

Papeles de Geografía

Papeles de Geografía

ISSN: 0213-1781

espin@um.es

Universidad de Murcia

España

Morales Gil, Alfredo

Las superficies logísticas y la organización espacial de redes de transporte de mercancías en España

Papeles de Geografía, núm. 51-52, 2010, pp. 211-222

Universidad de Murcia

Murcia, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40720151019>

- [Cómo citar el artículo](#)
- [Número completo](#)
- [Más información del artículo](#)
- [Página de la revista en redalyc.org](#)

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LAS SUPERFICIES LOGÍSTICAS Y LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE REDES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

Alfredo Morales Gil
Universidad de Alicante

RESUMEN

Este breve análisis, sobre las superficies logísticas en España, sólo pretende acercar al lector a comprobar el retraso que en este tipo de planificaciones territoriales se tiene en nuestro país. La causa, hay que buscarla en la falta de una planificación integral para todo el territorio, que responda a las geoestrategias comerciales para el gran conjunto regional europeo.

Palabras clave: Superficies logísticas; Zona de Actuación Logística y Plataformas.

THE LOGISTICS SURFACES AND THE SPATIAL ORGANIZATION OF TRANSPORT NETWORK OF GOODS IN SPAIN

ABSTRACT

This brief analysis of the logistics space in Spain, only intended to demonstrate the delay which has in our country in this type of territorial planning. The cause must be sought in the lack of an integral planning which responds to the geostrategic regional trade for the whole of Europe.

Key words: Logistics surfaces, Logistic Activity Zone, Platform.

1. INTRODUCCIÓN

En el nuevo contexto de los espacios de relación globalizados, motivados por los modernos modos de transportes y los sistemas telemáticos aplicados a los intercambios de mercancías, se ha puesto en evidencia la necesidad de geolocalizar unas áreas, nodos, en los que ubicar una serie de actividades comerciales, donde disponer de materias primas y

Fecha de recepción: 29 de abril de 2010. Fecha de aceptación: 26 de mayo de 2010.
Instituto Universitario de Geografía. San Vicente del Raspeig, s/n. 03080 Alicante.

productos manufacturados, para poderlos hacer llegar a los lugares que los demandan en el menor tiempo posible, con pocas rupturas de carga y costes de manipulación lo más reducidos posibles. Estos nuevos espacios son los que en el argot internacional se han convenido en llamar ZAL, Zonas de Actuación Logística.

Previamente fue preciso un proceso de desarrollo de interdependencias espaciales inducidas por las redes de transporte, las formas productivas y los sistemas telemáticos aplicados a las dos anteriores, que han permitido tener un control comercial global. De esta forma se ha diseñado, sobre todo en el primer mundo, una estructura compleja y móvil que pone en relación a metrópolis, áreas industriales, espacios agrarios y ganaderos y mineros, puertos..., en definitiva, lugares visibles separados por grandes distancias, pero muy interrelacionados, que tienden a construir entre ellos una red que favorezca acercamientos en el menor tiempo posible (*just in time*).

El avance tecnológico aplicado al transporte de mercancías ha hecho de la distancia y el tiempo dos categorías, que han cambiado sustancialmente su percepción, por parte de aquellos cuyos desarrollos socioeconómicos dependen de los intercambios comerciales a gran escala, fundamentalmente. Sus consecuencias se manifiestan en un nuevo sistema espacial de relaciones que han mutado, básicamente, desde mediados del siglo XX, con la generalización del transporte en contenedores, de aquellas mercancías susceptibles de su adaptación a ellos. Surgen, así, las necesidades de la existencias de unos lugares en los que proceder a su concentración o distribución a escalas medias y pequeñas, que van a ser los espacios en los que hacer estas tareas, áreas o zonas de actuación.

2. LA GEOLOCALIZACIÓN

Estas áreas o zonas de manipulación de mercancías tienen que responder a unas condiciones básicas para que se haga viable las exigencias del «tiempo justo», «bajo costo» y «menor número de rupturas de transporte», y es aquí donde la *geolocalización* es clave para su buena distribución de ubicaciones en el interior de un gran espacio territorial. Así, es como su implantación en un lugar despierta el interés geográfico, pues no vale cualquiera, puesto que este proceso exige de un análisis regional profundo, donde se examinan todos los elementos y factores, tanto físicos como humanos, que lo hagan viable. De esta forma se puede llegar al dominio del tiempo, que es preocupación creciente de las empresas manufactureras, pues de su reducción dependerá el grado de competitividad de sus producciones y sus mayores posibilidades de rentabilidades en igualdad cualitativa de ellas.

Para ello fue preciso que se produjeran la relación estrecha de la telemática y de la logística. La segunda marca el funcionamiento entre las superficies logísticas y los flujos de circulación y llegada de las mercancías. Con la ayuda de la primera, se confecciona un sistema integrado de intercambio, cuya base de funcionamiento es la previsión cuantitativa de las necesidades de productos o componentes en el menor número posible en los destinos de venta o ensamblaje, a la vez que puedan ser enviados o restituidos desde un lugar central de almacenamiento en menos de 24 horas, gracias al conocimiento de existencias que tuvieran aquellos mediante el empleo de la telemática, que organiza el servicio rutero. A estos espacios intermodales se ha convenido en llamarlos de asentamiento o polígono logístico, también a las mayores Zonas de Actuación Logística (ZAL).

