738	21.220.711	1.007.207	9.679
Málaga	33.596	766.796	1.274.950	2.177.690	289.871	1.714
Marín y Pontevedra	16	879.867	762.045	1.683.542	30.590	542
Melilla	76.518	32.782	713.902	847.227	25.546	1.244
Motril	1.330.089	453.149	162.078	1.965.001	948	328
Pasajes	0	1.649.664	1.818.076	3.519.673	0	943
Santander	395.585	2.919.749	1.106.897	4.486.409	1.888	1.241
Sevilla	203.522	2.421.146	1.876.824	4.544.941	129.736	1.243
Sta. C. de Tenerife	8.423.011	848.311	5.741.067	16.064.022	346.254	15.479
Tarragona	18.349.276	9.830.390	3.130.381	31.527.277	221.203	3.012
Valencia	5.766.790	3.523.706	48.217.027	57.789.906	3.653.890	6.806
Vigo	71.162	381.302	3.073.507	3.938.782	193.921	1.995
Vilagarcía	224.267	488.175	245.798	965.261	16.042	279
TOTAL	143.529.909	79.133.203	176.579.802	413.043.817	11.749.298	113.717

gestionados por la empresa pública de la Generalitat de Catalunya Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques (CIMALSA), encargada también de su promoción y desarrollo⁵.

La principal ZAL catalana es la de Barcelona, situada junto a la zona franca sobre doscientas hectáreas de terreno, parte de ellas ganadas al mar. Desde 1992 está gestionada por la sociedad Centro Intermodal de Logística (CILSA), cuyo único accionista es la Autoridad Portuaria de Barcelona. Es una de las más importantes del país y ha

sido un referente para las construidas durante los últimos años. Existen abundantes trabajos sobre ella, entre ellos uno realizado por su director de mantenimiento y explotación que aborda cuestiones para el correcto funcionamiento de las instalaciones, haciendo especial énfasis en su organización⁶. Este aspecto es de vital importancia para garantizar un suministro rápido y eficaz a las más de sesenta empresas logísticas nacionales e internacionales⁷ instaladas en la plataforma.

⁵ <www.cimalsa.cat>.

⁶ Oliveras Sitjar (2009).

⁷ Rua Costa (2006, p. 16) y <www.zal.es>.

Las comunidades autónomas de Aragón, La Rioja, Castilla y León, País Vasco y Navarra también poseen algunas áreas logísticas importantes. Las dos primeras se benefician de su situación estratégica entre los dos puestos fronterizos con Francia, unidos a través de las infraestructuras levantadas a lo largo del valle del Ebro, que sirven también para comunicar los dos corredores peninsulares transeuropeos. La ZAL de Zaragoza (PLAZA) y la de El Sequeiro (Rioja) son las principales de este espacio. Los trece centros logísticos de las otras tres regiones están muy vinculados al eje atlántico, como puede deducirse de su localización a lo largo del eje Irún y Salamanca.

Las restantes plataformas logísticas están situadas en regiones periféricas caracterizadas por sus peores redes de transporte. En otros casos, tienen problemas de financiación como consecuencia de los recortes en la inversión pública que se están llevando a cabo en España por la crisis económica que está sufriendo Europa desde finales de 2008.

Andalucía cuenta en la actualidad con dos plataformas logísticas, una en Málaga y otra en Cartaya (Huelva), a las que hay que añadir la de Palmas Altas en Sevilla. Pero lo más llamativo es que el puerto de la bahía de Algeciras, con casi setenta millones de toneladas de mercancías movilizadas en 2009 (cuadro II), no disponga todavía de una ZAL operativa.

Una situación similar se da en la Comunidad Valenciana. La única ZAL activa es la de Alicante. El puerto de Valencia, sin embargo, con el mayor tráfico peninsular de contenedores en 2009 (más de tres millones y medio) y principal salida marítima de Madrid, dispone de una ZAL que aún no está operativa⁸.

En Canarias se movieron en el mismo año más de un millón de contenedores, de ellos el 75 % en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Su área logística aún no está ocupada en su totalidad, pero ya se encuentra en funcionamiento. Lo contrario de lo que ocurre en la ZAL del puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuyas obras se encuentran en la fase de urbanización. Una vez que concluyan las obras la plataforma se extenderá sobre una superficie 125 hectáreas, siendo la de mayor tamaño del archipiélago.

En las regiones del noroeste las principales áreas logísticas son las que se están construyendo en Vigo y en Gijón, ambas con una superficie similar, superior a las cuatrocientas hectáreas.

La ZAL de esta última localidad se sitúa próxima al principal puerto de graneles sólidos (hierro y carbón) del Estado que, en un intento por diversificar sus tráficos, ha tenido una importante ampliación entre 2005 y 2010. Así, gracias a la construcción de un nuevo dique de abrigo de 145 hectáreas, se ha doblado el espacio disponible hasta entonces, a lo que debe añadirse la futura puesta en funcionamiento de la variante ferroviaria del puerto de Pajares y la cercanía de la Autovía del Cantábrico, lo que garantiza la intermodalidad del transporte de mercancías. Todos estos factores convierten la plataforma logística asturiana en un ejemplo interesante para ser analizado en profundidad.

III. LA ZAL DE ASTURIAS EN EL CONTEXTO ESTATAL Y REGIONAL

La Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), ubicada al oeste del municipio de Gijón, será a partir de su puesta en funcionamiento el mayor centro logístico de Asturias y uno de los principales del noroeste de España, al contar con una superficie de más de 410 hectáreas. Limita al norte con el monte Areo, límite natural con el concejo de Carreño; al sur con la A-8; al este con la planta siderúrgica de Arcelor-Mittal; y al oeste con la parroquia de Serín (Gijón). Sus parcelas se extienden sobre antiguas tierras agrícolas, adaptando sus límites a las circunstancias concretas de cada lugar, tratando de afectar lo menos posible a viviendas e industrias preexistentes.

La ejecución de las operaciones se realizará en cuatro fases, que, de acuerdo con lo establecido en las normas del proyecto, deberán desarrollarse en un plazo límite de trece años. El motor que desencadene el desarrollo de cada una de ellas será la demanda de suelo, lo que, en última instancia, facilitará su propia comercialización. Las más de cien hectáreas incluidas en la primera fase comenzaron a urbanizarse el 8 de noviembre de 2010, con un presupuesto que asciende a casi 45 millones de euros.

El impacto de las obras ha sido muy grande sobre el antiguo modelo socioeconómico de la zona. Los movimientos de tierra ejecutados para allanar el terreno han provocado un impacto ambiental muy importante, así como la práctica destrucción del paisaje rural tradicional, que aún se verá más afectado cuando se construyan las vías de acceso al nuevo centro logístico. Además, la operación ha llevado implícita la expropiación forzosa de las antiguas tierras agrícolas, lo que ha generado el rechazo

⁸ Compés López (1998, pp. 269-276).



FIG. 2. La Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) se sitúa en el área central de Asturias, próxima a los puertos de El Musel (Gijón) y de Avilés. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional.

de los vecinos de las localidades más afectadas, como Tacones, Serín, Monteana o Melendrera.

La gestión de las obras corre a cargo de las principales administraciones y entes públicos de la región, aunque no de manera directa, sino a través de dos sociedades creadas para tal fin. La primera y más importante es la Zona de Actividades logísticas e Industriales de Asturias, S. A., cuya propiedad se divide entre sus distintos socios (cuadro III). Según sus estatutos, tendrá la consideración de «sociedad urbanística» y su objetivo es adquirir el suelo necesario para urbanizar y comercializar los terrenos de la nueva área logística. También deberá prestar servicios de gestión e intermediación a los accionistas y a las empresas asentadas en los terrenos de la ZALIA.

