



## Corredor Mediterráneo y regeneración de las áreas de actividad económica

Ana Isabel Escoms Martínez<sup>1</sup>, Adrián García Martínez<sup>2</sup>, Ana María Gascón Hernández<sup>3</sup>, M<sup>a</sup> Carmen Blasco<sup>4</sup>, Juan Jaime Cano Hurtado<sup>5</sup>

<sup>1</sup>Departamento de Urbanismo, Universitat Politècnica de València. 06349@ctav.es, ORCID: 0000-0001-5057-3219

<sup>2</sup>Departamento de Ingeniería de la Construcción y de Proyectos de Ingeniería Civil, Universitat Politècnica de València. adriangarma@gmail.com, ORCID: 0000-0002-4138-849X

<sup>3</sup>Departamento de Urbanismo, Universidad Politécnica de Valencia. angasher@doctor.upv.es; ORCID: 0000-0002-4463-5820

<sup>4</sup>Departamento de Urbanismo, Universidad Politécnica de Valencia. mblasco@urb.upv.es; ORCID: 0000-0002-6647-4642

<sup>5</sup>Departamento de Ingeniería de la Construcción y de Proyectos de Ingeniería Civil, Universitat Politècnica de València. jjcano@cst.upv.es, ORCID: 0000-0003-3092-3140

### Palabras clave:

Ciudades, transporte, regeneración, territorio, industria.

### Resumen:

La Comunitat Valenciana (CV) carece de una planificación territorial y urbanística sectorial de sus áreas de actividad económica. Ni la Estrategia Territorial de la CV ni la nueva Ley de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales cubre los objetivos de orientar nuevas localizaciones, formas de crecimiento, transformación o regeneración de aquéllas.

En las últimas décadas, hemos asistido a un proceso de desindustrialización demostrando la vulnerabilidad de las economías que no han contado con la adecuada base industrial para su desarrollo.

Es indiscutible que uno de los factores más importantes en un área de actividad económica son sus accesos y su relación con las principales vías de transporte. El Corredor Ferroviario Mediterráneo es una infraestructura de transporte de carácter internacional que articula una serie de regiones de gran importancia a nivel europeo, no en vano forma parte de la Red Transeuropea de transporte.

Las infraestructuras ferroviarias se relacionan con las zonas urbanas a través de sus nodos, auténticos polos de atracción de actividad que van a propiciar profundos cambios urbanísticos allí donde se ubiquen. Estamos ante nuevos espacios de oportunidad en nuestras ciudades.

Las nuevas vertientes de desarrollo de la industria actual incrementan las posibilidades de ubicación en entornos residenciales. La mezcla de usos, que tantas aportaciones positivas ha demostrado desde el punto de vista social, de sostenibilidad medioambiental y de calidad de vida, tiene una nueva oportunidad en las ciudades. El objeto del estudio pretende abordar la planificación de estos enclaves desde la escala territorial a la local.

## Mediterranean Corridor and regeneration of areas of economic activity

### Key words:

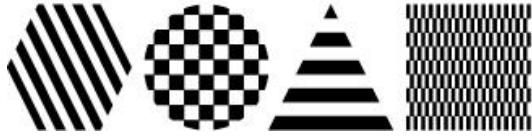
Cities, transport, regeneration, territory, industry.

### Abstract:

The Valencian Community lacks a sectoral territorial and urban planning for the areas of economic activity. Neither the Territorial Strategy of the CV nor the new Law of Management, Modernization and Promotion of Industrial Areas, covers the objectives of guiding new locations, forms of growth, transformation or regeneration of those.

In recent decades, we have witnessed a process of deindustrialization, demonstrating the vulnerability of economies that have not had the adequate industrial base for their development.

It is indisputable that one of the most important factors in an area of economic activity is its accesses and its relationship with the main transport routes. The Mediterranean Railway Corridor is an international transport infrastructure that articulates a series of regions of great importance at European level, not surprisingly it is part of the Trans-European Transport Network.



# Forma Urbis y Territorios Metropolitanos

METRÓPOLIS EN RECOMPOSICIÓN.  
PROSPECTIVAS PROYECTUALES DEL SIGLO XXI

The railway infrastructures are related to the urban areas through their nodes, authentic poles of attraction of activity that are going to bring about profound urban changes wherever they are located. We are facing new opportunities for opportunity in our cities.

The new aspects of development of the current industry increase the possibilities of location in residential environments. The mix of uses, which has shown so many positive contributions from the social point of view, environmental sustainability and quality of life, has a new opportunity in cities. The purpose of the study is to approach the planning of these enclaves from the territorial to the local scale.

# 1. EL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO O UNA OPORTUNIDAD DE DESARROLLO DE LAS AAE

## 1.1 LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Uno de los objetivos de la Unión Europea en el ámbito de la movilidad, es “construir un sistema de transporte integrado moderno que fortalezca la competitividad global de la UE y sea capaz de enfrentar los desafíos vinculados al crecimiento sostenible, inteligente e inclusivo. El primer paso hacia ese objetivo es garantizar una infraestructura que funcione bien que pueda transportar personas y bienes de manera eficiente, segura y sostenible.” (UE, [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en))

Para alcanzar este objetivo, entre otras acciones, ha constituido la denominada “Red Transeuropea de Transporte”, RTE-T ó TEN-T, que viene recibiendo apoyo en su política y en su política (Anexo I)

El Corredor Ferroviario Mediterráneo, en adelante CFM, forma parte de esta red.



Fig.01. Configuración del Corredor Mediterráneo (modo ferrocarril) en España. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/111019mapasredestranseuropeastransportes.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/111019mapasredestranseuropeastransportes.pdf)

El CFM es uno de los principales ejes de transporte de la Península Ibérica, pues conecta varias de las áreas con mayor dinamismo de actividad económica que producen grandes demandas de transporte de mercancías y viajeros. Discurre por cuatro comunidades autónomas que aportan el 50% de la población española, el 45% del PIB del país, el 47% del tejido productivo, el 46% del empleo, el 51% de la exportación de bienes y el 63% del tráfico de mercancías portuarias. (Fuente: <https://elcorredormediterraneo.com/en-cifras/>)

Con una longitud de casi 1.300 km entre la frontera francesa y Algeciras, articula un sistema viario con un alto grado de desarrollo, un sistema ferroviario en transformación, los principales puertos españoles (Valencia, Algeciras, Barcelona, Tarragona y Cartagena) y aeropuertos con gran volumen de tráfico (Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga)

## 1.2 INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. EL CASO DE LA COMUNITAT VALENCIANA

“La Comunitat Valenciana tiene una serie de características derivadas de su situación geográfica que condicionan el transporte de personas y mercancías:

- Paso de grandes tránsitos (África-Europa, España-resto de Europa, Asia-Europa)
- Posición meridional respecto a los mercados tradicionales europeos
- Distancia y condiciones ventajosas al centro peninsular (Madrid)
- Condición litoral: intermodalidad
- Limitación geográfica del territorio litoral que impide la multiplicación de ejes sobre un espacio reducido y cada vez más densamente ocupado. El resultado, una compatibilización forzada de mercancías y personas en un mismo corredor, tanto por ferrocarril como por carretera.” (Escoms, 2013:20)

### 1.2.1 Carreteras:

La red de carreteras de gran capacidad en la Comunitat es una de las más extensas de España. La principal vía de alta capacidad es la autovía/autopista A-7/AP-7 que recorre la Comunitat de norte a sur. En general se dispone de un buen mallado del territorio y tienen un estado satisfactorio.

El transporte por carretera en la Comunitat Valenciana se utiliza sobre todo para el tráfico intrarregional e interregional.

### 1.2.2 Ferrocarril

El modo ferroviario tiene una escasa representación en el conjunto del transporte terrestre en la Comunitat Valenciana, aunque también es extensivo a España a pesar de ser un modo de transporte que contribuye a rebajar las emisiones de CO<sub>2</sub>, y de ofrecer mayor seguridad frente a accidentes. Es, por tanto, junto a las vías interiores navegables uno de los medios de transporte más sostenibles.

Su utilización es óptima en medias y largas distancias.

La cuota modal de transporte de mercancías es escasa a nivel europeo, pero en España resulta extremadamente bajo con un 4,6% según el Tribunal de Cuentas Europeo, uno de los más bajos de Europa.

Cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril en 2013	Cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril en 2013 y tendencia entre 2000 y 2013
Más del 40 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ Austria (42,1 %)</li> <li>↓ Estonia (44,1 %) y Letonia (60,4 %)</li> </ul>
Entre el 30 % y el 40 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ Suecia (38,2 %)</li> <li>↓ Lituania (33,6 %)</li> </ul>
Entre el 20 % y el 30 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ Alemania (23,5 %) y Finlandia (27,8 %)</li> <li>↓ República Checa (20,3 %), Hungría (20,5 %), Eslovaquia (21,4 %) y Rumania (21,9 %)</li> </ul>
Entre el 10 % y el 20 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ Italia (13 %), Reino Unido (13,2 %), Bélgica (15,1 %) y Dinamarca (13,2 %)</li> <li>↓ Francia (15 %), Polonia (17 %), Croacia (17,4 %), media de la UE (17,8 %) y Eslovenia (19,3 %)</li> </ul>
Inferior al 10 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ Países Bajos (4,9 %)</li> <li>↓ Irlanda (1,1 %), Grecia (1,2 %), Luxemburgo (2,4 %), España (4,6 %), Portugal (5,9 %) y Bulgaria (9,1 %)</li> </ul>

Tabla 01. Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Eurostat.

Varios son los factores de esta infrautilización del ferrocarril, pero la falta de inversión en sus infraestructuras no ha hecho más que establecer una tendencia a la baja que la Unión Europea pretende revertir en lo que respecta a la red básica de la RTE-T.

### 1.2.3 Marítimo

La Comunitat Valenciana cuenta con uno de los puertos más importantes del Mediterráneo en lo que respecta al tráfico de mercancías, su situación estratégica y su dinamismo así lo demuestran año tras año situándose por debajo de los treinta puertos más importantes del mundo en volumen de tráfico de contenedores.

### 1.2.4 Aeroportuario

El tráfico aeroportuario de mercancías es minoritario en general, aun así, el Aeropuerto de Valencia se sitúa en sexta posición de España en marzo de 2020 (Informe Estadístico de 2019. Aena).

La Comunitat Valenciana cuenta con unas infraestructuras de transporte en general de gran calidad, y que han derivado en un buen funcionamiento de estas. Pero no ocurre así con la infraestructura ferroviaria, que debería ser utilizada en las franjas óptimas para este tipo de transporte. Su desarrollo va a permitir un funcionamiento más eficaz y eficiente del movimiento de mercancías y la logística, uno de los principales factores para el desarrollo y la competitividad de la industria. En ese sentido, el CFM es el principal eje articulador de este sistema ferroviario.

## 2. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

### 2.1 IMPORTANCIA DEL SECTOR INDUSTRIAL

El sector industrial, así lo vienen corroborando los estudios e investigaciones que se realizan casi desde la revolución industrial, contribuye de manera fundamental al impulso del crecimiento y la creación de economías sólidas. En definitiva, es una actividad tractora de la economía.

Y no sólo por su influencia en generar incrementos de productividad, que son una de las bases del crecimiento económico, sino también como apoyo a otras actividades, como suministrador de bienes y demandante de servicios. Muchas de las actividades industriales son fundamentales para el funcionamiento de las ciudades, en concreto para sus infraestructuras energéticas, de transporte, para la producción, almacenaje y suministro de bienes y mercancías, entre otros.

El Producto Interior Bruto, PIB, es un indicador económico que refleja el valor monetario de los bienes y servicios producidos y es reflejo del crecimiento económico de cualquier país. En el contexto europeo, en general, en aquellos países donde este sector es más representativo en el PIB, han superado de manera más eficaz las crisis económicas.