Los beneficios de las ZAL son muchos, además de las ya citadas, tiempos y costos, se evitan los inmovilizados en los distribuidores, al tiempo que se disponen de aquellos más actualizados o más frescos, en el caso de las mercancías perecederas. Al tiempo que los productores pueden ir sabiendo con cierta antelación como van a ser las demandas, con las consiguientes ventajas de tener que inmovilizar capitales excesivos. Incluso, en este sistema, se ha llegado a adecuar a las producciones agrarias y ganaderas, bien retardando las maduraciones, (invernaderos y con riego por goteo, o retirando o reteniendo parte de las cosechas u ofertas ganaderas). La tecnología de la información y comunicación (TIC) se ha convertido en un instrumento básico del nuevo orden de relaciones comerciales establecido a escala planetaria.

3. EL DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA Y LA EXIGENCIA DE DOTARLA DE ÁREAS ESPECIALIZADAS

Para desarrollar grandes complejos portuarios se evidenció, en la década de los ochenta del siglo pasado, la necesidad de fidelizar a los distintos actores que intervenían en los intercambios mercantiles globalizados, para lo que era necesario que los cargadores de un hinterland próximo a un puerto concentraran gran número de mercancías en sus proximidades o distribuyesen a menor escala las que les llegaban de su foreland. Se hacía, pues, necesario disponer de instalaciones adecuadas en las cuales sus mercancías pudieran recibir una variada serie de servicios, que sin ser actividades industriales, le añadieran más valor.

Así, fue como a principios de los ochenta las autoridades el puerto de Rotterdam planificaron un *Distriparks*, que ya estaba operativo en 1985, con el objetivo de concentrar en él el tráfico de importación de los grandes portacontenedores, que entonces empezaban a surcar los mares desde extremo oriente a los puertos del Mar del Norte. De esta forma, pretendía distribuir las producciones asiáticas que llegaban a él a toda Europa. En 1993, con la implantación del mercado único en la UE vio como su apuesta resultó decisiva para el desarrollo socioeconómico de su hinterland.

Pronto se convirtió en el referente para otras instalaciones portuarias del Norte europeo y en el Mediterráneo, ya en 1987 el Puerto de Barcelona planificó su primera gran área logística, buscando configurar un nodo de intermodalidad en el transporte de mercancías.

Se ha impuesto, pues, la existencia de las áreas logísticas, cercanas a los grandes puertos y las intermedias, entre los productores y los mercados de ventas. Todos han buscado sus ubicaciones en lugares equidistantes de los distribuidores, pero los *intermedios* tienen unas necesidades básicas en las que poder recibir gran número de contenedores, por eso su emplazamiento se hace en las inmediaciones de instalaciones portuarias marítimas o fluviales o en los nodos geoestratégicos de los transportes terrestres que los relacionen con aquellos o con las grandes aglomeraciones poblacionales (mercados de consumo) o polígonos industriales a los que servir, donde los transportes terrestres rápidos —ferrocarriles o autopista— se encarguen de cumplir con estas exigencias de los actuales intercambios comerciales.

La organización espacial actual de las sociedades está íntimamente ligada a las actividades terciarias en sus relaciones con los sectores económicos y dependen de la facilidad

de relación, tanto internas como externas, condicionadas siempre por el transporte y su adecuación a las exigencias tecnológicas actuales de estos.

La variedad de sistemas de transportes son conocidos perfectamente por las sociedades en que están funcionando, las de más tradición en el desarrollo socioeconómico. Pero éstos se tienen que relacionar con los que están en vías de progreso y desarrollo, que actúan como espacios receptores o expedidores de materias manufacturadas o semimanufacturadas, para lo cual se exige disponer una red muy bien estructurada del transporte de alto rendimiento. Así, sus mayores o menores dinanismos dependerán de su proximidad a ejes y nodos de transporte de gran movilidad. En ocasiones se benefician de su ubicación en áreas naturales, por las que discurren grandes rutas mundiales del transporte, las litorales, y otras han sido los núcleos urbanos que crecieron en las inmediaciones de encrucijadas de caminos terrestres, que con el desarrollo de estas medidas del transporte, se beneficiaron de ellas. De esta forma se han consolidado grandes metrópolis comerciales e industriales que organizan sus territorios inmediatos y, en ocasiones, los vecinos generando un hinterland e incluso un foreland, en caso de los marítimos. El primero con un radio de unos 500-600 km y el segundo más globalizado pueden alcanzarse los 20.000 km.