La segunda sociedad es Puerto Seco Ventastur, S. A., y tiene un objeto similar a la anterior: la explotación y gestión integral del centro logístico de distribución de automóviles y mercancías situado en Venta de Baños (Palencia).

Los competidores directos del área logística de El Musel son las plataformas de Salvaterra-As Neves (PLISAN), en la que participa el puerto de Vigo; Arasur, utilizada por Vitoria y los puertos de Bilbao y Pasajes, y, finalmente, la de Burgos, que también cuenta con in-

versión vasca y ofrece conexiones ferroviarias con Azuqueca y Coslada. De ellas la más pequeña es la de Vitoria (200 ha) y la mayor la burgalesa (1.200 ha). La de Vigo tiene 450 ha.

IV. LOS ESTUDIOS PREVIOS AL PROYECTO DE LA ZALIA

El primer paso en la promoción de la ZALIA fue la elaboración de un plan especial por parte de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras⁹, que lo concluyó en el año 2003. En 2004 el Principado, junto con los puertos de Avilés y de Gijón, encargó un estudio para evaluar la posible ubicación de la infraestructura, resultando del mismo cinco posibles localizaciones: Guimarán, en Carreño, y Aboño, Roces, San Andrés de los Tacones y Jove, en Gijón.

Para realizar la posterior selección se tuvieron en cuenta el impacto ambiental y urbanístico, la capacidad para alojar un intercambiador de transportes, la proximidad a otras áreas industriales, el coste económico, las características orográficas y de usos del suelo y la capacidad financiera y de gestión de la administración municipal receptora. Finalmente se concluyó que sólo cumplían las características necesarias dos alternativas: Guimarán y San Andrés de los Tacones (Fig. 3). Se contemplaba también la denominada «alternativa 0», que planteaba no construir la plataforma.

La primera alternativa tenía a su favor la cercanía a la carretera entre Gijón y Avilés (AS-19), que sería la principal vía de acceso al área logística, y a la CE-6. Además, estaría atravesada por la línea de ferrocarril de Arcelor-Mittal que comunica las acerías de Gijón y Avilés, lo que habría garantizado la conectividad con los puertos de ambas localidades y con otros polígonos industriales cercanos como el de Prendes.

La segunda, que fue la seleccionada como más apropiada, se situaba en el municipio de Gijón. En términos generales se caracterizaba por tener una mayor capacidad de conexión tanto con los principales puertos marítimos como con las principales vías de comunicación por carretera y ferrocarril de la región. Dentro de estas destacaban especialmente la A-8 o Autovía del Cantábrico, la A-66 o Ruta de la Plata, así como la línea férrea de Renfe entre la villa de Jovellanos y Madrid, que en unos años será de

⁹ Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (2003).

CUADRO III. Estructura accionarial de la ZALIA

ENTIDAD	%	€
Principado de Asturias	40	2.400.000
Puerto de Gijón	30	1.800.000
Puerto de Avilés	15	900.000
Ayuntamiento de Gijón	10	600.000
Ayuntamiento de Avilés	5	300.000

alta velocidad. Junto con ellas, este punto se situaba equidistante a los puertos del área logística y en San Andrés de los Tacones la ZALIA estaría anexa al espacio industrial más importante de la región, donde sobresalía especialmente la planta siderúrgica de Arcelor-Mittal, situada en la parroquia de Veriña.

Otras de las razones apuntadas por los técnicos encargados de la realización de los estudios para la elección del emplazamiento tenían un carácter más general y político que incluso, en algún caso, se tornaba en contradictorio. Esto sucede, por ejemplo, con aquellos «ligados al esfuerzo ejercido durante los últimos años por el Principado de Asturias a la hora de proteger, sensibilizar y respetar el medio natural y que tienen en cuenta el impacto ambiental y urbanístico a la hora de seleccionar los suelos de valor ambiental reducido o nulo, o que no posean elementos que exijan su preservación». Como se verá más adelante, esto puede ser fácilmente discutible a la vista del importante impacto paisajístico y ambiental que están teniendo las obras de urbanización de la primera fase en San Andrés de los Tacones.

Sin embargo, la mayor parte de los argumentos se centraban en describir la ZALIA como «un elemento dinamizador de la sociedad asturiana y de sus actividades económicas» que, sirviéndose de las nuevas infraestructuras construidas en la región durante los últimos años, «será capaz de atraer y generar tejido empresarial». Tales planteamientos resultan especialmente interesantes, sobre todo en un momento de crisis económica y tras haberse llevado a cabo la ampliación del puerto de El Musel, que aún está pendiente de entrar en servicio. Junto con ello, durante la primera década del siglo XXI, a escala regional, se discutía frecuentemente la ingente cantidad de fondos europeos gastados en la modernización de las infraestructuras de la región, pero no en la generación de actividades económicas creadoras de empleo que evitasen la emigración de población en edad de trabajar a otros lugares.

En el estado inicial en el que se encuentra actualmente el centro logístico es difícil pronosticar si tendrá éxito. No obstante, lo que está fuera de dudas es el importante impulso que desde las administraciones públicas de la región se está dando a la operación tanto en lo económico como en la búsqueda de apoyos institucionales y empresariales.

V. LAS CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DEL PROYECTO

Tras haberse presentado en julio de 2003 el *Estudio de viabilidad de la ZALIA*, en el que también se incluía un primer informe de sostenibilidad ambiental de carácter general, se realizó uno nuevo más detallado que analizó en profundidad la viabilidad de las dos propuestas planteadas en el primer documento.

Para ello se tuvieron en cuenta tres factores fundamentales: el medio natural, las características socioculturales y económicas. En el primero se valoraba la calidad del aire, el sustrato geológico, las características geomorfológicas y los riesgos constructivos que pudiesen derivarse, la red hidrográfica, los suelos, la vegetación, la fauna, el paisaje y los espacios naturales de interés. Para el segundo, se valoraba la planificación a la que estaba sometida el área de estudio, aspectos socioeconómicos y el patrimonio histórico-cultural. En tercer y último lugar, se evaluaba la necesidad que tenían los empresarios de un área logística, junto con las consecuencias que la construcción de la infraestructura pudiese generar en la economía local y, por supuesto, su viabilidad económica.

Tras ese análisis, en el que se otorgaba más puntuación a la alternativa que menos afectaba a los parámetros señalados anteriormente, se llegó a la conclusión de que Guimarán era menos viable que la parroquia de San Andrés de los Tacones, motivo por el que fue seleccionada definitivamente esta última para albergar la nueva plataforma logística¹⁰.

A partir de ese instante se llevó a cabo la evaluación ambiental de la alternativa seleccionada¹¹, siguiendo los mismos pasos señalados anteriormente pero con un grado de detalle mucho mayor. Este documento técnico recoge, de acuerdo a la legislación vigente, todas las nor-

¹⁰ Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (2007, pp. 351-391).

¹¹ Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (2007, pp. 393-502).