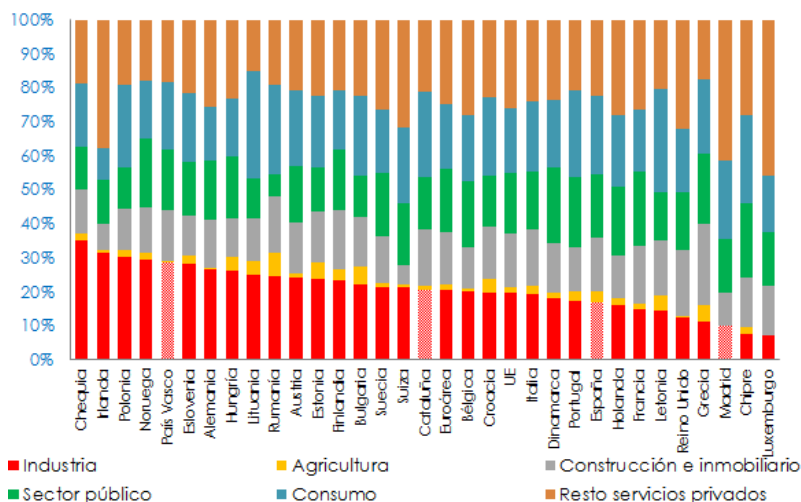


Tabla 02. Desglose Estructura PIB en Europa. Fuente: <http://www.thinknomicsglobal.com> (elaboración a partir de datos de Eurostat e INE 2016)

**Contabilidad Regional de España. Base 2010. Serie 2010-2018.**

Resultados por comunidades y ciudades autónomas. Serie contable 2010-2018

P.I.B. a precios de mercado y valor añadido bruto a precios básicos por ramas de actividad: Precios corrientes por comunidades y ciudades autónomas, magnitud y periodo

Unidades: %

	Estructura porcentual								
	2018 (1ª E)	2017(A)	2016(P)	2015	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Comunitat Valenciana</b>									
B_E. Industrias extractivas, industria manufacturera, suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado, suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	17,5	17,8	17,5	17,3	17,1	16,8	16,4	16,5	15,9
C. - De las cuales: Industria manufacturera	14,3	14,6	14,2	14,1	14,0	13,6	13,2	13,5	12,9
<b>TOTAL NACIONAL</b>									
B_E. Industrias extractivas, industria manufacturera, suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado, suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	16,0	16,3	16,0	15,9	16,0	16,0	15,9	16,0	15,7
C. - De las cuales: Industria manufacturera	12,6	12,8	12,5	12,4	12,5	12,3	12,1	12,4	12,2

**Notas:**

1) (P) Estimación provisional

(A) Estimación avance

(1ª E) Primera estimación

Tabla 03. Peso Industrial sobre PIB de España y la Comunidad Valenciana, por años (%). Fuente: INE

Otro factor que demuestra la importancia del sector industrial es el empleo. En el empleo industrial encontramos serios porcentajes de empleados profesionales, frente a la mano de obra poco cualificada. La especialización y la investigación, son básicos para el éxito de cualquier industria. Es, por tanto, una fuente de trabajo de primer orden, que además es de mejor calidad que en otros sectores, es más estable y con una remuneración económica superior que los que ofrece el sector servicios.

El empleo industrial en España desde 2008 que estaba entorno al 16%, según el INE, ha ido descendiendo hasta el 14% del total de los empleos en la actualidad. El primer puesto lo ocupa el sector servicios, después la industrial y finalmente la construcción y la agricultura.

Tras los procesos de globalización y aparición de economías emergentes, que, precisamente han sufrido fuertes crecimientos de su industrialización y la observación de que aquellos países más industrializados han sido más resistentes a los efectos de la crisis económica reciente, no cabe duda de la importancia y la necesidad del apoyo del sector industrial.

La industria en Europa ha perdido peso y su crecimiento económico se ha ralentizado en consecuencia. España se encuentra en un proceso de desindustrialización que se ha agudizado con la crisis.

Tras cierta recuperación después de la crisis de 2007, el escenario actual es recesivo. La política industrial en la Unión Europea manifiesta la voluntad de aumentar la competitividad de la industria para mantener su papel impulsor del crecimiento sostenible y del empleo. Así se extrae esta conclusión a través del contenido de sus distintas comunicaciones. (Anexo II)

**2.2 ESTADO ACTUAL DE LAS AAE**

La calidad de las AAE de la Comunitat Valenciana es ciertamente mejorable. Muchos son los factores que pueden contribuir a invertir esta situación, la inversión en la innovación o nuevas tecnologías, apoyar la iniciativa empresarial o apostar por la eficiencia energética y óptimo uso de los recursos.

Entre todos ellos y en lo que respecta al territorio y dejando aparte la calidad de las propias áreas de actividad económica, para que éstas sean competitivas y atractivas, es fundamental **la localización respecto de las principales vías de transporte, los accesos, las infraestructuras y servicios disponibles, la cercanía a otras áreas industriales o a zonas urbanas residenciales** que pueden producir sinergias y complementariedad.

La Comunitat Valenciana es una de las regiones más industrializadas de España, la tercera después de Cataluña y Andalucía.

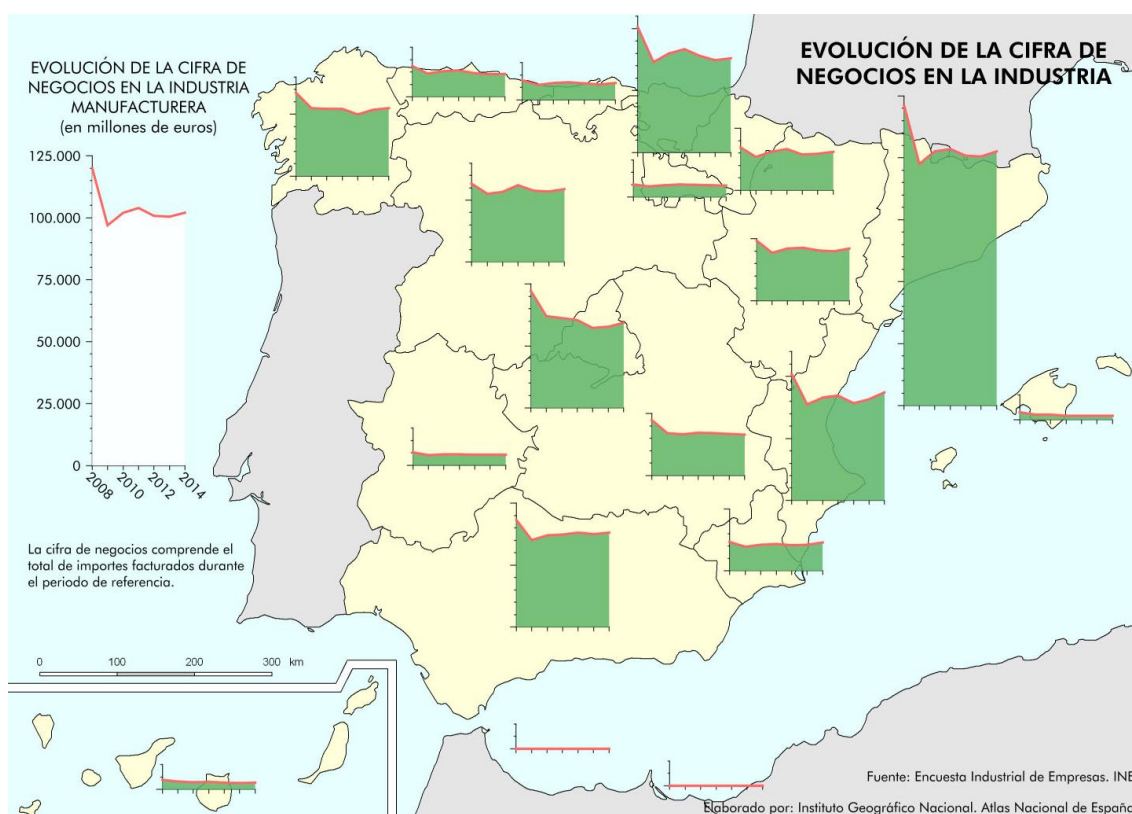


Fig. 02. Evolución de la cifra de negocios en la industria. Fuente: Encuesta industrial de empresas INE

Es una industria pobre en lo que respecta a tecnología, pero alta en exportación y especialización, aunque con datos bajos de productividad y competitividad.

La industria en la Comunitat Valenciana se caracteriza por un reducido tamaño de las empresas, ello aporta capacidad de adaptación y flexibilidad, pero reduce sinergias, economías de escala y no atrae capital humano cualificado.

Uno de los puntos fuertes, es el “**carácter exportador**” de nuestra industria, de ahí, la enorme importancia de sus condiciones territoriales, de su geolocalización, de las comunicaciones y de la logística. En este contexto, cabe prestar máxima atención a las comunicaciones y la accesibilidad de las áreas de actividad económica.

Frente a una red de carreteras de gran calidad, y uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, la Comunitat Valencia tiene un déficit manifiesto en el movimiento de mercancías por ferrocarril. Esta cuota ronda el 3-4%, por debajo, incluso, que la cuota nacional, por tanto, aquellos movimientos de mercancías donde el ferrocarril es más eficaz, sostenible, económico y/o competitivo, se están supliendo con otros modos de transporte, fundamentalmente por carretera. En este contexto, se puede entender que una de las claves de mejora está en el apoyo al Corredor Ferroviario Mediterráneo.

Por tanto, una industria competitiva ha de tener una excelente accesibilidad y conexión con las principales vías de transporte y, a su vez, estar conectada con otras industrias de su mismo sector o complementarias con las que interactúa tradicionalmente o bajo el impulso de la economía circular. En este sentido, cobran importancia los llamados “clúster”. En la Comunitat Valenciana encontramos el clúster del metal, de la industria química, del cuero y calzado, del plástico, de los productos cerámicos, del mármol y las piedras, del textil y del transporte y la logística.

Finalmente, dado que el soporte de las Actividades Económicas es el territorio, una planificación urbanística y territorial adecuada, además, debe conocer el estado de sus áreas de actividad económica (tanto físico como de gestión), estudiado a todas las escalas, desde la internacional a la local, y por supuesto la interior



al del propio ámbito. Desde cada una de ellas, es posible analizar sus características y definir estrategias de mejora.

Para planificar, hemos de conocer cuánto/dónde/cómo se encuentra el suelo destinado a albergar las AAE. La Comunitat Valenciana tiene aproximadamente un 1,85 % de su territorio “planificado” como suelo destinado a áreas de actividad económica, sin tener en cuenta las actividades aisladas implantadas en el territorio mediante Declaraciones de Interés Comunitario o simplemente de manera irregular, que son numerosas, sobre todo en lo que respecta a usos mineros o agropecuarios. Se ha estimado, sin contar el espacio que ocupan los cultivos, que se alcanzaría el 2,4 % del territorio.

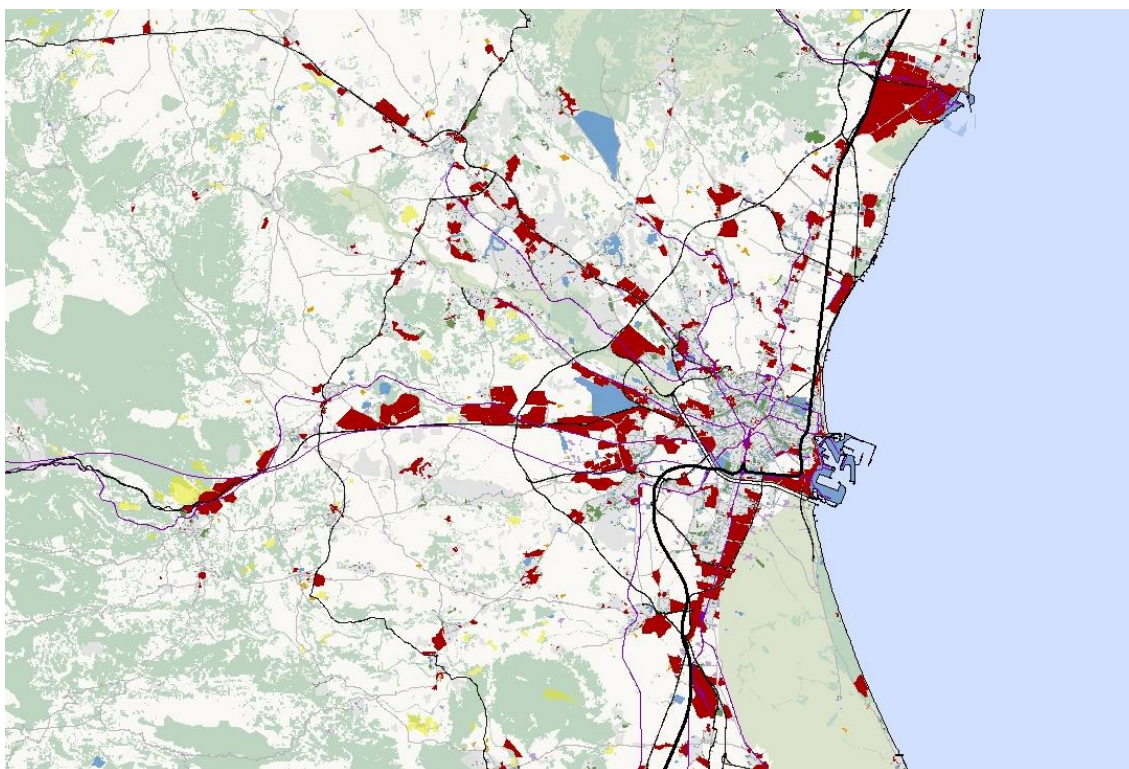


Fig. 03. Suelos destinados a Actividad Económica en el entorno de la ciudad de València. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV (Infraestructura Valenciana de Dades Espacials)

Este **suelo planificado para actividades económicas** (es decir, aquél que cuenta con un uso asignado terciario o industrial), lo encontraremos en diversos estados, según su desarrollo, empezando por aquél que sólo se encuentra planificado y finalizando en un polígono completamente urbanizado y prácticamente edificado en su totalidad.