4. EL INICIO DEL DESARROLLO DE LOS ESPACIOS LOGÍSTICOS EN ESPAÑA

Se ha impuesto, de esta forma, la necesidad de organizar un sistema de transporte combinado, que integra las ventajas del marítimo fluvial con las terrestres, y en algunos casos, con las aéreas, en las que las rupturas de carga, tanto en tiempo y coste se deben minimizar. Este transporte combinado posibilita las operaciones del manipulado de las mercancías en tres lugares: fábricas, plataformas logísticas y lugares de recepción. Se busca, así, reducir riesgos de retraso de las entregas al tiempo que se centralizan las formalidades aduaneras internacionales. Estas exigencias se encuentran en las modernas plataformas de distribución logística, que han contribuido a producir valor añadido en sus espacios inmediatos de implantación. En ellas, productores, distribuidores y compradores se convierten en actores directos de las estrategias de concurrencia, que responderán a una planificación productiva escalonada —regional, nacional e internacional dependiendo de las relaciones logísticas marítimas y terrestres, básicamente.

A este respecto, el *Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte de España* (2005), mostraba la voluntad política de promover el diseño de una red logística a escala nacional con el objetivo de construir terminales ferroviarias interiores y puertos secos plenamente conectados con los puertos, así como ZALs que concentraran actividades logísticas portuarias. Añadía, además, que dichas actuaciones supondrían un ahorro de costes, al tiempo que la concentración de actividades actualmente dispersas supondrían una reducción de afecciones medioambientales ligadas a la distribución de mercancías para carretera con vehículos pesados.

Para el PEIT (2005), estas actuaciones se concretarían en el Plan Internacional de Mercancías. Su desarrollo idóneo necesita no sólo de unas infraestructuras suficientes en cada uno de los nodos concurrentes, sino que, además, hay unas exigencias tecnológicas en las infraestructuras a desarrollar donde se realice el intercambio intermodal, plataformas específicas. Para alcanzar dichos objetivos se deben hacer simultáneamente

actuaciones en infraestructuras: nodos y corredores. La red intermodal «se estructurará a partir de unos nodos de ámbito internacional y nacional, que en su mayoría ofrecen la totalidad de modos de transporte, y que quedan unidas tanto por ejes ferroviarios como de carretera de alta capacidad. Desde el punto de vista ferroviario, estos nodos deben contar con instalaciones adecuadas, y la red que une estos puntos debe permitir circulaciones de trenes de mercancías de al menos 600 m. de longitud, como es habitual en el resto de Europa». La realidad, cinco años después, es que todo sigue siendo sólo una declaración de buenas intenciones, pues la mayoría de las estaciones de la red ferroviaria española no están preparadas para recibir composiciones que sobrepasen los 500 m., y algunas líneas en sus trazados presentan pendientes de más de 1,2% que harían inviable su circulación con la tracción de una máquina.

Un año antes, FERRMED (2004) ya había hecho su propuesta de ferrocarril Algeciras-Duisburgo, más ajustada a las necesidades reales, con estaciones y apartaderos para convoyes de hasta 1.500 m., con 3.600 Tm de capacidad de desplazamiento y velocidades medias de entre 80 y 100 km/h, que relacionarían los tres grandes conjuntos portuarios españoles con los *hub* de contenedores, Algeciras, Valencia y Barcelona, con Centroeuropa, y de esta forma se hubiese consolidado unos hinterlands, que superaban con creces los funcionales actuales y convertían a la Costa Mediterránea española en un referente del intercambio modal globalizado. Así, a fecha de hoy solo se está apostando por una propuesta del Ministerio de Fomento en el eje Algeciras, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Figueras, que deja fuera al mayor puerto por movimientos en 2009, Valencia. Además, esta línea solo permite la circulación de composiciones de menos de 500 m de longitud y sin intercambiador de ejes rápidos en la fractura francesa, con la consiguiente pérdida de tiempo y disminución de competitividad.

5. LAS SUPERFICIES LOGÍSTICAS DE ESPAÑA

Sin llegar a constituir superficies o polígonos logísticos de importancia en España para la distribución de algunos productos, han venido funcionando, desde mediados de los años cincuenta del pasado siglo, pequeñas áreas de distribución de hidrocarburos, sobre todo en las inmediaciones de las refinerías, puertos o grandes ciudades. Así, posteriormente, con la liberación comercial de las mismas, se creó la empresa Logística de Hidrocarburos, que continúa realizando estas funciones. Otras muchas formas de comercialización de productos manufacturados siguieron este ejemplo en los años ochenta del XX, en la necesidad de dar cumplimiento a esa exigencia del *tiempo justo* en el abastecimiento de piezas de repuestos industriales, confección, grandes cadenas de distribución alimenticia y, sobre todo, las que más conocen los consumidores, la farmacéutica, que en dos o tres horas tras demandar un producto, si no se tiene disponible por el expendedor se le asegura su rápido suministro en ese tiempo.