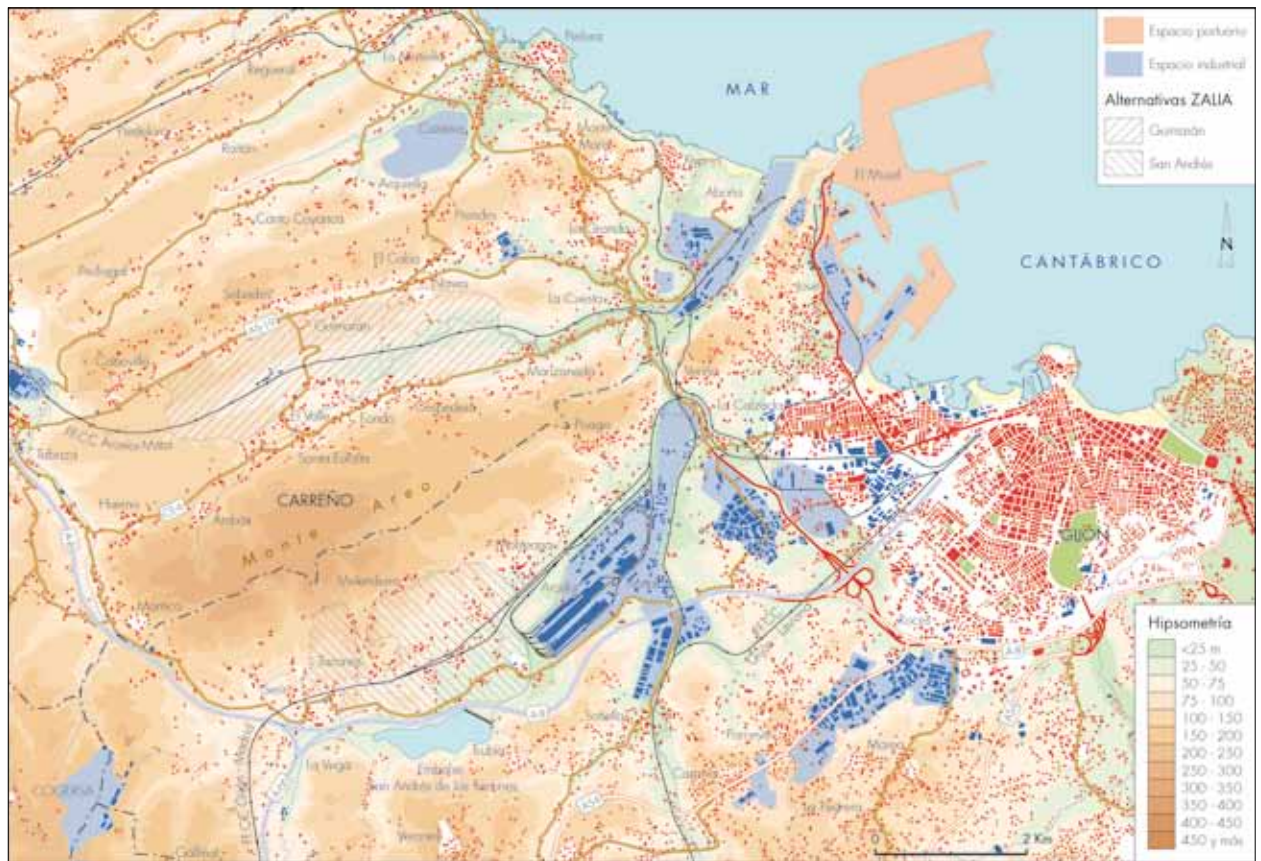


FIG. 3. Localizaciones propuestas para la ubicación de la ZALIA en el informe de sostenibilidad ambiental. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional y Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (2003).

mas de tipo ambiental que debían cumplirse durante la urbanización y posterior entrada en funcionamiento de las instalaciones. Además se establecieron como criterios prioritarios la planificación, la funcionalidad, la flexibilidad de la ordenación, la construcción de amplios viarios y zonas verdes, el máximo aprovechamiento, el enfoque comercial y el crecimiento modulado en fases del área logística.

La ordenación está planteada desde dos puntos de vista, uno general y otro más concreto. El primero define la distribución de los grandes usos y es, por tanto, el encargado de configurar la estructura básica de la plataforma. El segundo, más pormenorizado, se encarga de plantear la subdivisión de todo el conjunto en piezas menores denominadas «parques de actividad». Éstos serán los distintos módulos que, una vez unidos, formen las macroparcelas que pueden verse en la figura 5. Todo el conjunto será articulado por el viario interior al que se accederá desde los tres viales externos que se construirán

al efecto y que enlazarán con las principales vías de comunicación de la región.

De lo que se trata es, según el informe de sostenibilidad, de buscar las soluciones óptimas de accesibilidad a la zona de actuación sin olvidar el sistema viario existente, entendiendo por tal el conjunto de elementos y espacios públicos reservados al transporte tanto de personas como de mercancías y en el que también se incluye el ferrocarril. Ello condicionará la morfología urbana, que se caracterizará por la organización espacial jerarquizada con un anillo que rodee toda la instalación y facilite tanto la gestión como la absorción del tráfico generado. Además, el espacio se vertebrará en su interior con una trama ortogonal de viarios primarios que servirán para regularizar las manzanas (o «macroparcelas», según la terminología utilizada en la documentación técnica). Con ello se generará un plano en damero que será capaz de soportar las actividades que albergarán en el futuro. Se contempla también la existencia de viales privados que



FIG. 4. Vistas de las parroquias de Guimarán (arriba) y de San Andrés de los Tacones (abajo) en 2007, los dos emplazamientos propuestos en el informe de sostenibilidad ambiental. Fuente: Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (2007, pp. 542 y 549).

se abrirán en el interior de cada parcela, cuyo mantenimiento será independiente de la red pública y dependerá de cada propietario.

El área intermodal se configurará como un espacio de tránsito de mercancías entre el puerto, la carretera y el ferrocarril. Las edificaciones existentes en él deberán mantener un retranqueo mínimo de diez metros con respecto a los linderos. Puesto que será un lugar de la ZALIA con abundante tránsito, se aconseja que se sitúe en un punto central con respecto al conjunto de la instalación, debiendo permitir el rápido intercambio de mercancías entre las distintas modalidades de transporte.

Las parcelas edificables serán destinadas al desarrollo de actividades logísticas, de almacenaje y distribución. La tipología de las edificaciones tendrá libertad compositiva y deberán estar separadas de los viales principales por un mínimo de quince metros y seis en el resto de linderos, aprovechándose las franjas de terreno resultantes para plantar arbolado que minimice el impacto visual. Los usos admitidos en las parcelas serán: realización de procesos de embalaje, etiquetado, comercialización, transporte y distribución, almacenaje, control y certifi-

cación, servicios informáticos, comunicaciones, correo, investigación y desarrollo, servicios comerciales, actividades productivas de baja intensidad, aparcamiento de turismos y camiones, oficinas y hostelería de atención a los transportistas.

El desarrollo logístico-industrial se complementará con un área verde que es calificada en el informe como «parque forestal periférico». Su función principal será amortiguar el impacto generado por la actividad diaria de las instalaciones. Será también el límite natural de la actuación que tratará de proteger, desde el punto de vista medioambiental, la trama rur-urbana preexistente. En el interior de la ZALIA también se incluirán espacios verdes, sobre todo en las medianeras de los viales, con la intención de atenuar la dureza visual de las edificaciones y oxigenar el conjunto. El diseño de estas zonas verdes estará incluido en el proyecto definitivo de urbanización, debiendo dotarlas oportunamente del correspondiente arbolado, jardinería, tratamiento de suelos, alumbrado y mobiliario. En ellas se permitirán las instalaciones destinadas a usos culturales, deportivos o sanitarios que reciban el tratamiento compatible con el uso de parques y jardines.