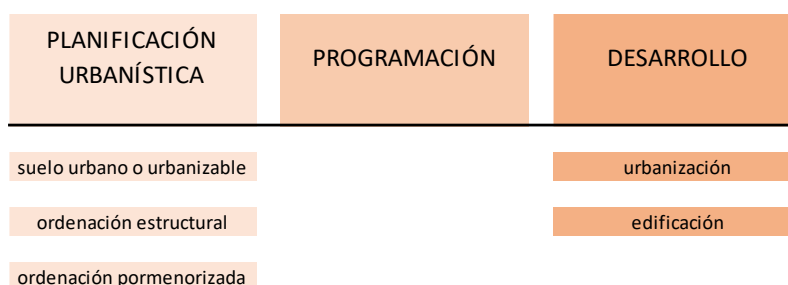


Fig. 04. Esquema del desarrollo urbanístico (Fuente: Elaboración propia)

A partir, de aquí tenemos toda una serie de situaciones intermedias, las más frecuentes son suelos planificados, sin programar y/o desarrollar, básicamente porque es un suelo que no tiene demanda, o porque la localización no es la mejor del mercado para la actividad concreta a implantar (precio, localización, etc.) o polígonos industriales-terciarios prácticamente sin edificar o aún edificados, sin funcionamiento, debido a falta de demanda o por cierres o traslados de la actividad.





Fig. 05. Desarrollo de un polígono Industrial en Alzira 2004 – 2010 – 2019 Fuente: Google Earth



Estas circunstancias unidas a la falta de calidad en general de la urbanización de los suelos industriales y a un mantenimiento insuficiente, desembocan en un estado deficiente que no hace atractiva la implantación de ninguna actividad.

Por tanto, al igual que ocurre con el parque de viviendas, en los sectores no residenciales también tenemos un margen de crecimiento, que, si bien es necesario para no provocar efectos especulativos en el mercado, no es escaso.

Y también del mismo modo, igual que se está definiendo como estrategia de actuación en nuestras ciudades, la apuesta por la rehabilitación edificatoria y la regeneración urbana, este concepto no solo debe afectar al parque edificatorio residencial, los sectores industrial y terciario deberían seguir esta línea de rehabilitar, regenerar, colmar y en algún caso ampliar, frente a planificar nuevas ocupaciones en el territorio.



Fig. 06. Orden de actuaciones en las AAE. Fuente: Elaboración propia

Finalmente, la **posición relativa de las zonas industriales con respecto a las zonas urbanas (residenciales), su relación son factores** a analizar detenidamente, en función de las características de la actividad, de sus necesidades y de sus efectos. El fomento de la mezcla de usos, sus beneficios directos sobre la movilidad sostenible, la calidad de vida o el medio ambiente hacen imprescindible la contribución, también de la industria al desarrollo de una ciudad compacta y diversa.

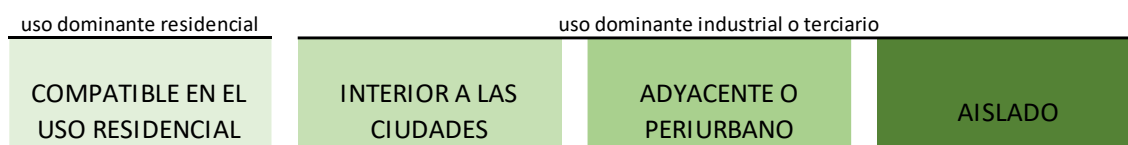


Fig. 07. Posición relativa de las zonas industriales con respecto a las zonas residenciales



Fig. 08. Valencia. Taller de automóviles en zona residencial y zona industrial periurbana. Fuente: Google Earth

## 2.3 PROPUESTA DE PLANIFICACIÓN: JERARQUIZACIÓN

La planificación de las áreas de actividad económica, en este caso la jerarquización que se pretende proponer, en relación al CFM, no debe ser ajena, sino acorde con las condiciones medioambientales y paisajísticas, que lejos de coartar el desarrollo de estas áreas, va a ser un elemento que aporte calidad y distinción a las mismas.

### 2.3.1 LA INFRAESTRUCTURA VERDE

La Infraestructura Verde es, según la legislación urbanística *“la estructura territorial básica formada por las áreas y elementos territoriales de alto valor ambiental, cultural y visual; las áreas críticas del territorio que deban quedar libres de urbanización; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores con el fin de garantizar la calidad de vida, la preservación de la biodiversidad y el mantenimiento de los procesos ecológicos básicos.”*

La directriz 43 del Decreto 1/2011, de 13 de enero, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, ETCV, establece que:

*“1. La capacidad de acogida del territorio en función de la conservación de los valores ambientales, paisajísticos, económicos y culturales de la infraestructura verde y de la integridad de sus procesos, es el primer condicionante de los nuevos desarrollos de los usos industriales y terciarios en el territorio.*

*2. La planificación territorial y urbanística deberá definir esta infraestructura verde en sus documentos de planificación con carácter previo al análisis y determinación de las necesidades de suelo para futuros desarrollos para actividades económicas.”*

Los espacios integrantes de la Infraestructura Verde quedan recogidos en la ETCV y en la LOTUP (Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana) Con todo ello obtenemos la cartografía de la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana:

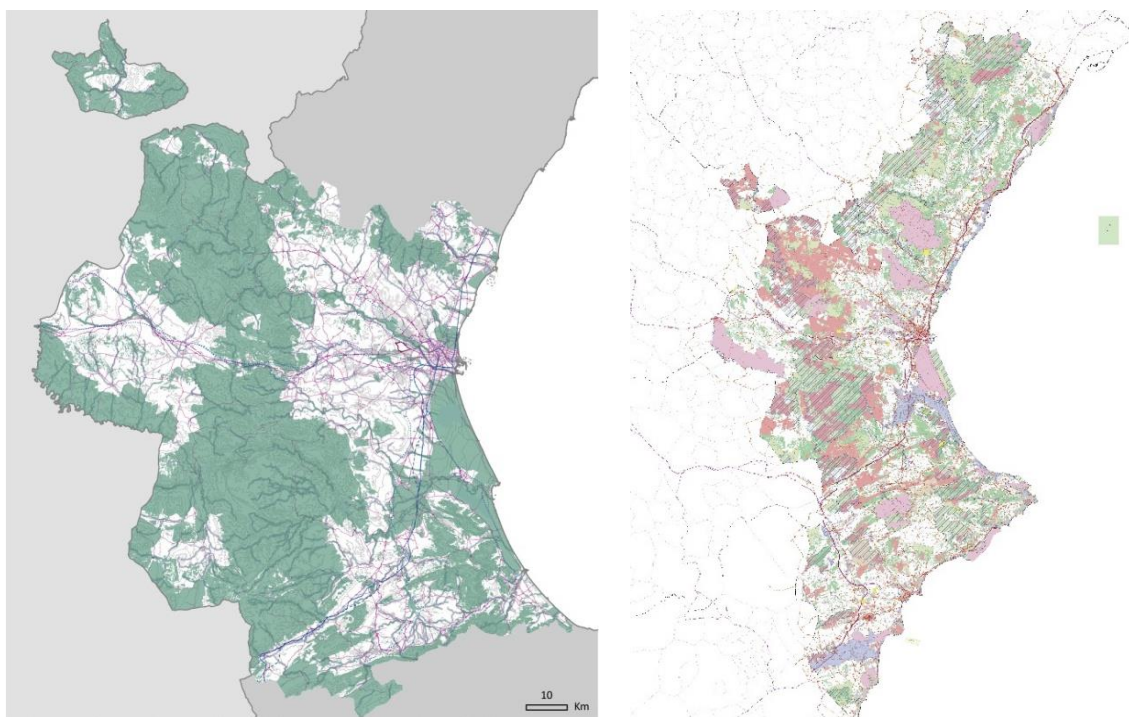


Fig. 09. Infraestructura Verde (provincia de Valencia y Comunitat Valenciana). Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del ICV

### 2.3.2. MAPA LOGÍSTICO

El Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana, ESLCV, es un documento elaborado por el Servei de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territorio de la Generalitat que realiza un exhaustivo análisis del sector y, entre otros, realiza una jerarquización de los nodos logísticos de la Comunitat Valenciana.

Tanto el análisis como la propuesta de jerarquización han de valorarse a la hora de clasificar las áreas de actividad económica, pues la logística es un valor fundamental de éstas y les dota de mayor competitividad y atracción de inversiones para su desarrollo. Las áreas de actividad económica que formen parte de estos nodos o tengan una buena comunicación con ellos, contarán con un valor añadido.

La propuesta del estudio, clasifica los nodos en logística básica, nodos logísticos regionales y nodos logísticos internacionales:

- Logística Básica, que responde a las necesidades del sector del transporte. Son los Centros de Servicios al Transporte (CST) y Centros de Transporte de Mercancías (CTM).

- Nodos Logísticos Regionales. Estos pueden ser nodos de distribución o de reequilibrio territorial y pueden ser grandes Centros de Transporte de Mercancías (CTM), la red de terminales ferroviarias intermodales a desarrollar en la Comunitat, encontrándose la mayor parte de ellas vinculadas a plataformas logísticas, configurando de esta forma plataformas logísticas intermodales (PLI)

- Nodos Logísticos Internacionales. Estos pueden ser:

Nodos logísticos portuarios: el desarrollo de zonas o áreas de actividades logísticas portuarias (ZALES portuarias)

Nodos logísticos aeroportuarios: infraestructuras y servicios específicos para la carga aérea (definidos como Centros de Carga Aérea), ubicados en un recinto delimitado y dotados de buenos accesos terrestres.