En menor o mayor medida se han desarrollado superficies logística en las inmediaciones de los grandes centros fabriles, consumidores o portuarios, pero en muy pocas se han tenido presentes las exigencias que estos procesos, de distribución exigen para optimizar servicios y costes finales. Por eso, sólo algunas, han buscado una localización en las proximidades de nodos intermodales de mercancías y mucho menos en donde estuviesen

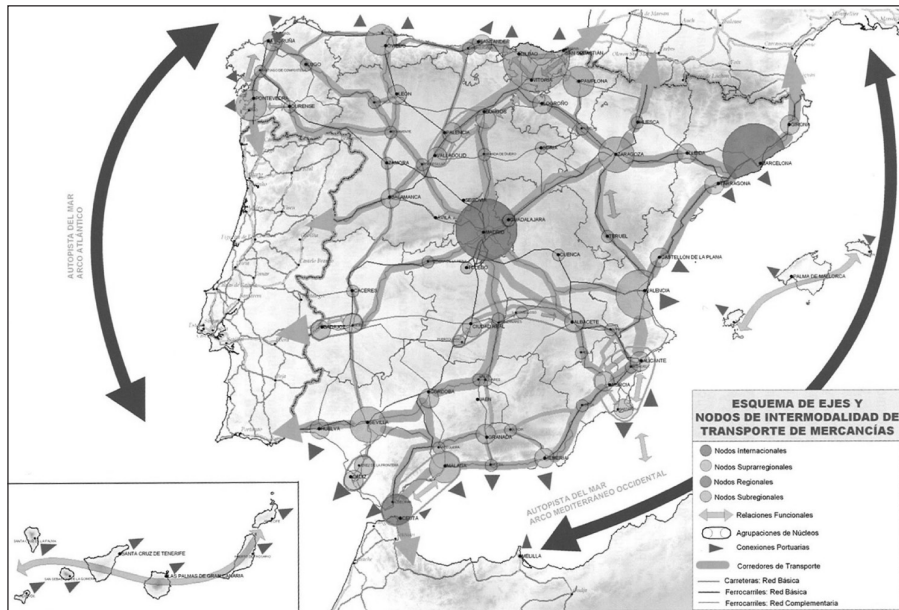


FIGURA 1

Esquema de ejes y nodos de intermodalidad del transporte de mercancías en España.

Fuente: P.E.I.T., Ministerio de Fomento (2004).

todas integradas: portuarios, ferroviarios, carreteras y aéreos. Se planificaron, las que tuvieron su fundación en decisiones políticas-administrativas en un solo medio «terrestre de carretera» o en menor medida en el ferroviario. En la actualidad sólo se puede decir que en España, funcionando como un *Distriparks* sólo existe la ZAL del Puerto de Barcelona, transcurridos más de veinte años de su entrada en funcionamiento. El resto de los que se habla con frecuencia son, casi todos, meros proyectos. De estos el más avanzado es el PLAZA de Zaragoza, sobre un nodo ferroviario-carretera.

En España se debería distinguir entre tres formas de superficies logísticas: Polígonos, Plataformas y ZAL Logísticas. Las diferencias entre ellas serían cuantitativas por superficies, desde unos 100.000 m² de los primeras a los 3 o 5 millones de metros cuadrados a que aspiran tener las terceras, además de cualitativas por las modalidades de transportes convergiendo sobre ellas. Los polígonos sólo cuentan con el camión y en contados caso el ferrocarril, los segundos tienen previstas sus ubicaciones en las inmediaciones de nodos de comunicación terrestres y las terceras son los que convergen sobre ellas todas las modalidades, pero muy especialmente los transportes marítimos contenedorizados, por lo que su desarrollo e importancia dependerá de la funcionalidad portuaria que exista en sus inmediaciones.

Cualquiera de estas superficies logísticas para su desarrollo necesitan del apoyo de todas las administraciones, desde las locales a estatales y europeas. En las primeras, porque

tienen que estar previstas en sus planificaciones urbanísticas, y en las segundas, porque los canales de alimentación de ellas son los grandes itinerarios terrestres que deben converger sobre las mismas. Estas últimas, son los más decisivas, pues, aunque existan estrategias empresariales, para fomentar una de estas superficies, si la planificación estatal e incluso europea no responde con celeridad a las demandas que generan se puede estrangular su futuro, puesto que la competencia es grande desde los puertos del Mar del Norte y algunos mediterráneos, Gioa Tauro (Italia), Marsella-Foz (Francia) o Sines (Portugal). Además, no se debe caer en la idea, que empieza a imponerse en algunos centros de decisión, de que las instalaciones portuarias de contenedores españoles, deben especializarse en *feeder*, pues para esa modalidad ya ha empezado a funcionar, en competencia con Algeciras, Tánger Mediterráneo que ofrece costes más bajos de ruptura de carga. Se trata de fomentar, en relación con las grandes puertos de contenedores de España, un gran hinterland que supere el espacio peninsular y llegue a Centroeuropa por ferrocarril a velocidad de entre 80 y 100 km/h con composiciones de más de 600 metros de largo y con cargas superiores a las 2.000 Tm. En ese caso se podría competir con ventaja con los puertos del Mar del Norte y tendrían justificación las grandes ZAL, la ya existente de Barcelona y la, todavía, en proyecto de Valencia, pero avanzado para su puesta en funcionamiento entre el 2012-2015, según las previsiones de sus promotores.