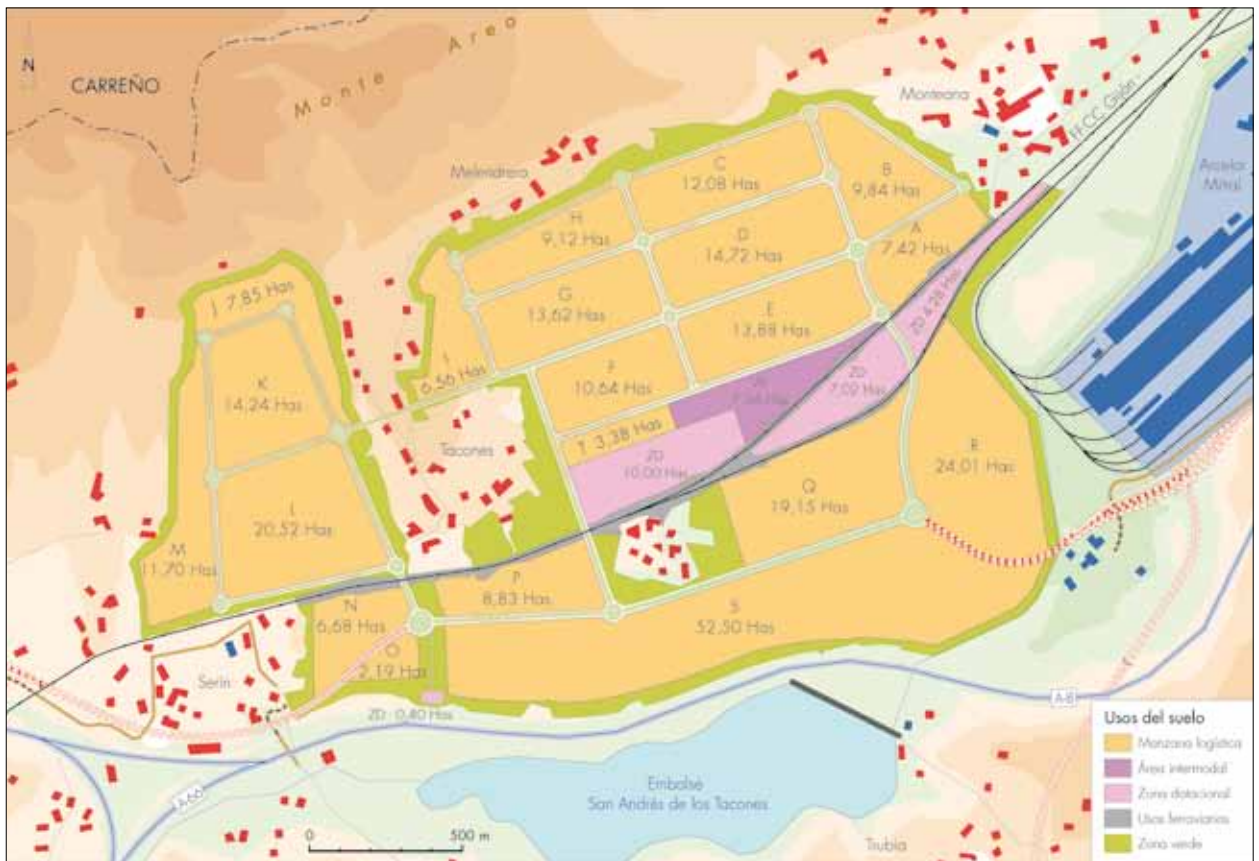


FIG. 5. El espacio ocupado por la ZALIA en San Andrés de los Tacones supera las 410 hectáreas, en las que se han proyectado veinte grandes manzanas. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional y Consejería de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda (2008, documento III, p. 56).

Al margen de los aspectos que atañen a la normativa y la morfología que según el informe de sostenibilidad debe tener la ZALIA, se establecen una serie de criterios y medidas encaminadas a reducir los efectos que la actividad cotidiana pudiese tener en el entorno. Los aspectos tratados están relacionados con la contaminación atmosférica, sonora, hidrológica y edafológica.

Este último punto del documento técnico resulta un tanto utópico puesto que, de acuerdo con el tamaño que tendrá en el futuro la instalación, resultaría casi imposible, a tenor de la importancia de las obras de urbanización y posteriormente la actividad diaria de la plataforma logística, dejar estas parroquias en una situación similar a la existente anteriormente. Como puede verse en la figura 5 y a pesar de haber tomado numerosas medidas para salvaguardar la calidad ambiental del núcleo rural de Tacones, las condiciones que en unos años tendrán que soportar sus vecinos serán notablemente molestas,

tanto por el tráfico de mercancías, como por los ruidos derivados y la presión que todo ello generará sobre esta pequeña población.

VI. LAS CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS DEL PROYECTO DEFINITIVO

La Zona de Actividades Logísticas e Industriales se va a asentar sobre terrenos que antes del plan especial de la ZALIA estaban clasificados mayoritariamente, según el Plan General de Ordenación de Gijón¹², como «suelo no urbanizable de interés paisajístico». La actuación final tiene una superficie total de más de 410 hectáreas y cubre prácticamente todo el espacio existente entre el monte

¹² Ayuntamiento de Gijón (2010, pp. 4 y 7).

CUADRO IV. *Distribución de usos en la ZALIA*

USO	SUPERFICIE (HA)	% DEL TOTAL
Área logística	268,94	66,64
Zona verde	57,21	14,17
Enclave rural	27,86	6,90
Zona dotacional	21,71	5,38
Usos ferroviarios	11,63	2,88
Área intermodal	7,34	1,82
Medianera de viario	5,91	1,46
Viario	3,00	0,74
TOTAL	403,58	100

Areo, la factoría de Arcelor-Mittal, el embalse de San Andrés de los Tacones y el enlace de la A-8 con la A-66 en Serín. Sirva como ejemplo, a fin de valorar sus proporciones, que esa superficie supone casi el doble de extensión que tiene la planta siderúrgica de Veriña, siendo ésta en la actualidad la instalación industrial de mayor tamaño en Asturias.

Dado que el tamaño de la nueva área logística es considerable, los técnicos encargados de la redacción del plan especial estimaron más oportuno ejecutar su urbanización en cuatro fases.

Según la distribución establecida en el proyecto, los espacios destinados a albergar las empresas suponen la mayor parte de la superficie, que, como puede verse en el cuadro IV, llega casi el 67 % del total. Las zonas verdes, tal y como se pedía en el informe de sostenibilidad ambiental de 2007, son otra de las áreas superficialmente más importantes, ya que representan cerca del 15 % de la extensión de las instalaciones. Sin tener en cuenta la parte del enclave rural de Tacones que está completamente rodeada por el centro logístico, las zonas dotacionales o de servicios múltiples suponen más del 5 %.

Aunque puedan parecer menores, sobre todo si se los compara con los dos primeros usos señalados, los espacios ferroviarios y el área intermodal que servirá de intercambiador de mercancías entre los puertos marítimos, las empresas y los medios de distribución por carretera y tren, tienen una cierta relevancia puesto que suponen casi un 5 % del total. Este porcentaje aumenta en otro 2,5 % si se le añaden los espacios verdes del viario interno que fue cuantificado al margen de las zonas verdes sensu stricto para mostrar la relevancia superficial de estas.

Las manzanas tienen todas una extensión bastante similar. Sólo la S tiene un tamaño mayor, llegando a superar las 52 hectáreas. Por el contrario, las más pequeñas son la O y la N, situadas ambas muy próximas a la

anterior en el límite con Serín. Al margen de los ejemplos más extremos, la superficie media de las manzanas se sitúa muy próxima a las 13,5 hectáreas, lo que es un tamaño bastante importante y superior a más de un polígono industrial del Principado.

La forma del perímetro de la instalación, especialmente en las proximidades de Tacones, parece indicar que queda latente la intención de ocupar con el paso del tiempo los terrenos adyacentes. Las razones que podrían propiciar la ampliación pueden ser dos: la primera sería por el abandono paulatino del lugar por parte de los vecinos una vez que la ZALIA esté concluida; la segunda podría ser que ésta se vuelva tan poderosa en términos económicos que acabe haciéndose con esos terrenos e incluso los ocupados por Serín. La configuración de la red viaria interna lleva a pensar en ello, puesto que varios de los ramales cortan en tres partes el primero de los núcleos, mientras que el segundo queda totalmente rodeado por el área logística y uno de los ramales de acceso desde la A-8. No obstante, se trata sólo de una hipótesis que no está planteada en ninguno de los documentos consultados.