<p><b>LOGÍSTICA BÁSICA</b></p> <p>Centros de Servicios al Transporte (CST,CT) Centros de Transporte de Mercancías (CTM)</p>	<p>1. Desarrollo logístico comarcal asociado a centros existentes CST Ribercost (Massalavés) CT La Granadina (San Isidro) Estacionamiento de Vehículos Pesados de Utiel (PI El Nuevo Tollo) CST del Área de Castellón</p> <p>2. Desarrollo "ex novo" reequilibrio logístico territorial CST Comarcas Centrales CST La Safor CST Vinaròs-Benicarló</p> <p>3. En nuevos desarrollos de parques industriales</p>
<p><b>NODOS LOGÍSTICOS REGIONALES</b></p> <p>Nodos de Distribución Nodos de Reequilibrio Territorial   Grandes Centros de Transporte de Mercancías (CTM) Plataformas Logísticas Intermodales (PLI)</p>	<p><b>Plataformas Logísticas</b></p> <p>PL Ampliación del Parque Empresarial de Elche Torrellano PL Plataforma Logística de Requena-Utiel PL Valencia Zona Prime I PL Valencia Zona Prime II PL Ampliación del Parque Industrial Juan Carlos I</p> <p><b>Plataformas Logísticas Intermodales</b></p> <p>PLI Plataforma Logística Intermodal de Valencia Fuente de San Luis PLI Plataforma Logística Intermodal de Parc Sagunto II PLI Plataforma Logística Intermodal de Castellón PLI Plataforma Logística Intermodal de Alicante Elche PLI Plataforma Logística Intermodal Vega Baja</p>
<p><b>NODOS LOGÍSTICOS INTERNACIONALES</b></p> <p>Nodos Logísticos Portuarios (ZAL)</p> <p>Nodos Logísticos Aeroportuarios (Centros de Carga aérea)</p>	<p>ZAL Valencia Port ZAL de Sagunto ZAL Puerto de Alicante ZAL de Castellón</p> <p>Aeropuerto de Valencia Aeropuerto de Alicante Elche Aeropuerto de Castellón</p>

Tabla 04. Nodos logísticos propuestos en el ESLCV. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ESLCV

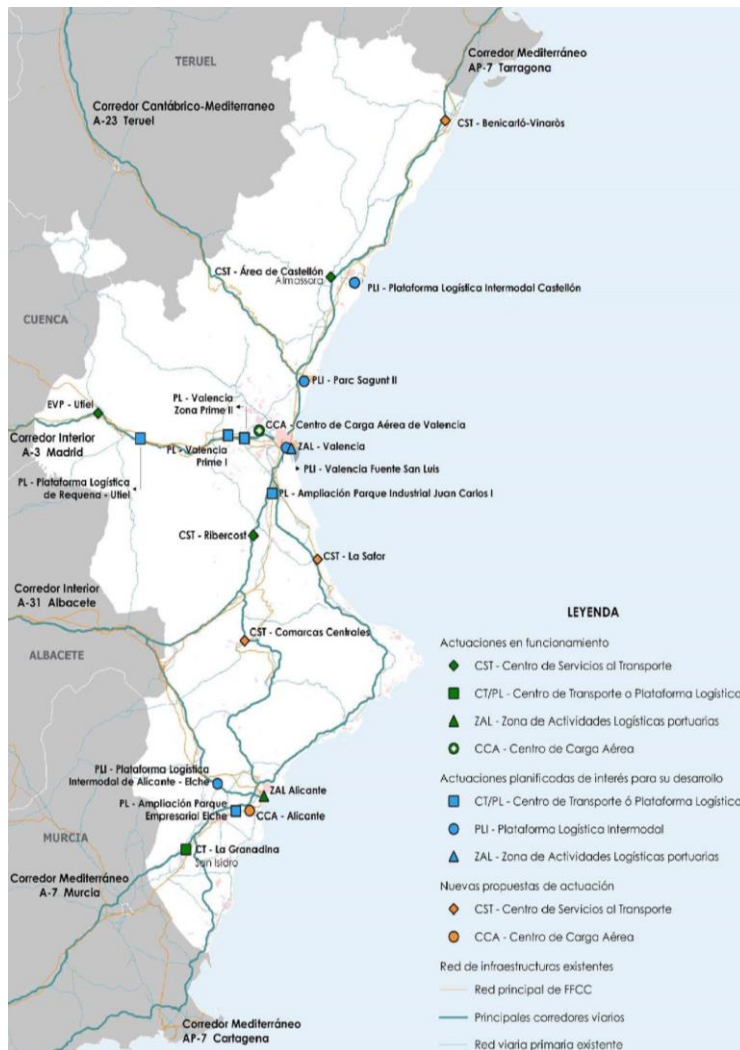


Fig. 10. Nodos logísticos propuestos en el ESLCV. Fuente: ESLCV

### 2.3.3 OTROS FACTORES DE ANÁLISIS

Hay otros factores que van a apoyar las áreas de actividad económica y hacerlas más o menos importantes, atractivas o competitivas, a la comunicación con los nodos logísticos, añadiremos las ciudades más pobladas, que son núcleos urbanos que pueden aportar mayor cantidad de servicios/sinergias a las áreas de actividad. También contaremos con las infraestructuras de transporte principales, esto es, puertos y aeropuertos comerciales, principales carreteras y los nodos del corredor ferroviario mediterráneo.

Y es que las infraestructuras ferroviarias se relacionan con las zonas urbanas a través de sus nodos. Los nodos son puntos de conexión entre los diferentes arcos de la red de transporte ferroviario y que representan una doble dimensión: la interna, o cómo un nodo se conecta con los otros nodos de la red ferroviaria y la externa, en cuanto que el ferrocarril forma parte de una cadena que se enlaza con otros transportes (peatonal, autobús, vehículo privado, etc) (Facchinetti-Mannone, 2005) Por ello, los nodos son polos de atracción de actividad que van a propiciar profundos cambios urbanísticos allí donde se ubiquen.

Una vez obtenidas las áreas de actividad económica a partir de los datos ofrecidos por el Institut Cartogràfic Valencià a través de la Infraestructura Valenciana de Dades Espacials, las agruparemos siempre que estas se encuentren a una distancia inferior a 500 metros.





Fig. 11. Ejemplo de agrupación por distancia (Paterna). Fuente: Elaboración propia

Una vez obtenidas estas agrupaciones establecemos la siguiente jerarquía:

**Nivel 1.** En este nivel consideraremos aquellas áreas de actividad que estén directamente relacionadas con:

Los principales nodos del CFM, los nodos logísticos de carácter internacional (Los que están situados en el ramal principal del CFM, Alzira, Silla, Puerto de Sagunto, Font de Sant Lluís, Moncofa y La Encina), los aeropuertos, los principales puertos de la CV (de acuerdo con el mapa logístico), las carreteras tipo autopista/autovía.

También con las ciudades más pobladas, València, Alicante, Elx y Castellón de la Plana, con una población superior a los cien mil habitantes.

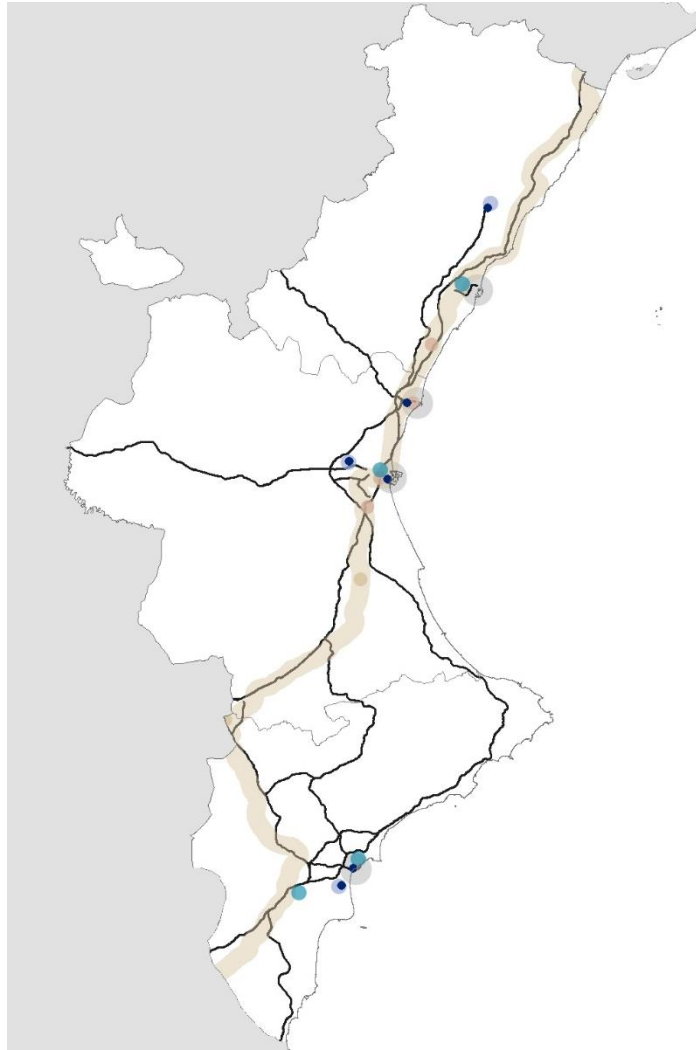


Fig. 12. Detalle de las “influencias” consideradas en el nivel 1. Fuente: Elaboración propia

**Nivel 2.** En este nivel consideraremos aquellas áreas de actividad que estén directamente relacionadas con:

El nodo secundario del CFM, por posición, puesto que no está directamente relacionado con el principal ramal del corredor, los nodos logísticos de carácter regional, el puerto de Gandía, dada la menor escala de tráfico de mercancías con respecto a los puertos del nivel 1 y la red básica de carreteras.

También con las ciudades de más de 50.000 habitantes, exceptuando las utilizadas en el nivel 1.

**Nivel 3.** En este nivel consideraremos aquellas áreas de actividad que estén directamente relacionadas con el resto de carreteras (carreteras tipusfut=J (locales), buffer 1000m), los nodos logísticos de nivel básico y el resto de ferrocarriles (del archivo de estaciones, tipoestfD=cargadero y estación, buffer1000)

También con las ciudades que son capitales de comarca, por contener mayor número de servicios, exceptuando las utilizadas en el nivel 1y2.

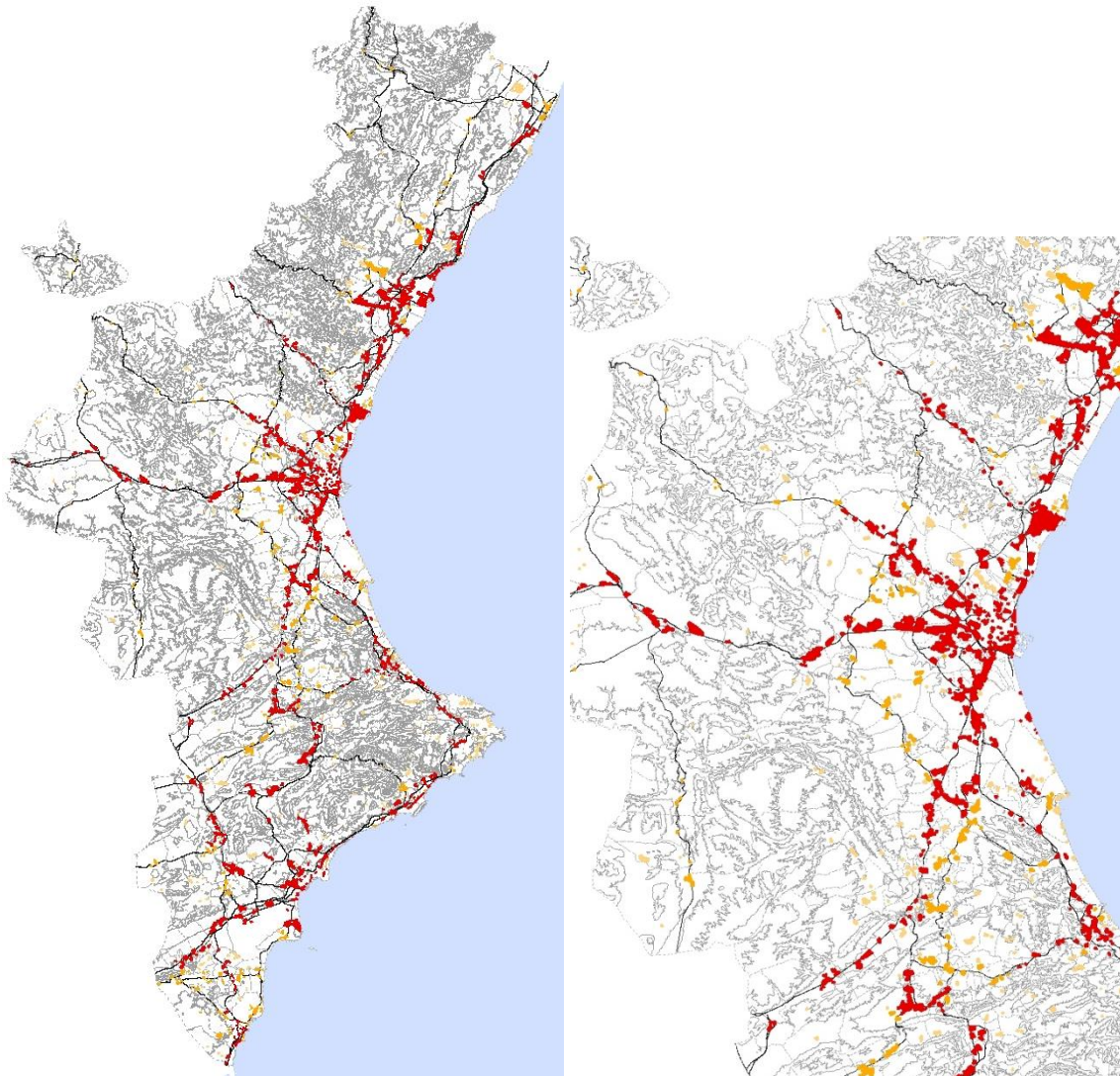


Fig. 13. Resultado del análisis expuesto. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV

El resultado obtenido se ha simplificado en la imagen anterior. Se observa la gran influencia de las grandes infraestructuras de transporte y de la orografía de la Comunitat Valenciana.