Además, de estas dos ZAL, en casi todos los puertos españoles, que están apostando por intensificar el transporte en contenedores, se hacen por parte de sus respectivas Autoridades, proyectos de planificar y poner en funcionamiento Zonas de Actuación Logística en sus inmediaciones. Su futuro de concreción en realidad, no depende de la intencionalidad de sus promotores, sino del funcionamiento portuario en el tráfico de este tipo de transporte de mercancías en relación a sus hinterland y foreland y de su posicionamiento geoestratégico comercial.

Así, la única realidad funcional de ZAL, es como se ha indicado anteriormente, la del puerto de Barcelona, que en su primera fase en 1987 ordenó 68 ha., en las inmediaciones de la terminal de contenedores. Con casi toda la superficie ocupada en la actualidad por 80 empresas, que dan trabajo a alrededor de 5.000 trabajadores. Para el 2015 se espera tener en pleno funcionamiento su segunda fase, que ordenará 143 ha ganadas al Delta del Llobregat, en la ampliación Sur del puerto de contenedores, que afectará a un conjunto de 1.265 ha. y que permitiera alcanzar una longitud total de muelles de 29.702 m. Para potenciarla y asegurarle un buen funcionamiento la Autoridad Portuaria está haciendo esfuerzos para consolidar un hinterland que sobrepase los límites regionales en la Península Ibérica y los Pirineos por el Norte. Para ello pretende potenciar una conexión ferroviaria con PLAZA y el Puerto Seco de Azuqueca de Henares y la ZAL de Toulouse, lo que hace necesario la implicación del Ministerio de Fomento, que es el responsable de fortalecer estos corredores ferroviarios con las exigencias de las nuevas tecnologías de esta modalidad de transporte terrestre, incluso de su homónimo francés. Esta última actuación es la más difícil de alcanzar, pues como dice FARINÓS (2002) al realizar las políticas territoriales: «La coordinación debe darse desde el inicio. Idealmente las políticas de desarrollo territorial deben enmarcarse en estrategias basadas en una ordenación del territorio integrando las previsiones de las políticas sectoriales con impacto significativo sobre el territorio». Sin embargo, estamos asistiendo a un proceso de falta de coordinación coherente y sostenible

que se está disputando, el mencionado hinterland, por parte de otros puertos Valencia, Algeciras, Bilbao, Marsella, Burdeos, además, del Catalán. Se impone la necesidad de un ejercicio de cordura donde se delimiten funciones portuarias y áreas de influencia socioeconómica, con el fin de conseguir una Planificación Territorial Estratégica Integral del Arco Mediterráneo de la UE.

La otra gran ZAL, que se planificó en España es la del Puerto de Valencia. El proyecto se inició en 1992, pero como afirma COMPES (1998), hasta el 14 de abril de 1994, en que se firmó el acuerdo entre Generalitat, Ayuntamiento de Valencia, Autoridad Portuaria y FOMENTO, no se inició su andadura burocrática, que a fecha de abril de 2010 había conseguido superar todos los obstáculos jurídicos y administrativos que han impedido su materialización real hasta ahora. Sus características eran de disponer de una superficie parecida a la de Barcelona, entre las 145 ó 200 ha. situadas entre el Sur del Muelle Príncipe Felipe de Contenedores, el nuevo cauce del Turia y las instalaciones ferroviarias de la Fuente de San Luis. Pero la realidad se limitaba a una reserva de unas 60 ha. en un terreno que el PGOU de 1998 incluía como especialmente protegido, que se debió de descalificar para el nuevo uso. De ahí, el retraso en la autorización de ejecutar el proyecto hasta la actualidad. Entre tanto se puso en entredicho la viabilidad del mismo e incluso se han hecho proposiciones de trasladar la terminal portuaria de contenedores y la ZAL al puerto de Sagunto. Mientras tanto la terminal de contenedores se ha consolidado como *hub* del comercio con Extremo Oriente, y ha aupado al puerto valenciano al primer lugar en esta modalidad entre los españoles y al 5º lugar entre los europeos. Para ello la Autoridad Portuaria ha realizado un esfuerzo en consolidar el hinterland asegurando las relaciones con las plataformas logísticas de Madrid (Puerto Seco de Coslada y terminal de contenedores de Abroñigal) y PLAZA en Zaragoza. Con dicho fin en marzo de 2010 se estrenó la Autoridad Portuaria de Valencia como responsable de las maniobras ferroviarias en la Terminal Marítima Valenciana, mediante una participación en *Continental Rail*, sociedad del grupo ACS, que pasará a operar directamente en los muelles y configurará composiciones de convoyes que no tendrán que detenerse en la estación de la Fuente de San Luis y romperá, de esta forma, el monopolio de RENFE, al disponer de Continental Rail y Logitren de una concesión de Adif de una determinada franja horaria en las líneas de Madrid y Zaragoza, respectivamente. Así, se consigue que esas terminales ferroviarias en plataformas logísticas hagan funciones de ZAL para el Puerto Valenciano, que entra claramente en la disputa con el catalán por casi el mismo hinterland. Ver el siguiente cuadro de movimiento de contenedores en 2009 en los tres principales puertos españoles:

PUERTO	TOTAL TEUs	TEUs TRÁNSITO FEEDER	%	DISTRIBUCIÓN HINTERLAND	%
Valencia	3.653.890	1.824.636	49,9	1.829.254	50,1
Barcelona	1.800.662	606.296	33,6	1.194.366	63,4
Algeciras	3.042.782	2.890.851	95,0	151.931	5

En términos absolutos el puerto que más contenedores distribuye en su hinterland es Valencia y Barcelona en términos relativos. Algeciras es un puerto *hub* para *feeder*. Fuente: Ministerio de Fomento.

PLAZA, es la zona de actividad logística que se diseñó en 2001 al Suroeste de la ciudad de Zaragoza para sacar provecho de su equidistancia respecto de Bilbao, Barcelona, Valencia, Madrid y Depresión de Aquitania al Norte de los Pirineos, con Toulouse como gran centro industrial. Con las tres primeras ciudades, además de relacionarse con sus áreas industriales y de consumo, busca convertirse en el principal puerto seco de sus terminales de contenedores. Así, Logitren, empresa gestora de tráfico ferroviario, ya desde Marzo de 2010 ha comenzado a favorecer el acceso al Puerto de Valencia. La ZAL, ya es una realidad con 1.282 ha. de superficie, ya urbanizadas, sobre las cuales ya se cuenta con instalaciones de empresas líderes en sus respectivos sectores como INDITEX, IMAGINARIUM, MEMORY SET, PORCELANOSA, MANN FILTER,... Aquí reciben las manufacturas desde sus centros fabriles y los clasifican y ordenan para su distribución peninsular y centroeuropea. Para alcanzar este óptimo de reparto, en la actualidad, se benefician de la convergencia sobre la superficie logística de ese conjunto de autovías y carreteras que se dirigen hacia los cuatro puntos cardinales. E igualmente, cuando Adif realice la actualización y mejora de la red ferroviaria de similar trazado y disponga y dote a su puerto seco de las instalaciones necesarias, se habrá completado su total puesta en funcionamiento sobre la intermodalidad de los dos medios de transportes terrestres. Aún, así, para mejorar su competitividad las administraciones españolas y francesas se tendrían que poner de acuerdo para hacer realidad el gran túnel ferroviario de Somport y mejorar el

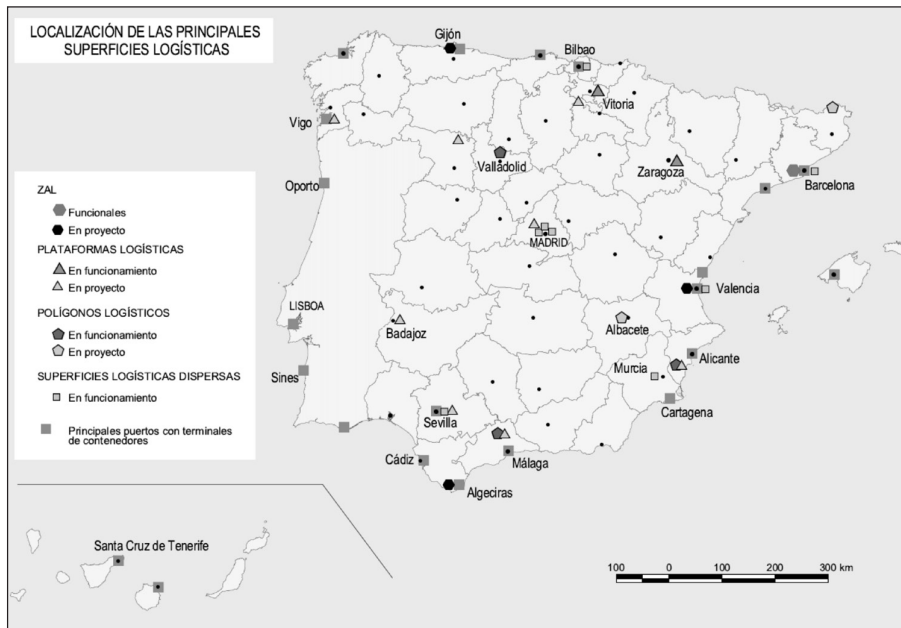


FIGURA 2
Localización de las principales superficies logísticas en España y puertos de contenedores peninsulares.

acceso por autovía desde el lado Norte de los Pirineos. Entonces si será verdad el eslogan publicitario de PLAZA: La mayor plataforma logística de Europa.