Las figuras 6 y 7 representan perfectamente esta última idea, así como otras de las comentadas hasta el momento tanto de las características ambientales como de las morfológicas del proyecto. El cambio territorial al que van a ser sometidas estas tres parroquias será total, puesto que su paisaje rural va a ser convertido radicalmente en otro industrial. El cambio es similar al que tuvo lugar en la vecina parroquia de Veriña cuando, desde finales de la década de 1960 hasta 1973, se construyó la antigua planta siderúrgica la empresa Unión de Siderurgias Asturianas (Uninsa, actual Arcelor-Mittal). Los movimientos de tierra fueron muy importantes por aquel entonces, ya que se necesitaba dejar completamente llano el terreno, del mismo modo que sucede hoy en día con la construcción de la primera fase de la ZALIA, que ocupa el tercio septentrional del área logística proyectada.

La actuación afecta a numerosos hórreos y paneras de las entidades de población señaladas, que están protegidos como elementos etnográficos y no pueden ser derribadas ni llevados fuera de los límites del Principado de Asturias¹³. Ambos han sido, junto con el daño ambiental y las expropiaciones de tierras y viviendas, los principales motivos de protesta de los vecinos. Por ello se han organizado varias marchas en contra de la construcción del centro logístico. Además, desde el 2004 se

¹³ Boletín Oficial del Principado de Asturias (30-03-2001, p. 4.147).

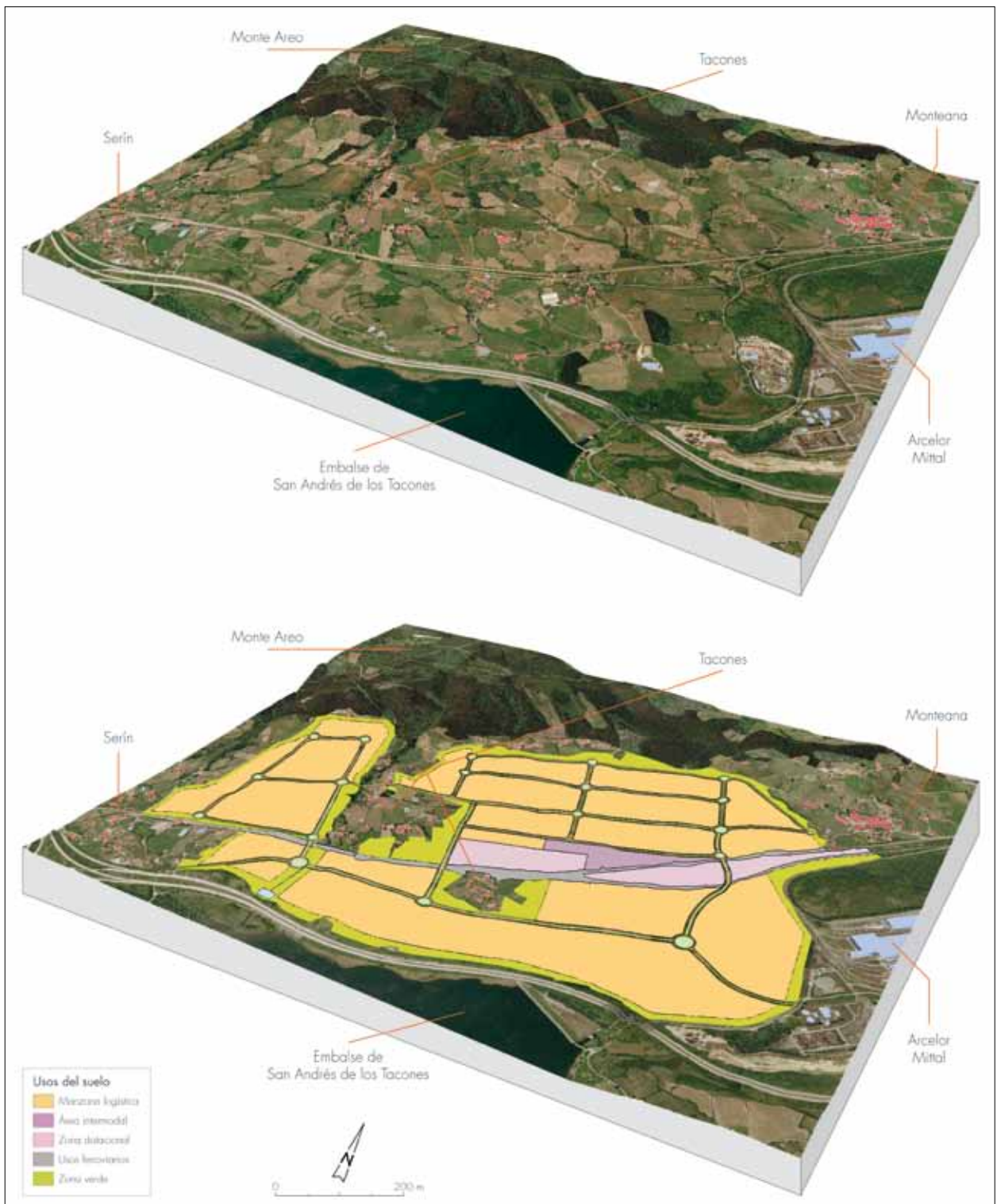


FIG. 6. Bloques diagrama representativos del impacto paisajístico que tendrá la ZALIA una vez se hayan ejecutado todas sus fases. En la imagen superior se muestra el área afectada en 2009, un año antes de comenzar las obras de urbanización. Puede apreciarse que, a excepción de las instalaciones de Arcelor-Mittal y de la A-8, se trata de un espacio eminentemente rural con poblamiento disperso. En la imagen inferior se muestra lo que será el área logística y la distribución interna de usos. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional, la Dirección General del Catastro, el Servicio de Cartografía del Principado de Asturias y Consejería de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda (2008).



FIG. 7. Recreación tridimensional de la ZALIA una vez concluida su urbanización y su previsible ocupación. Fuente: Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (2011b, p. 10).

han presentado varias peticiones ante el Parlamento Europeo para que las obras no perjudiquen el singular ecosistema formado en torno al embalse de San Andrés de los Tacones (propiedad de Arcelor-Mittal), con 4,2 Hm³ de capacidad, que cobija en sus aguas y humedales especies vegetales y numerosas aves que han servido para declararlo refugio de caza. Todo ello ha tenido bastante repercusión en la prensa local como ha podido comprobarse en la hemeroteca del diario *El Comercio* y en el de principal tirada regional *La Nueva España*. Además, la Televisión del Principado de Asturias ha permitido a los vecinos transmitir sus protestas en varias ocasiones.

Cuando en 2020, según las estimaciones del proyecto, toda la operación esté terminada, el resultado será similar al recreado en la figura 7. De cumplirse finalmente lo planificado, el municipio de Gijón, caracterizado a finales de la primera década del siglo XXI por contar con una mitad oriental destinada fundamentalmente a usos residenciales y un sector occidental rural-industrial, perderá las últimas parroquias rurales que aún conservaba al norte de la A-8. Esta nueva coyuntura se verá favorecida por la ampliación, al mismo tiempo, de polígonos industriales preexistentes como los de La Peñona, Somonte y La Lloreda.

VII. LA CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA FASE DE LA ZALIA

El 5 de agosto de 2008 se aprobó inicialmente el proyecto de urbanización de la fase uno de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias. Tras el periodo de información pública y una vez cubiertos todos los trámites legales, se procedió a la aprobación definitiva del proyecto el 24 de junio de 2009. Las obras comenzaron el 8 de noviembre de 2010 y, según la adenda al proyecto de urbanización¹⁴, deberán concluir en un plazo de 24 meses.