Existen muchas áreas de actividad económica que se encuentran en determinado nivel, pero pueden tener más de una "influencia". En el nivel 1 destacan:

- La zona del Puerto de Valencia-conurbación V-21 con influencias de los nodos de la Font de Sant Lluís y Silla del Corredor Mediterráneo Ferroviario, la ZAL de Valencia como Nodo internacional Logístico, el Puerto de Valencia, la Ciudad de Valencia y de varias autovías.

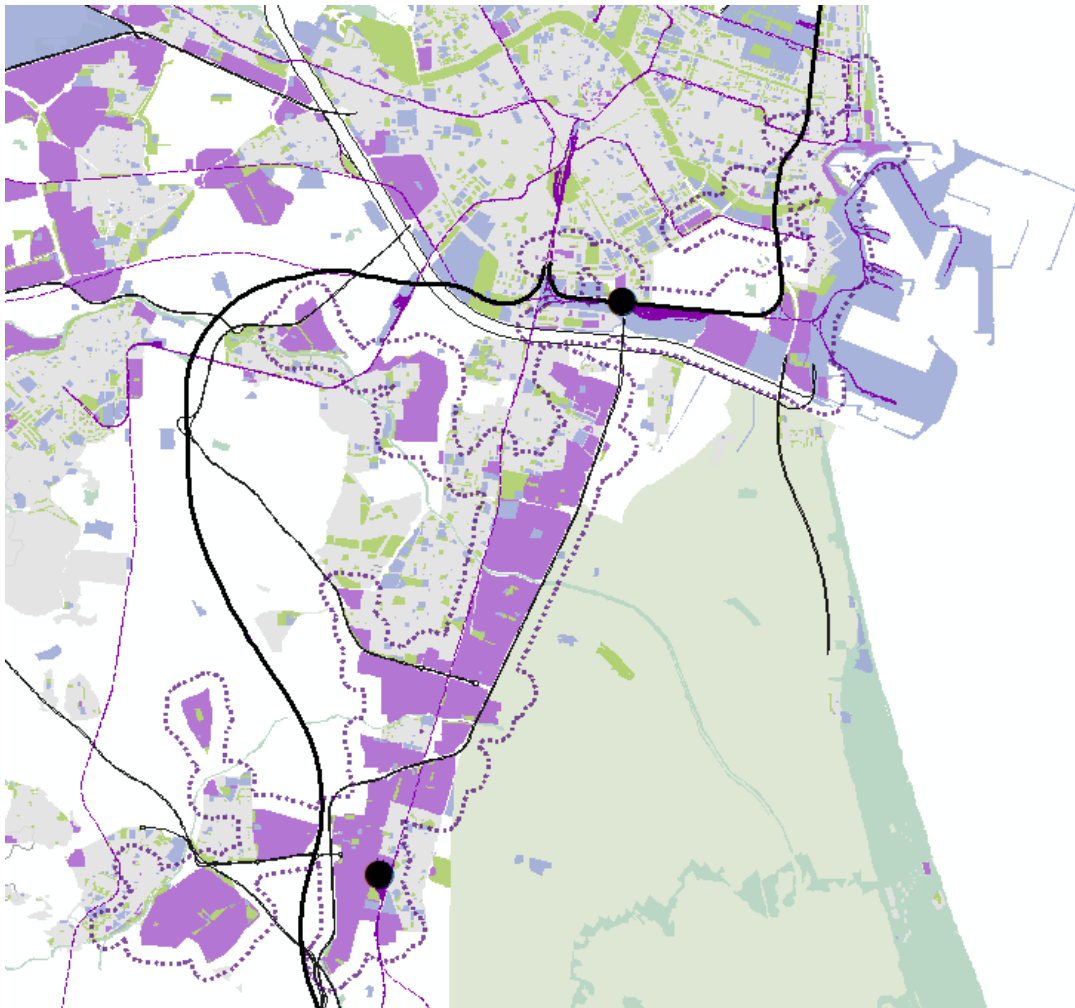


Fig. 14. Actividades Económicas en la zona del Puerto de Valencia-Sur. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV

- Las zonas del Puerto de Alicante, la zona agrupada del entorno del Aeropuerto de Manises con Riba\_roja de Túrria, la zona industrial del Puerto de Sagunto con influencias de cuatro tipos distintos.

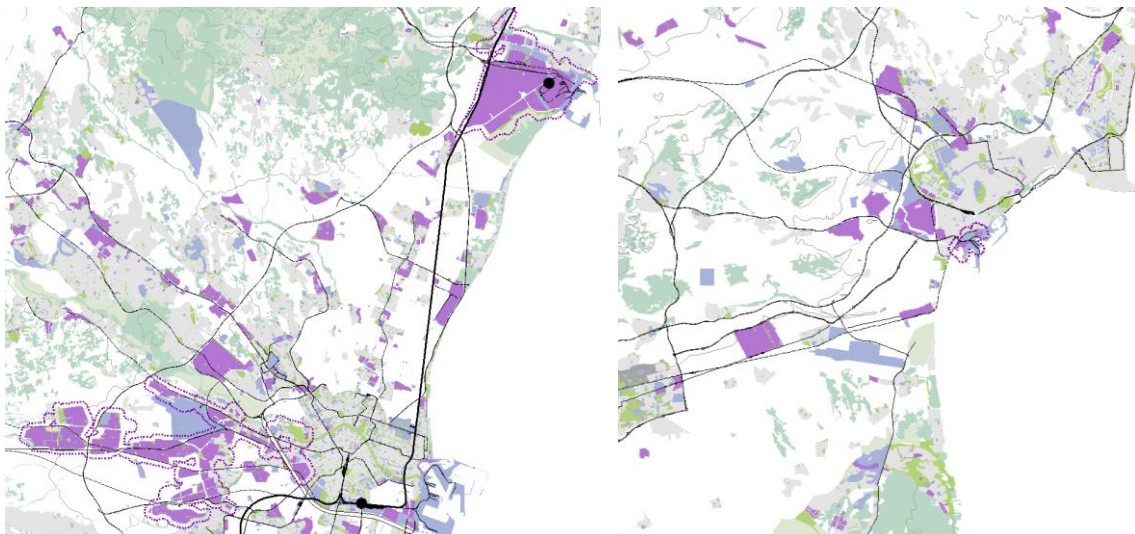


Fig. 15. Actividades Económicas en la zona del Puerto de Sagunto y Alicante. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV



- La zona industrial del Puerto de Castellón de la Plana con influencia del Puerto, de la Ciudad de Castellón de la Plana y de la Autovía CS-22

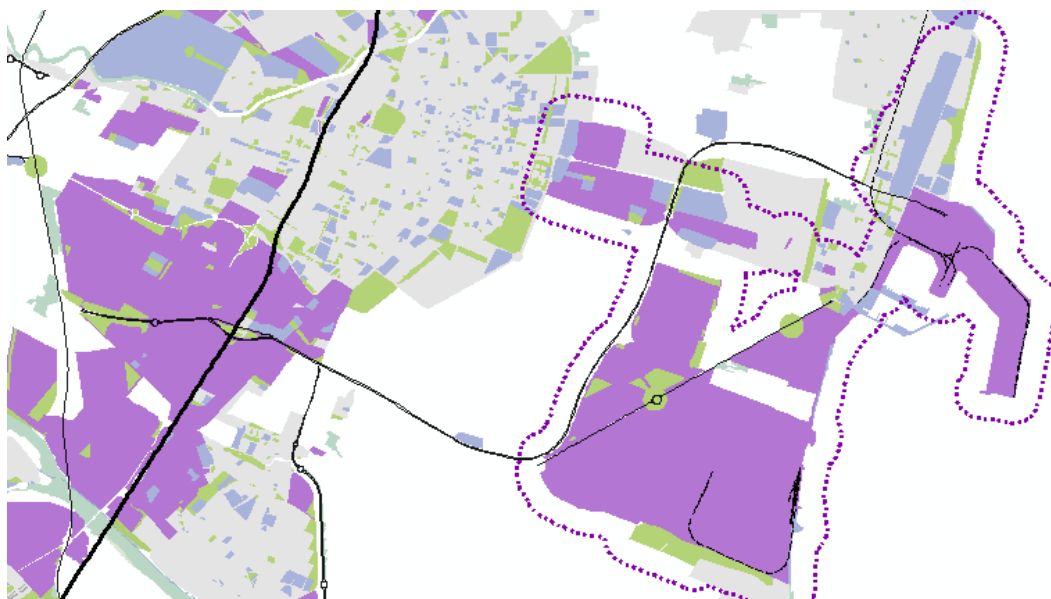


Fig. 16. Actividades Económicas en la zona del Puerto de Castellón de la Plana. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV

En general son todas zonas altamente consolidadas y de gran superficie a excepción de la zona entorno al Puerto de Alicante, que convendría analizar sobretodo en cuanto a vocación de la misma.

Las zonas de los puertos principales están todas incluidas. El ferrocarril y el medio marítimo son modos que interactúan de manera muy eficaz en medias y largas distancias.

La única zona que no posee la influencia directa/territorial de los puertos, es casualmente, donde se encuentra el PLV (plataforma logística de Valencia), donde la Autoridad Portuaria es propietaria y traslada parte de sus mercancías. Dado que esta AAE no tiene influencia de ningún nodo del CFM, se debería estudiar la posibilidad de implantar un ferrocarril a modo de lanzadera desde el Puerto, puesto que la línea de ferrocarril ya existe.

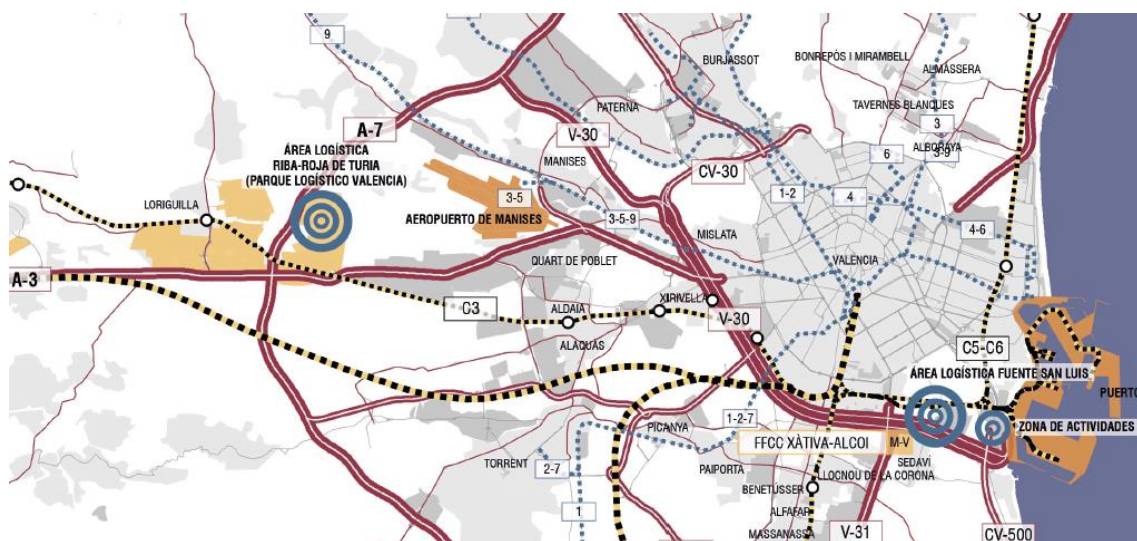


Fig. 17. Esquema de las principales infraestructuras de transporte en el entorno del PLV. Fuente: "Renovación Urbana y Actividad Económica. Propuesta de intervención territorial en un enclave logístico. Cheste, Loriguilla, Riba-Roja de Túria AA3-A3. Editorial Universitat Politècnica de València, 2018)

El único nodo del CFM que no está incluido en una AAE de nivel 1 (ni otros niveles) es el Nodo de La Encina (en Villena), donde sería interesante el estudio como nodo a desarrollar, al menos logísticamente.