Además, de estos tres ZAL, existen en España otros intentos, con proyectos más o menos avanzados, de implantar superficies de actividad logísticas. Así se puede distinguir entre los portuarios y los geoestratégicos terrestres en relación a su tiempo justo en la distribución. Entre los primeros hay que destacar los de Algeciras (Los Barrios-S. Roque), Vigo, Gijón, Bilbao y Cartagena, todos ellos en fase de estudio o de anteproyecto. De los segundos hay que hacer una distinción entre los funcionales, más o menos planificados, y los que están analizando para su desarrollo en un futuro próximo. Los funcionales son todas las superficies logísticas que han proliferado en las orlas industriales de las grandes ciudades, como los de Madrid: Centro de Transportes de Coslada, el Puerto Seco, el Centro de Carga Aérea de Barajas, el Centro Logístico Intermodal del Este, la Estación de Contenedores de Vicalvaro, al centro Logístico Meco, el polígono de Garena de Alcalá de Henares, Mercamadrid, RENFE Abroñigal, Carpetiana,... En Barcelona, además de la ZAL portuaria, hay que destacar el Centro de Carga Aérea, Mas Blau, ProLogis San Bou de Llobregat, el Parque Logístico de la Zona Franca, la Central Integrada de Mercancías de Vallés,... Sevilla cuenta con instalaciones logísticas en las inmediaciones de su puerto fluvial y algunas superficies en localidades próximas, pero la zona tiene anteproyecto con perspectivas de comercio y crecimiento en relación con la terminal de contenedores de Algeciras. Valencia, cuenta con los Polígonos de Riba-Roja con más de 75 ha. disponibles, la Alquería de Moret, L'Olivoret, Quart de Poblet, Picanya, Torrent,... Bilbao, dada la congestión de la Ría de Nervión, ha puesto sus ojos en la pequeña Plataforma de Vitoria y ahora intenta propiciar el desarrollo de una ZAL en tierras burgalesas, Miranda de Ebro o Pancorbo, aprovechando el posicionamiento de cualquiera de estas poblaciones sobre ferrocarriles y autovías que se dirigen al centro peninsular, Valle del Ebro y que conectan rápidamente con su puerto.

Los anteproyectos de Plataformas y Polígonos logísticos en el interior son múltiples, sobre todo por parte de aquellos nodos de transporte intermodal terrestre ya desarrollados o con buenas perspectivas de futuro. A este respecto destaca la planificación de una Plataforma en Badajoz, pensando en utilizar la Terminal portuaria de contenedores de Sines (Portugal), que quiere convertirse en la gran terminal Atlántica para toda la Península, pero su futuro pasa una vez más por unas políticas planificadoras de uno y otro lado de la frontera convergentes para tal fin. Además, se podrían indicar otros polígonos logísticos terrestres, que aprovechan la intermodalidad del transporte, como los de Antequera, Benavente, La Junquera, San Isidro (Alicante), Albacete,... Algunos de ellos ya han visto como la iniciativa empresarial de distribución manufacturera en connivencia con la municipal ya los han hecho medio realidad, aunque los planificadores estatales los ignoren. De todos ellos el que más posibilidades de desarrollo y consolidación es el antequerano, seguido del alicantino, en una escala menor, por sus equidistancias a los centro suministradores y de consumo.

6. EPÍLOGO

Para conseguir una planificación coherente de ZAL, Plataformas y Polígonos logísticos en España, una vez más, se pone en evidencia la necesidad de un diseño transversal de po-

líticas, técnicas y científicas, que como dice FARINÓS (2009), se afronte el reto de integrar la dimensión territorial en los proyectos de desarrollo. Se trata, pues, de un proceso abierto y en construcción, que como indicaban los mentores del GRUPO RECLUS (1989), se apueste por esta vía integradora y no de balcanización, como está sucediendo en la actualidad, pues por ella se camina a la dispersión y a la debilitación en el desarrollo socioeconómico.

Los análisis de los diferentes espacios y sus estructuras son las que nos permitirían definir una buena red logística en España, derivada de las interrelaciones territoriales en cada una de sus especializaciones y jerarquizaciones, con sus potencialidades y deficiencias, con las que definir las líneas fundamentales que se deben seguir, dentro de lo dicho por directivas marco europeas para tal fin, para permitir una buena gobernanza de los territorios por encima del corsé que marcan sus fronteras.