La primera etapa de urbanización afecta una superficie total de unas 107 hectáreas de las que 77 van destinadas a parcelas para empresas. El presupuesto total para la ejecución de las obras asciende a casi 44,7 millones de euros, siendo la principal partida la destinada al movimiento de tierras para allanar el terreno (más de 15,5 millones). Está seguida por otras, también millonarias, como la red de saneamiento (7,5), la de firmes y

¹⁴ Consejería de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda (2009, p. 7).



FIG. 8. Plano de la primera fase de la ZALIA. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional y Consejería de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda (2008, documento III, p. 57).

pavimentos (6,2) y la de distribución de energía eléctrica (5,7), entre otras.

Para llevar a cabo la urbanización se están utilizando una decena de volquetes de gran capacidad de carga y otros tantos de tamaño normal. Las máquinas excavadoras ascienden a dieciséis y son de diversos tipos. Como el movimiento de tierras es muy importante, se levanta gran cantidad de polvo que permanece en suspensión. En otras ocasiones son las propias máquinas las que ensucian los caminos y para ello se cuenta con dos tractores cuba que riegan continuamente las carreteras.

La primera fase cuenta con 61 parcelas que tienen un tamaño medio de 1,2 ha y un precio cercano a los dos millones de euros, similar al de otros polígonos industriales del entorno como Somonte o La Peñona. Ahora bien, el precio de cada parcela puede variar sustancialmente dependiendo de su proximidad a la A-8 y a los viales internos (Fig. 10).

CUADRO V. Distribución de usos en primera fase de la ZALIA

Uso	SUPERFICIE (HA)
Parcela	830.565,33
Jardines	34.149,76
Dotacional	4.769,00
Puente	948,46
TOTAL	870.432,55

Las empresas interesadas deberán cursar una solicitud que será valorada por los organismos gestores de la ZALIA atendiendo a diferentes criterios, como el tipo de actividad, la capacidad para crear empleo, la aportación de tráfico a los puertos y las sinergias que puedan generar con terceros.

Las condiciones de pago indican que ha de abonarse un anticipo de 15.000 euros en el momento de presentar la solicitud; otro del 10% del precio total a la firma del contrato de compraventa. Otro 50% debe hacerse efectivo seis meses antes del inicio de las obras, un 30% cuando estas terminen y el resto cuando se firme la escritura.

Las obras han generado alteraciones y molestias importantes en el espacio de actuación, entre las que nos parece más destacable la destrucción de un paisaje rural y con él la desaparición de sus praderías, huertos y construcciones. De estas últimas, al margen de las viviendas, se han visto afectados también elementos etnográficos tan importantes de la región como seis hórreos y tres paneras de diversos tamaños. Puesto que la legislación regional los protege, no han podido ser derribados ni llevados fuera del Principado, por lo que se han vendido a precios que van de los mil a los mil quinientos euros. Aunque no todos presentaban unas condiciones óptimas, ninguno de ellos mostraba indicios de derrumbe. En este sentido, resulta curioso cómo los técnicos encargados de catalogarlos los valoraron a todos con un estado de conservación «regular», lo que, unido al bajo precio de venta, indica la intención de llevar a cabo las enajenaciones lo más rápido posible. Aún con las obras iniciadas había varios de ellos que permanecían en el lugar, lo que llevó, en algún caso, a que sufriesen desperfectos sin que tales hechos quedasen sancionados tal y como establece la legislación vigente.

Otra consecuencia es la desaparición de la red de caminos. Para evitar las molestias que genera, la empresa gestora de la ZALIA ha creado tres recorridos alternativos



FIG. 9. Vistas de las obras de la primera fase. La fotografía superior está tomada desde el este y la inferior desde el sur. En ambas puede verse la importancia de la operación y los terrenos que aún permanecen en su estado original a la espera del desarrollo de futuras fases. Fotos del autor.

que, entrando en funcionamiento el 24 de enero de 2011, no han satisfecho a los vecinos por los importantes rodeos que implican. El transporte público urbano, realizado por la línea 24 de EMTUSA (Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón), también ha tenido que alterar su trayecto. Además, como las paradas existentes anteriormente también han desaparecido, entre Monteana y Tacones, el autobús deberá parar bajo demanda de los usuarios en cualquier punto del tramo.

Al margen de la empresa de desguaces que existía previamente en este espacio a comienzos de 2012 (Fig. 10), sólo está confirmada oficialmente la presencia de El Corte Inglés¹⁵. Esta cadena comercial pretende crear aquí el centro logístico que abastezca a las superficies comerciales del grupo en el noroeste de España (Galicia, Castilla y León, Asturias y Cantabria). Según los términos del acuerdo entre la empresa y el Gobierno regional, la compañía adquirió 12,24 hectáreas de la primera. Además, de acuerdo con informaciones de las que se ha hecho eco la prensa regional, existen contactos con empresas de China y con países de América latina.

VIII. LOS ACCESOS POR CARRETERA

A falta de plazos y datos que concreten cuándo y cuáles serán las modificaciones introducidas en la red ferroviaria de ancho ibérico del centro de la región como consecuencia de la llegada de la alta velocidad a Asturias¹⁶, sólo puede hablarse de las características que tendrán los tres viales de acceso por carretera a la ZALIA y las conexiones marítimas.

Por mar la instalación se servirá del puerto de Avilés y, especialmente, de El Musel. A finales de 2011 ya había una línea de ferry que conectaba tres veces por semana Gijón con Nantes (Francia) y, para finales de 2012, se espera que se abran dos nuevas rutas con destino a dos ciudades del sur de Irlanda e Inglaterra que están todavía por confirmar.

Los accesos por carretera finalmente elegidos en virtud de lo recogido en el informe de impacto ambiental¹⁷ ya han sido aprobados por el Gobierno del Prin-

¹⁶ Fernández Noguero (2010, pp. 67-68).

¹⁷ Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras (2011, pp. 1-7).

¹⁵ Diario *El Comercio* (18-11-2009).



FIG. 10. Distribución de los precios de las parcelas expresado en euros/m². Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional y Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (2011a, p. 7).

cipado, encontrándose en fase de licitación las obras de los tres viales de alta capacidad que darán acceso a la nueva área logística. El primero de ellos (Fig. 11) enlazará desde el oeste con la A-8, aprovechando el ya existente en la localidad de Montico (Carreño). Desde ese lugar hasta el sector occidental de la ZALIA se construirá un corredor que discurrirá prácticamente paralelo a la A-8, dejando al norte el monte Areo. Este ramal pasará por debajo del viaducto actual del ferrocarril entre Gijón y Madrid, rodeando por el norte su puente antiguo y por el sur al núcleo rural de Serín, desde el que accederá finalmente a la instalación logística. En total el tramo tendrá una longitud de 4.256 metros. En su parte inicial la construcción del trazado afecta a la AS-326, lo que hace que tenga que construirse un recorrido nuevo desde Montico hasta La Cruciana. En las proximidades de esta segunda localidad el ramal se aleja momentáneamente de la autovía para evitar terrenos

inestables, formados fundamentalmente por arcillas y areniscas del Jurásico, que pueden generar problemas de estabilidad en el futuro. También se ve afectada la vía de acceso al vertedero central de residuos de la región gestionado por el Consorcio para la Gestión de los Residuos Sólidos de Asturias (Cogersa), para el que nuevamente se alterará su trazado más próximo al enlace de Montico.