## 2.4 RENOVACIÓN DE UN AAE. Análisis y herramientas para la regeneración y desarrollo de un nodo del CFM: Silla

El Área de Actividades Económicas de Silla se encuentra organizado a partir de la línea férrea a Xàtiva que discurre paralela a la antigua nacional 340, transformada parcialmente en autovía y la variante N-332.

Su situación estratégica con la influencia de importantes infraestructuras de transporte por carretera, así como la cercanía al Puerto de Valencia, al Aeropuerto de Manises y a la capital de la Comunitat Valenciana, hace de este núcleo industrial uno de los enclaves más importantes de desarrollo de la CV.

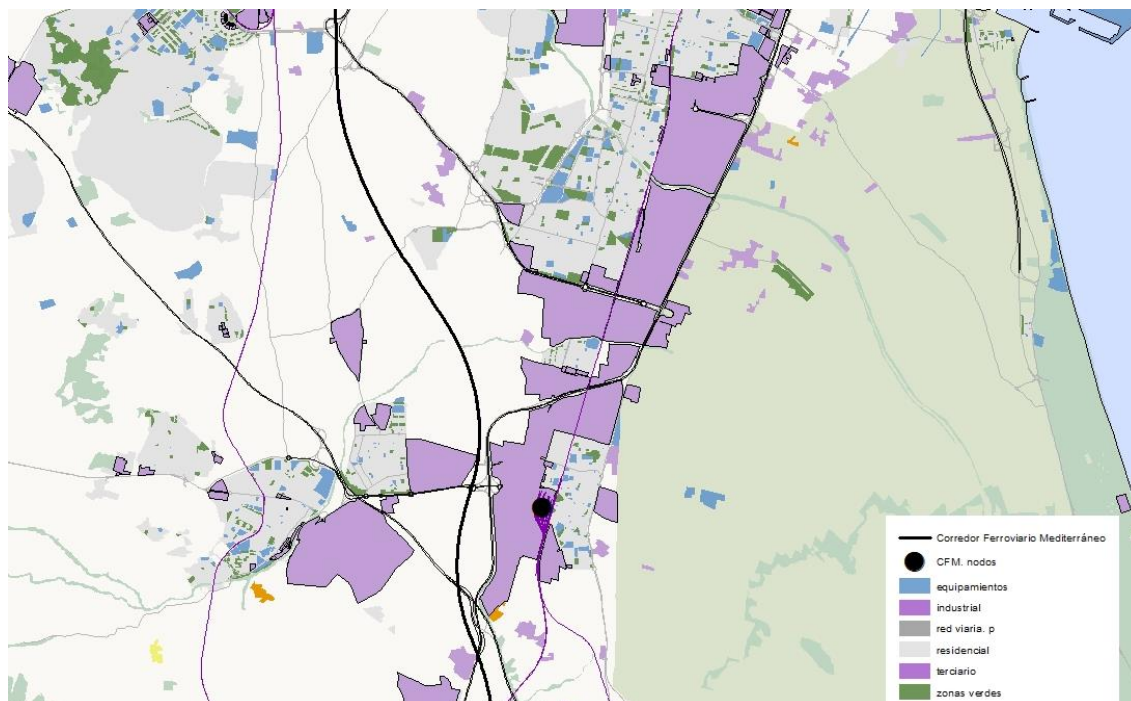


Fig. 18. Localización del Nodo del CFM en Silla y la calificación de los suelos colindantes. Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV

Forma parte de un eje continuo “urbanizado” desde el Plan Sur del Río Turía hasta el municipio de Silla. Esta inmensa conurbación de suelo, se caracteriza por la presencia de usos terciarios e industriales y su apoyo en la V-31 que sirve de separación física con la Albufera.

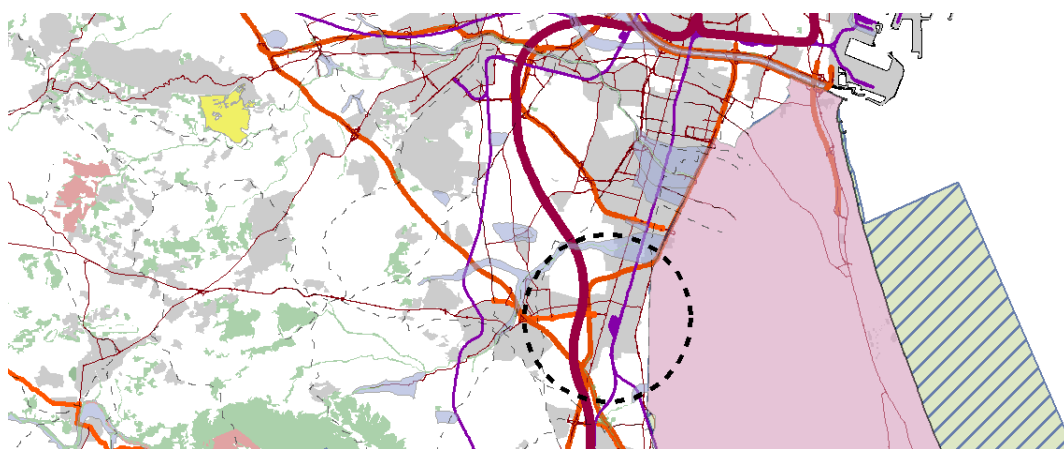


Fig. 19. Diferentes espacios que conforman la infraestructura verde del territorio a nivel regional en el entorno del municipio de Silla y principales infraestructuras de transporte Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del IDEV

### 2.4.1 LA ESCALA URBANA

El Área de Actividad Económica de Silla se encuentra enmarcada entre su núcleo urbano residencial y la autovía V-31, a continuación, vemos una imagen del planeamiento municipal vigente en el municipio, en color amarillo las zonas industriales.



Fig. 20. Imagen del planeamiento vigente en Silla (Homologación Global Modificativa del PGOU) Fuente: Ayuntamiento de Silla

El tamaño de las parcelas de estas zonas industriales se caracteriza por ser de dimensiones pequeñas o medianas, un 40% de su superficie se configura con parcelas de superficies inferiores a 5.000 m<sup>2</sup>. Se constata la avanzada edad de su edificación, sobre todo en aquellas situadas en el Camí Reial (Avenida d’Espioica)

La estructura viaria, basada en la presencia de esta avenida carece de jerarquía, componiéndose a base de viales de escasa sección y doble sentido de circulación.

Por tanto, nos encontramos ante unos suelos que forman parte de una gran área de conurbación de carácter económico, que carece de una estrategia, de un planeamiento y un futuro desarrollo, con una morfología conformada por estrechos viales y edificaciones antiguas, un paisaje urbano nada atractivo ni apropiado para convertirse en un nodo de actividad económica.

### 2.4.2 ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN.

Se ha focalizado este texto en la regeneración del área, su posible ampliación, debería plantearse para el caso de falta de suelo o de una actuación estratégica. En todo caso, se observa, a priori, que la zona industrial analizada tiene capacidad de crecimiento si ello fuera necesario o conveniente.

Accesos, ejes territoriales y sistema viario. Los accesos a un área de actividad y la estructura viaria deben ir coordinados, tras estudiar el área se define una jerarquía viaria basada en la presencia del Camí Reial, la



autovía V-31 y la N-332, estableciendo unos ejes transversales secundarios y proponiendo un nuevo acceso desde la V-31 al norte de Silla que mejoraría su accesibilidad principal.

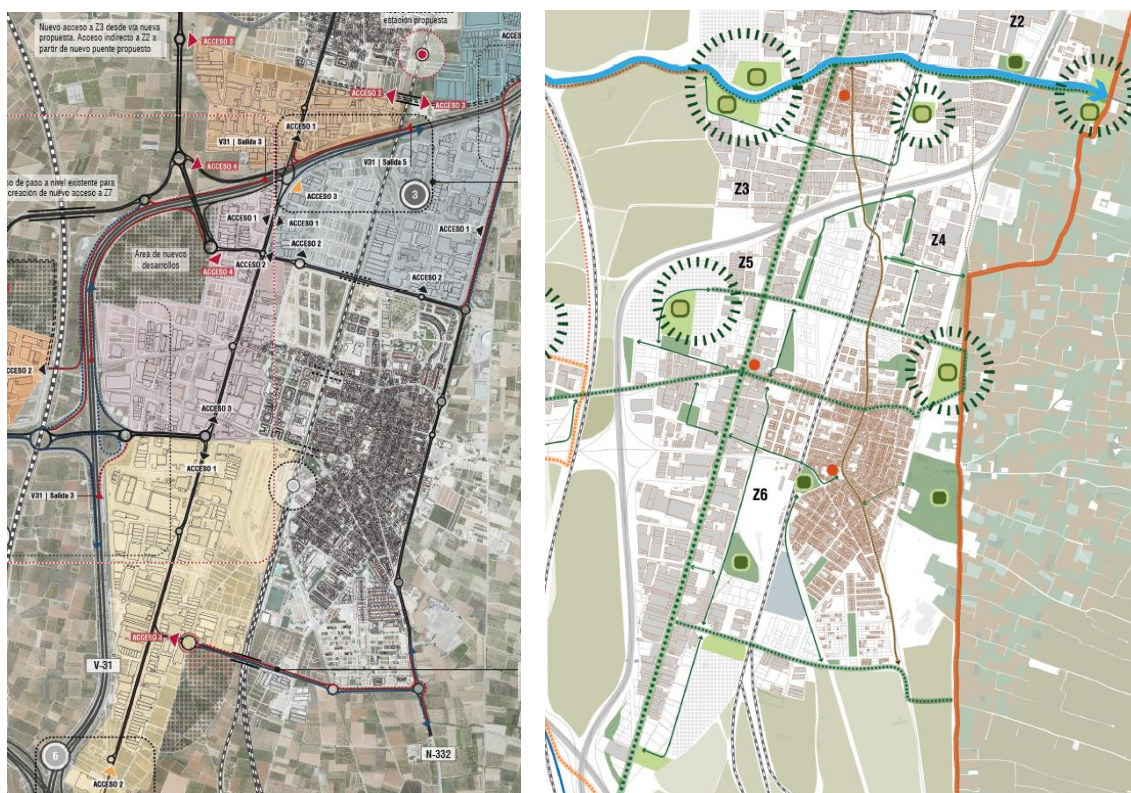


Fig. 21. Esquemas de los principales ejes viarios. Fuente: "Renovación Urbana y Actividad Económica. Propuesta de intervención en un entorno territorial estratégico. Alcàsser, Beniparrell, Silla" Editorial Universitat Politècnica de València, 2018)

Los accesos y la jerarquía viaria principal de una AAE son fundamentales para su éxito. La actividad económica está ligada a cadenas de comunicación y suministro que pueden hacer inviable cualquier negocio. Pero su calidad estará apoyada en la definición de infraestructura verde y en su carácter, también vertebrador y comunicador de los espacios valiosos paisajística y medioambientalmente hablando. En este sentido, los ejes propuestos, se apoyan en la mejora de las secciones viarias, la implantación de zonas verdes y la comunicación con espacios de interés como la Albufera.

Una vez abordada la escala territorial, la escala urbana deberá ser consecuente con estos principios.