7. BIBLIOGRAFÍA

- AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (2003): Plan Estratégico 2015.
- CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTES (1990): *La politique des transports et l'environnement*. Serv. Publications de L'OCUE, Paris, 214 pp.
- CALVO, F. y MORALES, A. (1998): Potencial de captación y generación de tráfico del aeropuerto de Alicante, Ed. Civitas, S.A., Madrid, 373 pp.
- COMPÉS LÓPEZ, R. (1998): «El puerto de Valencia y su Zona de Actividades Logísticas». En *Revista Valencia d'Estudis Autònoms*, nº 24, cuarto trimestre, pp. 261-280.
- DEZERT, B. (1976): *Les activités tertiaires: Leur rôle dans l'organisation de l'espace*. Ed. SEDES, Paris, 162 pp.
- FALUDI, A. (2004): «Las tradiciones de planificación territorial en Europa», en Romano, J. y FARINÓS, J.: *Ordenación del Territorio y desarrollo territorial*, Ediciones TREA, S.L., Gijón, pp. 17-44.
- FARINÓS, J. (2009): «Bases, métodos e instrumentos para el desarrollo y la cohesión territorial. Diagnóstico y propuestas para el debate y la acción» en FARINÓS, J.; ROMERO, J. y SALON, J. Eds. *Cohesión e inteligencia territorial*, Ed. P.V. de Valencia, 17-62.
- FRÉMONT, A. y SOPPE, M. (2005): «Transport maritime conteneurisé et mondialisation». *Annales de Géographie*, n. 9 642, Ed. Armand Colin, Paris, pp. 187-200.
- GARCÍA, A. (1982): *Géographie des échanges internationaux*, Ed. Litee, Paris, 516 pp.
- GIMÉNEZ SANTOS, F. (2005): «Un futuro prometedor». *Revista del Ministerio de Fomento*, n. 9 538, Madrid, pp. 32-37.
- LAXE GONZÁLEZ, F. (2000): «Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria». *Boletín Económico ICE* n. 9 2.666, pp. 7-16.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2004): *Plan estratégico de infraestructuras y transporte*. Ed. Secretaria de Estado de Infraestructuras y Planificación. Madrid, 160 pp.
- MIOSSEC, A. (2001): «L'évolution de la géographie des océans et des littoraux aux perspectives du développement durable au XXI siècle. Quelles hypotheses envisager?», *Annales de Géographie*, n. 9 621, pp. 509-526.
- MORALES GIL, A. (1974): «Las comunicaciones en Murcia ante el desarrollo económico regional», *Papeles del Dpto. de Geografía*, n. 9 4, Ed. Universidad de Murcia, pp. 119-156.

- (1993): «Puerto y ordenación del territorio en Alicante», en GIL OLCINA (coord.): *Algunas cuestiones de Ordenación del Territorio*. Ed. Universidad de Alicante, Murcia, pp. 41-66.
- (2000): «Articulación regional: redes viarias», en JORDÁ, R. (eds.): *Hacia un nuevo espacio Euromediterráneo*, Ed. Universidad de Sevilla, pp. 171-190.
- (2007): «Los espacios de relación» en *Varios Espacios Públicos/Espacios privados. Un debate sobre el territorio*. Ed. AGE, Bilbao, pp. 131-185.
- (2008): «Trade flow in Spanish port areas» en *Spain and the Mediterranean: XXXI IEV Congress, Tunis*, Edita AGE, Barcelona, pp. 195-199.
- ORTEGA, J. (2004): «La Geografía para el siglo XXI», en ROMERO, J.: *Geografía Humana*, Ed. Ariel, Barcelona, pp. 29-52.
- PIQUERAS HABA, J. (2003): «El tráfico marítimo de contenedores. Valencia en la red portuaria mundial». *Cuadernos de Geografía*, n.º* 73-74. Universidad de Valencia, pp. 147-182.
- PUERTOS 2005: *Información mensual de Puertos del Estado*, Ministerio de Fomento, Madrid, año XIII, n. 9 120.
- ROCCA, J.B. (2002): «Globalizzazione, regionalizzazione e spazio relazionale. Il caso delle rotte marittimo-commerciale tra Genova, l'Europa e le Americhe», *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XII, V, 4, 461-476.
- ROMERO, J. y FARINÓS, J. (eds.) (2004): *Ordenación del Territorio y desarrollo territorial*. Ediciones TREA, S.L., Gijón, 348 pp.
- SEGUÍ, J.M. y MARTÍNEZ, M.R. (2004): *Geografía de los Transportes*. Ed. Universidad de Les Illes Balears, Palma de Mallorca, 444 pp.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2000): «Evolución del tráfico marítimo de mercancías y red básica de puertos en España durante los últimos decenios», *Papeles de Geografía*, n. 9 32, Universidad de Murcia, pp. 165-182.
- VERLAQUE, Ch. (1975): *Géographie des transports maritimes*, E. Aoin, París, 437 pp.
- WACKERMAN, G. (1995): *De l'espace national a la mondialisation de l'espace*, Ed. Ellipses, Paris, 192 pp.
- (1997): *Géopolitique de L'espace mondial: Dynamique et enjeux*, Ed. Ellipses, París, 240 pp.
- (1998): *Façades maritimes en mutation: une géographie socio-économique des littoraux*, Ed. Ellipses, Paris, 176 pp.
- (1998): *Géographie des espaces littoraux*, Ed. Ellipses, Paris, 141 pp.
- (2000): *Géographie Humaine*, Ed. Ellipses, Paris, 352 pp.
- WACKERMAN, G. y DEZERT, B. (1991): *La nouvelle Organisation irinternationale des échanges*, Ed. SEDES, Paris, 234 pp.