El segundo corredor no sólo servirá como acceso a la instalación logística, sino que mejorará de forma considerable la comunicación por carretera a los polígonos industriales de La Peñona, Bankuniión y Tremañes. El trazado planteado vendrá por el este encajado entre la A-8 y las instalaciones siderúrgicas de Arcelor-Mittal, teniendo su punto de partida en la glorieta de conexión con el viario interno de la ZALIA, y el final en el tramo recto que une actualmente los polígonos citados con la carretera entre Gijón y Avilés AS-19. A su paso por las proximidades de Somonte, se construirá una rotonda que facilite el acceso tanto a los polígonos industriales del lugar como a la factoría siderúrgica. La longitud total asciende a 4.381 metros, convirtiéndose así en el vial más largo de los tres.

El tercero y último de los ramales parte de la AS-II entre Oviedo y Gijón, a la altura del enlace de Veranes, y discurrirá por el oeste de Salcedo cruzando la divisoria de aguas de los ríos Veranes y Aboño a través de un túnel de 1.075 metros. El tramo terminará en unos terrenos utilizados actualmente como vertedero de estériles por la acería de Arcelor-Mittal, sobre los que se construirá un enlace entre este vial y el anteriormente señalado en dirección a los polígonos de Bankuniión y La Peñona. El tramo, que tiene una longitud total de 3.029 metros, minimiza el impacto sobre los núcleos de población colindantes y evita por completo la Zona de Protección Arqueológica de la villa romana de las Murias de Beloño, situada en las proximidades de Veranes.

Los tres ramales formarán, una vez estén concluidos, la autovía autonómica AS-IV, diseñada para soportar los tráfico que se generarán con la construcción de la ZALIA y que fueron calculados con una perspectiva de veinte años¹⁸. Según esas estimaciones la intensidad de tráfico será de 3.000 vehículos en 2013, de 17.000 en 2023, y de más de 30.000 en 2033. Los plazos para el inicio de las obras se han retrasado durante los últimos meses debido a los obligados ajustes presupuestarios, lo que ha generado problemas en la licitación de las obras del pri-

¹⁸ Ingeniería Sauga (2009, pp. 9-12).

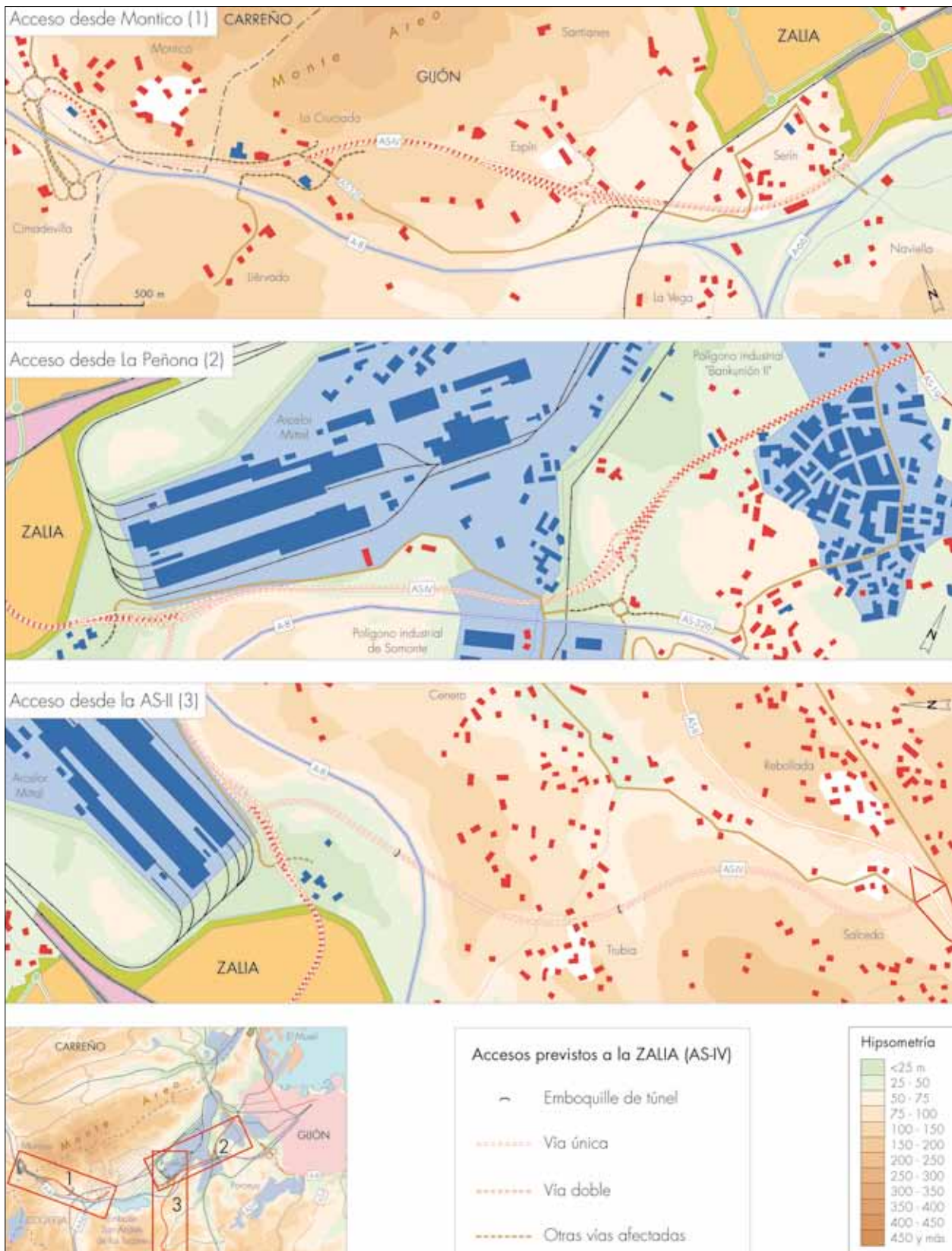


FIG. 11. Proyecto de la autovía AS-IV, que estará formada por los tres viales de acceso a la ZALIA. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional e Ingeniería Sauga (2009).



FIG. 12. Plano del proyecto de puerto seco en Venta de Baños en el que se incluye la distribución de usos y servicios del mismo. A comienzos de 2012 sólo se halla operativa el área de servicios al automóvil, el resto son tierras yermas. Fuente: elaboración propia a partir de cartografía del Instituto Geográfico Nacional, la Dirección General del Catastro, el Servicio de Cartografía del Principado de Asturias y de <www.puertogijon.es>.

mer tramo (Montico-ZALIA), ya que la unión temporal de empresas formada por OHL y Ramadal, ganadora del concurso, considera insuficientes los cuarenta millones de euros presupuestados en origen.

IX. EL PUERTO SECO DE VENTA DE BAÑOS, VENTASTUR

En previsión de que la importancia de la ZALIA supere ampliamente los límites provinciales del Principado, en el año 2002 se creó la sociedad pública Puerto Seco Ventastur, S. A., para que gestionase un puerto seco de nueva construcción situado al noreste de la localidad palentina de Venta de Baños. Su principal función sería la de ayudar a organizar, como punto intermedio entre Asturias y Madrid, el tráfico de mercancías de los puertos de Gijón y Avilés.

Según el plano del proyecto y la distribución interna de usos que puede verse en la figura 12, destacan dos zonas bien diferenciadas: el área de servicios al automóvil y la terminal de contenedores. La primera de ellas, tras haber ganado el concurso por el que la empresa Seat adjudicaba la distribución de sus vehículos en la cornisa cantábrica, fue destinada a tal fin desde su inauguración en abril 2003. Con un tamaño de 11,5 hectáreas, esta explanada tiene capacidad para almacenar 5.100 automóviles.