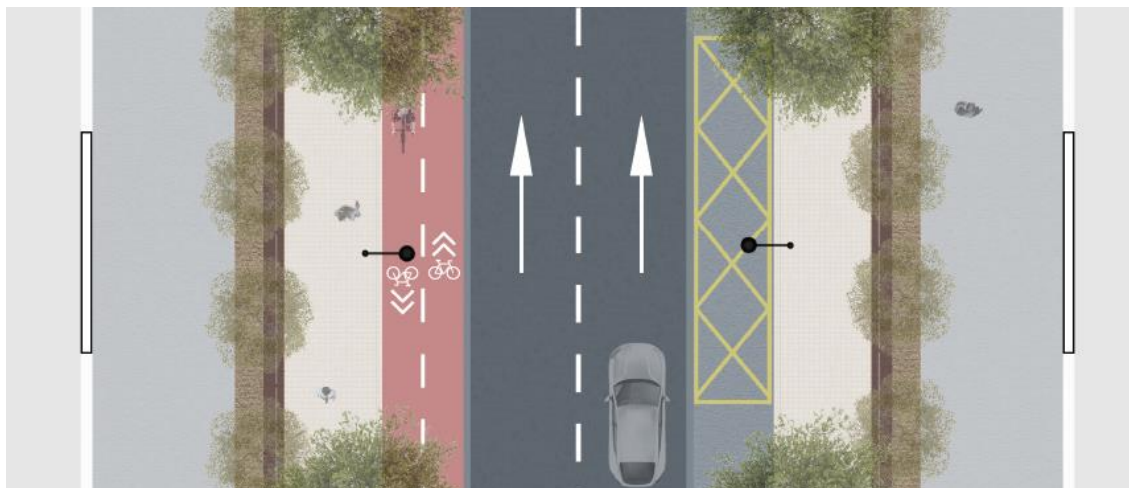


Fig. 22. Ejemplo de propuesta de sección viaria. Fuente: "Renovación Urbana y Actividad Económica. Propuesta de intervención en un entorno territorial estratégico. Alcàsser, Beniparrell, Silla" Editorial Universitat Politècnica de València, 2018)

Aprovechando estas mejoras en las secciones y zonas verdes del área, se puede lograr mejorar también el ciclo hidrológico de la urbanización. Así, las zonas urbanizadas se caracterizan por “impermeabilizar” el suelo impidiendo el funcionamiento del ciclo natural del agua. La utilización en el diseño de viales y zonas de esparcimiento de los sistemas urbanos de drenaje sostenible, reduce las escorrentías superficiales y alimenta acuíferos y cauces.

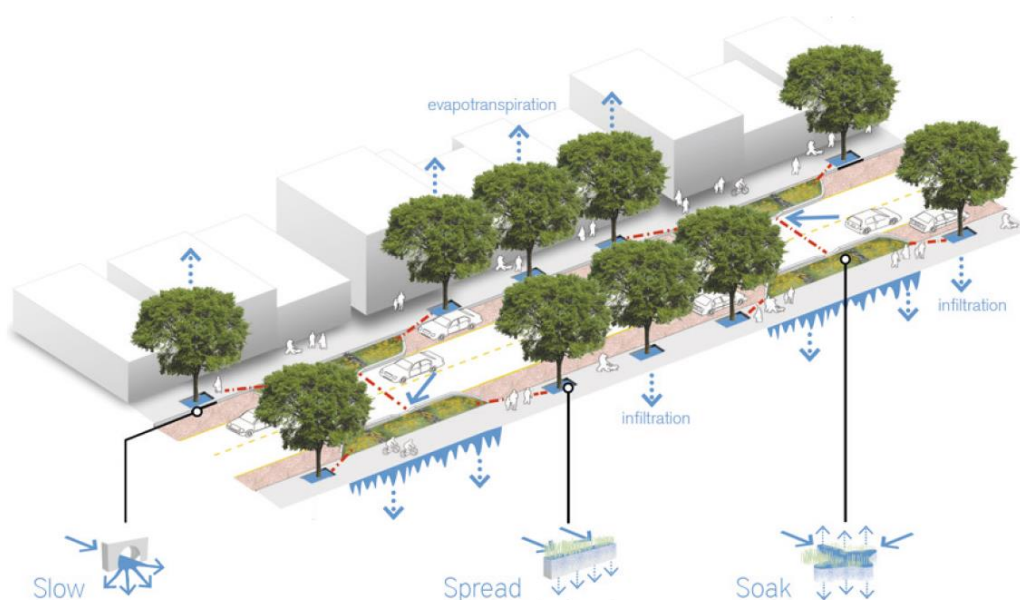


Fig. 23. Esquema de buenas prácticas en el control de agua de lluvia. Fuente: Universidad de Arkansas

#### Transporte y movilidad sostenible.

Las AAE deben eliminar las carencias manifiestas en las infraestructuras de transporte y en la movilidad sostenible. Así, la reciente Ley de Gestión, Modernización y Promoción de Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana incorpora, en la valoración para la calificación de las áreas industriales, de acuerdo con los niveles establecidos (básica, consolidada y avanzada) aspectos directamente relacionados con el transporte y la movilidad, como son la presencia de zonas destinadas al aparcamiento de camiones, el servicio de transporte público para el acceso al área, las rutas peatonales, los carriles bici, la calidad de los accesos o el viario para los transportes de mercancías, entre otros.

El transporte de mercancías es un factor determinante en la viabilidad y funcionamiento de cualquier AAE. La situación estratégica que ocupa esta AAE y teniendo en cuenta su proyección futura, justifica plenamente, la propuesta de desarrollo de una estación intermodal. Se debe reforzar la propuesta de jerarquía, la estación intermodal y las líneas de autobuses con una subestructura de aparcamientos, tanto para acoger vehículos pesados como para turismos. El refuerzo de las líneas de autobús y el desarrollo de un anillo peatonal y ciclista permitirá unir las zonas industriales y se incorporará su trazado, a la infraestructura verde urbana.

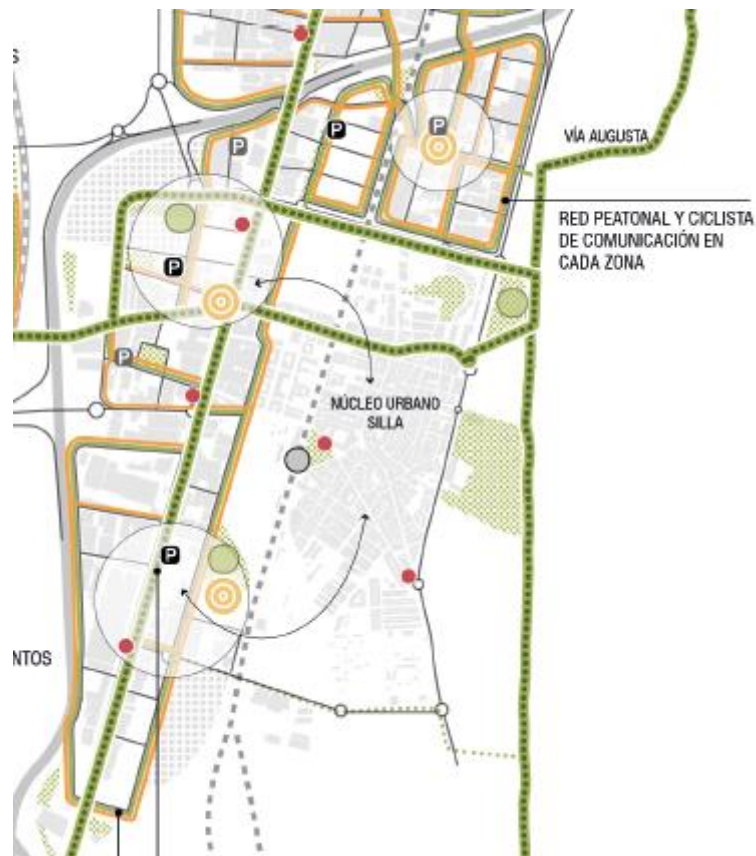


Fig. 24. Propuesta de mejoras para la movilidad sostenible y el transporte. Fuente: "Renovación Urbana y Actividad Económica. Propuesta de intervención en un entorno territorial estratégico. Alcàsser, Beniparrell, Silla" Editorial Universitat Politècnica de València, 2018)

### Parcelación y usos del suelo

La demanda actual y futura prevista de suelo industrial, así como el refuerzo y el apoyo del nodo ferroviario de Silla, prevé la necesidad de implantar suelo de carácter logístico, este uso exige un acceso directo desde los ejes principales y parcelas de gran superficie.

La colindancia con el suelo de carácter residencial, implica una distribución de usos que debe planificarse detalladamente. La mezcla de usos debe aportar sinergias y mejorar la calidad de vida.

USO DEL SUELO		+	COMPATIBILIDAD DE USOS					-
LOGÍSTICA	.....	+	+	+	+	+	+	+
INDUSTRIAL	.....	+	+	+	+	+	+	+
TIPS	.....	+	+	+	+	+	+	+
ALPES	.....	+	+	+	+	+	+	+
ZONAS VERDES	.....	+	+	+	+	+	+	+
TERCIARIO	.....	+	+	+	+	+	+	+
RESIDENCIAL	.....	+	+	+	+	+	+	+

TIPS: Techo Industrial Protegido. Generación de una oferta de techo industrial (mediante fórmulas de colaboración público-privada) especialmente para autónomos y Pymes a precios inferiores a los del mercado.



ALPES: Áreas de Localización Preferente de Equipamientos y Servicios. Enclaves de espacios dotacionales que cubren las necesidades básicas de la población vinculada a las AAE, situados en lugares estratégicos como áreas de centralidad.

Fig. 25. Compatibilidad de usos. Fuente: "Renovación Urbana y Actividad Económica. Propuesta de intervención en un entorno territorial estratégico. Alcàsser, Beniparrell, Silla" Editorial Universitat Politècnica de València, 2018)



Fig. 26. Compatibilidad de usos entre distintas calificaciones urbanísticas y su localización en el entorno del nodo del CFM de Silla. Fuente: "Renovación Urbana y Actividad Económica. Propuesta de intervención en un entorno territorial estratégico. Alcàsser, Beniparrell, Silla" Editorial Universitat Politècnica de València, 2018)

Para realizar todos estos ajustes, se establecen las siguientes acciones principales:

ACCIÓN	TITULARIDAD	DESCRIPCIÓN	
A	APERTURA DE VIAL PRIVADO	PRIVADA	Se abre o se completa un vial trasero a las edificaciones que permite y/o facilita la carga y descarga y añade características de seguridad a éstas.
B	CREACIÓN DE APARCAMIENTO PRIVADO	PRIVADA	Se proyecta o se completa un aparcamiento privado en el interior de manzana, compartido y fácilmente accesible.
C	APERTURA DE VIALES PÚBLICOS	PÚBLICA	En casos de necesidad de regularizar la distribución viaria, y puntualmente, se completa el trazado de un vial público atravesando parcelas privadas.
D	AGRUPACIÓN DE PARCELAS. CAMBIO DE TIPOLOGÍA	PRIVADA	En casos de excesiva parcelación se decide agrupar parcelas privadas. Esta opción también permite cambiar de tipología edificatoria.
E	DIVISIÓN DE PARCELAS. CAMBIO TIPOLOGÍA	PRIVADA	Cuando se pretende implantar usos que se adaptan mejor a parcelas de menor dimensión.
F	AMPLIACIÓN DE VIAL PÚBLICO (RETRANQUEO EDIFICACIÓN) CAMBIO TIPOLOGÍA	PÚBLICA	Cuando el ancho de vial es insuficiente para la jerarquía asignada, en casos de que exista retranqueo de la edificación.
G	CAMBIO DE CONDICIONES VOLUMÉTRICAS	PRIVADA	Las necesidades actuales de la industria, sobretudoo en el campo de la logística, obligan a pensar en parcelaciones que permitan configuraciones volumétricas que permitan satisfacerlas.

Tabla 05. Acciones, Titularidad y Descripción. Fuente: Elaboración propia

La renovación de los espacios debe apoyarse en una normativa unitaria en lo que respecta a vallados, vegetación, señalética, tratamiento del espacio libre de parcela, de las fachadas de la edificación, etc, en definitiva, contribuir a una imagen de coherencia y de calidad del AAE.

Especialmente relevante resulta en la visibilidad desde los ejes territoriales, como son la AP-7 o el ferrocarril, y en los bordes urbanos, bien hacia suelos con otras tipologías, bien hacia el suelo no urbanizable.

### **3. CONCLUSIONES**

El Corredor Ferroviario Mediterráneo es una infraestructura de transporte que se ha demostrado necesaria para completar y mejorar el tráfico de mercancías en Europa, tanto desde el punto de vista funcional como medioambiental.

España en general y la Comunitat Valenciana en particular, no cuentan con una red ferroviaria de mercancías acorde al resto de infraestructuras de transporte, por ello, se encuentra infravalorada e infrautilizada.

Dado el apoyo que éste está recibiendo, y su puesta en valor, la Comunitat Valenciana tiene una oportunidad de desarrollo de su suelo destinado a las Actividades Económicas, que se beneficien de su presencia. El sector industrial se ha demostrado sobradamente como motor de la economía de cualquier país y la disciplina urbanística/territorial debe aunar los estudios que se vienen realizando en materia industrial y planificar cómo y dónde se ha de invertir en su desarrollo.