Posteriormente se fueron ganando las concesiones de otras como Citroën (Vigo) y FASA-Renault (Valladolid). El operador logístico de esta última (CAT España) puso en marcha, en marzo de 2011, una ruta que combina el transporte por carretera, el ferroviario y el marítimo, para unir la fábrica con Saint-Nazaire (Nantes) gracias a la línea de ferry que une El Musel con esa localidad francesa. El trayecto desde el puerto seco hasta Gijón lo realiza un tren de Pecovasa, filial de mercancías de Renfe, con una



FIG. 13. Panorámica del área de servicios al automóvil del puerto seco de Venta de Baños donde puede verse, al margen de la gran explanada destinada al almacén temporal de vehículos, el apartadero ferroviario y su rampa de carga en la parte izquierda de la imagen. Fuente: <www.pecovasa.es>.

longitud de dieciocho vagones de doble planta que transporta 214 vehículos semanalmente.

La segunda aún permanece a la espera de ser construida y sus diez hectáreas de extensión son, a comienzos de 2012, un erial. En total la instalación cuenta con 21,5 hectáreas de superficie que están teniendo una intensidad de uso considerablemente menor a la esperada en un principio. Tanto es así que la terminal de contenedores puede quedar sin realizar, como ha expresado en prensa la alcaldesa del municipio, que indica, además, que la instalación entró en funcionamiento sin contar con el permiso de apertura pertinente al no haber terminado las obras de urbanización de la instalación.

Este cúmulo de circunstancias desfavorables ha hecho que la información publicada sobre esta plataforma sea ínfima en comparación con la disponible sobre la ZALIA. El plano del proyecto, por ejemplo, hubimos de digitalizarlo a partir de uno de muy pequeño tamaño y de baja calidad disponible en la página web del puerto de Gijón. No existe otra institución pública que haga referencia alguna a esta instalación, tan sólo la prensa local se hace eco de algunas noticias referentes a ella y, por término general, todas están relacionadas con la poca actividad que tiene el puerto seco

X. CONCLUSIONES

Las zonas de actividades logísticas son desde hace poco más de una década una de las piezas fundamentales en las que se asienta el diseño del futuro sistema de transporte de mercancías en España. A ello han contribuido sus características, que facilitan la manipulación, el almacenamiento y la distribución de los bienes transporta-

dos por los buques portacontenedores, permitiendo que lleguen al consumidor en el menor tiempo posible. Estas zonas son, en resumidas cuentas, el pilar clave del puente que une el tráfico de mercancías a escala mundial con el punto de venta final, gracias a los servicios que prestan a las grandes empresas.

A pesar de todo, la plataforma logística de Asturias no tiene un futuro muy halagüeño. Por un lado, por las dificultades económicas generales de la economía española y, por otro, por su dimensión, que hace incierta la finalización de las instalaciones que aún están en proyecto o en su primera fase de urbanización. En estas circunstancias, parece necesario que la sociedad gestora de la ZALIA, en última instancia dependiente de las administraciones públicas, redoble sus esfuerzos en la captación de empresas dispuestas a localizar en ella sus centros de distribución. De no conseguirlo, la enorme inversión que ha supuesto la ampliación de El Musel, superior a 830 millones de euros, perderá el sentido que la inspiró: diversificar la actividad industrial de la región ante posibles deslocalizaciones, sobre todo de Arcelor-Mittal, que con una plantilla de casi seis mil personas es la principal empresa de la región.

En caso de que las previsiones iniciales de esta gran infraestructura, calculadas durante un periodo de bonanza económica, no pudiesen ser satisfechas, deberían buscarse alternativas que justificasen las inversiones realizadas, las expropiaciones de viviendas y tierras de cultivo, así como la destrucción de una parte sustancial del paisaje tradicional de las parroquias afectadas. La construcción de los accesos por carretera y la mejora del trazado ferroviario desde Pola de Lena a Gijón es otro de los aspectos fundamentales que deberán ser abordados durante los próximos años.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY LLOVERA, J. (2002): *El puerto de Barcelona*. Lunwerg, Barcelona, 346 pp.
- AYUNTAMIENTO DE GIJÓN (2010): *Plan General de Ordenación. Planos de ordenación*. Ayuntamiento de Gijón, Gijón, t. III.
- BOLETÍN OFICIAL DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS (30-03-2001): *Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural*, núm. 75, pp. 4.131-4.156.
- COMPÉS LÓPEZ, R. (1998): «El Puerto de Valencia y su Zona de Actividades Logísticas». *Revista Valenciana d'Estudis Autònoms*, núm. 25, pp. 261-280.
- CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, POLÍTICA TERRITORIAL Y VIVIENDA (2008): *Proyecto de urbanización de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias. Fase I*. Principado de Asturias, documentos I, II, III, IV y V.
- (2009): *Proyecto de urbanización de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias. Fase I. Adenda al proyecto de urbanización aprobado*. Principado de Asturias, 79 pp.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS (2003): *Plan especial Zona Actividades Logísticas e Industriales*. Principado de Asturias, 31 pp.
- (2007): *Informe de sostenibilidad ambiental del plan especial de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA)*. Principado de Asturias, 537 pp.
- (2009): *Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de las alternativas para los accesos a la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) desde la red de alta capacidad, términos municipales de Gijón y Carreño, promovido por la Dirección General de Carreteras*. Principado de Asturias, 10 pp.
- (2011): *Pliego de prescripciones técnicas que ha de regir la contratación mediante procedimiento abierto y forma de concurso, la redacción del proyecto de construcción de los accesos a la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) desde la red de alta capacidad, promovida por el Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias*. Principado de Asturias, 94 pp.
- CONSEJO ARAGONÉS DE CÁMARAS DE COMERCIO E INDUSTRIA (2011): *Logística en Aragón*, Zaragoza, 161 pp.
- DIARIO EL COMERCIO (18-11-2009): «El Corte Inglés reserva 122.400 m² en la ZALIA para su centro logístico». <www.elcomercio.es>. [Consulta: 02-01-2012.]
- DIARIO EL NORTE DE CASTILLA (27-2-2008): «El puerto seco Ventastur carece de licencia de apertura desde su inauguración en el 2003». <www.elnortedecastilla.es>. [Consulta: 03-01-2012.]
- FERNÁNDEZ NOGUEROL, S. (2010): *El concejo de Lena*. Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial (Ce-Codet)/Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, Meres, 138 pp.
- INGENIERÍA SAUGA (2009): *Estudio informativo y de impacto ambiental de las alternativas para los accesos a la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA)*. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, Principado de Asturias, tomos I, II y III.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005): *Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020*. Centro de Publicaciones de la Secretaría Técnica del Ministerio de Fomento, Madrid, 184 pp.
- (19-10-2011): «La Unión Europea acepta la propuesta del Gobierno de España sobre Redes Transeuropeas de Transporte».
- OLIVERAS SITJAR, B. (2009): «Organización del mantenimiento en un área logística. La ZAL del puerto de Barcelona». *Mantenimiento: Ingeniería Industrial y de Edificios* (Barcelona), núm. 26, pp. 23-31.
- ORJUELA CASTRO, J. R., y otros (2005): «Operadores y plataformas logísticas». *Tecnura* (Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas, Argentina), núm. 16, pp. 115-127.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. (2010): «Distribución espacial y características de los principales elementos del sistema logístico en Asturias». *Cuadernos Geográficos* (Universidad de Granada), núm. 47, pp. 379-402.
- RUA COSTA, C. (2006): «Los puertos en el transporte marítimo». *Revista del Institut d'Organització i Control de Sistemes Industrials*, enero, pp. 1-20.
- ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS E INDUSTRIALES DE ASTURIAS (2011a): *Fase I. Oferta de suelo*, 8 pp.
- (2011b): *Presentación corporativa*, 10 pp.