A través del análisis que se ha descrito en este artículo, y que es parcial, puesto que existen otros puntos de vista de abordar el objetivo de la mejora del suelo destinado a actividades económicas, ya se pueden extraer diversas conclusiones:

La inversión necesaria para este desarrollo debe enfocarse en las principales AAE. Al igual que ocurre con la regeneración de ámbitos residenciales, donde la implantación de un equipamiento de gran escala arrastra la regeneración de las áreas donde éste tiene influencia, la regeneración y/o desarrollo de las principales AAE de la Comunitat, será un polo que atraiga el mismo proceso en áreas de menor importancia. Para ello, es necesario, en primer lugar, la jerarquización de las AAE de la Comunitat.

Se debería analizar en qué casos el CFM, en casos concretos puede “conectarse” con AAE especialmente estratégicas y que carecen de esta infraestructura como puede ser el caso de la Zona Prime II de Riba-Roja del Túria.

Este artículo muestra una serie de herramientas útiles para la regeneración de un AAE concreta, éstas se han planteado de manera genérica y, por tanto, son extensivas al resto de las AAE del territorio.

No se ha contemplado la implantación de nuevas AAE dado que se entiende que la regeneración de las existentes sería la primera opción, aunque no se descartan la implantación de nuevas AAE por motivos estratégicos, especialmente en los casos en la existencia de uno de los nodos de transporte principales analizados en el nivel 1 de la jerarquía propuesta, como puede ser el caso del Nodo del CFM de La Encina o del Aeropuerto de Castellón.

El apoyo institucional (europeo, nacional, regional, metropolitano y local) es fundamental para planificar y dirigir la inversión y el desarrollo de las actividades económicas.

# **Anexo I: POLÍTICA DE TRANSPORTES DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS**

## **UNIÓN EUROPEA (RTE-E)**

**Strategic Plan 2016-2020** Directorate-General for Mobility and Transport, 2017

Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único de transporte europeo: hacia un sistema de transporte competitivo y eficiente en recursos, 2011

**Libro Verde: Hacia una red transeuropea de transporte** mejor integrada al servicio de la política común de transportes, 2009

**Informe: Transporte de Mercancías por ferrocarril en la UE:** todavía no avanza por la buena vía, 2016  
El apoyo financiero:

- **Conectando el Mecanismo para Europa (CEF):** apoyo financiero para inversiones estratégicas en transporte, energía e infraestructura digital.

- **Fondo Europeo para la Inversión Estratégica (FEIE):** apoya la inversión en sectores clave a través de garantías financieras.

- **Horizon 2020:** proporciona fondos para proyectos de investigación y desarrollo con el objetivo de transferir grandes ideas del laboratorio al mercado.

- **Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE),** que incluyen en particular:

**Fondo de Cohesión (CF):** apoya proyectos que reducen las disparidades económicas y sociales y promueven el desarrollo sostenible en 15 Estados miembros de la cohesión.

**Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER):** tiene como objetivo fortalecer la cohesión económica y social en la Unión Europea mediante la corrección de los desequilibrios entre sus regiones.

## **ESPAÑA**

**Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI).** Ministerio de Fomento. 2015

**Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).** Ministerio de Fomento. 2005

Análisis, información y divulgación sobre **la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad.** Ministerio de Fomento.

**Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA).** Ministerio de Fomento. 2001

Plan de **impulso al transporte de mercancías por ferrocarril.** Ministerio de Fomento. 2017

**Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Valencia.** Autoridad Portuaria.

**Autoridad Portuaria de Valencia, Memoria Ambiental 2018.** Autoridad Portuaria

**Informe Anual 2017 del Observatorio del Transporte y la Logística en España.** 2018

**Informe 2011 Observatorio del Ferrocarril en España.** 2012

## **COMUNITAT VALENCIANA**

UNEIX Document Estratègic per a la **Millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport** de la CV. Generalitat Valenciana. 2018

Plan de **Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana (PIE).** Generalitat Valenciana. 2010

**Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.** Objetivo nº 18, 19 y 20. Generalitat Valenciana. 2011

**Desarrollo del Mercado de la Carga Aérea de la Comunitat Valenciana.** ITENE, IMPIVA. 2010

## **ANEXO II: POLÍTICA DE APOYO A LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL (Y TERCIARIA)**

### **UNIÓN EUROPEA**

- 2005 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). “Hacia un enfoque más integrado de política industrial” (COM(2005)474)
- 2007 “Revisión intermedia de la política industrial” (COM(2007)374)
- 2008 “Plan de Acción sobre Consumo y Producción Sostenibles y una Política Industrial Sostenible” (COM(2008)397)
- 2008 “La Iniciativa de las Materias Primas” (COM(2008)699)
- 2008 “Nuevas Capacidades para Nuevos Empleos” (COM(2008)868)
- 2009 “Preparar nuestro futuro: desarrollo de una estrategia común en la UE para las tecnologías facilitadoras esenciales” (COM(2009)512)
- 2010 “Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador” (COM(2010)2020)
- 2010 “Unión por la innovación” (COM(2010)546)
- 2010 “Una Agenda Digital para Europa” (COM(2010)245)
- 2010 “Una política industrial integrada para la era de la globalización” (COM(2010)614)
- 2011 “Política industrial: Refuerzo de la competitividad” (COM(2011)642)
- 2012 “Una industria europea más fuerte para el crecimiento y la recuperación económica -Actualización de la Comunicación sobre política industrial” (COM(2012)582)
- 2014 “Por un renacimiento industrial europeo”, de enero de 2014.
- 2016 “Digitalización de la industria europea Aprovechar todas las ventajas de un mercado único digital” (SWD(2016)110 final)
- 2017 Invertir en una industria inteligente, innovadora y sostenible Estrategia renovada de política industrial de la UE

### **ESPAÑA / COMUNITAT VALENCIANA**

- 2014 Agenda para el Fortalecimiento del Sector Industrial en España, 2014 del Ministerio de Industria
- 2019 Directrices Generales de la Política Industrial Española, 2019 del Ministerio de Industria
- 2013 Estrategia Logística de España. Ministerio de Fomento
- 2011 Estrategia Territorial de la CV. Objetivo nº24 Actividades Económicas
- 2016 Documento de Bases y Elementos Orientadores para la Transformación del Modelo Económico de La Comunitat Valenciana.
- Estrategia de Política Industrial. Comunitat Valenciana. 2010-2015
- Estrategia de Política Industrial. Comunitat Valenciana. Vision 2020
- Plan Estratégico de la Industria Valenciana (PEIV) y subplanes (alimentación, artes gráficas, automoción, calzado, cerámico, papel, cartón, envases y embalajes, energía, productos infantiles, juguete, madera y muebles, piedra natural, metal-mecánico, plástico, químico y textil)
- 2018 Plan de Acción para la transformación del Modelo Económico Valenciano.
- 2018 Estudio del Sector Logístico en la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana
- Plan de Acción Territorial del Comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA) (en tramitación)

## Bibliografía:

Además de la documentación citada en los anexos:

### Artículos

E. Olazabal y C. Bellet. 2015. Nodalidad de las estaciones de alta velocidad ferroviaria en espacios no metropolitanos. Libro electrónico. Congreso XXIV AGE 2015 Análisis Espacial y representación geográfica: innovación y aplicación. (Zaragoza)

M<sup>a</sup> Dolores Pitarch Garrido. 1993. La Política Industrial y el Desarrollo del Terciario Avanzado Valenciano. Investigaciones Geográficas.

José Miguel Giner Pérez, M<sup>a</sup> Jesús Santa María Beneyto, Antonio Fuster Olivares. 2006. Los sistemas productivos locales en la Comunidad Valenciana: Análisis para su identificación y localización territorial. En: La economía regional ante la globalización. San Vicente del Raspeig. Universidad de Alicante. 109-126

Eugenio L. Burriel de Orueta. 2009. La Planificación Territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009). Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 306.

María Dolores Pitarch Garrido y Ignacio Cano Maestro. 2012. El Impacto de la Crisis en la Accesibilidad a los Espacios Productivos: El Caso del Área Metropolitana de Valencia. V Jornadas de Geografía Económica AGE Univ. de Girona.

Mario Tarantini, Rovena Preka, Arianna Dominici Loprieno, Maria Litido, Maria-Anna Segreto, Alessio Di Paolo. 2013. Sustainable Industrial Areas in Mediterranean countries. Toolkit for SMEs and Local Authorities. ENEA Italian National Agency for New Technologies, Energy and Sustainable Economic Development.

Maria Buhigas (coordinadora) 2014. Torna la indústria. Estan preparades les ciutats? Col·lecció Estudis. Diputació de Barcelona

Antonio Font. 2014. Oportunidades Territoriales y Estrategias Urbanísticas para los Espacios Metropolitanos de las Actividades Económicas

Antonio Font. 2015. Algunes Estratègies Projectuals per a la Regeneració Integral dels Polígons Industrials.

Julia Salom Carrasco y Juan M. Albertos Puebla. 2013. Los distritos industriales en la reconfiguración territorial de la Comunidad Valenciana (2008-2012)

Paz Benito del Pozo. 2005. Pautas Actuales de la Relación Entre Industria y Ciudad. *Ería* n. 66. 57-70

Alejandro López González y Paz Benito del Pozo. 2012. Áreas Empresariales, Suelo Industrial y Logística: Análisis y Procesos en el Territorio. *Revista de Geografía Norte Grande*, 52, 189-191

Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle. 1995. La industria en las nuevas políticas de desarrollo y ordenación en áreas metropolitanas. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense (Madrid)*, 15, 451-463

Ricardo Méndez y Rosa Mecha. 2001. Transformaciones de la industria española en el contexto de la globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense (Madrid)*, 21, 183-202

Beatriz Fernández Águeda. 2010. Estrategias de regeneración de ciudades industriales: la revitalización de barrios en Nantes. *Regional International Congress Sustainable Building SB10mad*, 28 – 30.

### Libros

Juan Jaime Cano Hurtado (coordinación). 2018. *RENOVACIÓN URBANA. ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA. Propuesta de Intervención en un entorno territorial estratégico*. Valencia: Servicio de Publicaciones de la Universitat de València.



Juan Jaime Cano Hurtado (coordinación). 2018. *RENOVACIÓN URBANA. ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA. Propuesta de Intervención territorial en un enclave logístico*. Valencia: Servicio de Publicaciones de la Universitat de València.

Francisco Juan Martínez Pérez, M<sup>a</sup> del Carmen Blasco Sánchez, Juan Jaime Cano Hurtado, Ana Isabel Escoms Martínez, Ana M<sup>a</sup> Gascón Hernández y Julia Deltoro Soto. 2016. *Territorio y actividades económicas. La provincia de Valencia frente al reto del Corredor Ferroviario Mediterráneo*. Valencia: Servicio de Publicaciones de la Universitat de València.

Antonio Font Arellano, Lorena Vecslir Peri, Lorena Maristany Jackson, Silvia Mas Artigas, Josep Solé Mateu, Jeroen Van Mieghem. 2011. *Patrons Urbanístics de les Activitats Econòmiques*. Regió Metropolitana de Barcelona. Institut d'Estudis Territorials. Generalitat de Catalunya

## **Guías**

Atlas des Zones d'Activités du Pays d'Aix. 2012. Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance.

Urban Street Storm Guide. 2017. National Association of City Transportation Officials (New York)

## **Legislación**

Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana. 2015. Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre. Ministerio de Fomento.

Ley de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas, 2013. Aprobada por Ley 8/2013, de 26 de junio. Jefatura del Estado

Ley de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana. Aprobada por Ley 14/2018, de 5 de junio. Presidència de la Generalitat.

Ley de prevención, calidad y control ambiental de actividades en la Comunitat Valenciana. Aprobada por Ley 6/2014, de 25 de julio. Presidència de la Generalitat.

Plan de acción territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana. Aprobado por Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell. Presidència de la Generalitat.

Plan De Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana. Aprobado por Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell. Presidència de la Generalitat.

Medidas Urgentes de Impulso a la Implantación de Actuaciones Territoriales Estratégicas. Aprobado por Decreto Ley 2/2011, de 4 de noviembre, del Consell. Presidència de la Generalitat.

Catálogo del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana. Aprobado por Decreto 46/2019, de 22 de marzo, del Consell. Presidència de la Generalitat.

Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana. Aprobada por Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat. Presidència de la Generalitat.

Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Aprobado por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell. Presidència de la Generalitat.