

El corredor mediterráneo ferroviario como oportunidad. Análisis y perspectivas del suelo destinado a actividades económicas en la provincia de Valencia



Francisco Juan Martínez-Pérez, María del Carmen Blasco-Sánchez, Juan Jaime Cano-Hurtado y Ana Isabel Escoms-Martínez
Universitat Politècnica de València (España)

DOI: <http://dx.doi.org/10.6036/7884>

1. INTRODUCCIÓN

La Comunidad Valenciana (CV) tiene una situación geográfica privilegiada como puerta sur de Europa para captar las mercancías provenientes tanto del norte de África como de América o de Asia. El Puerto de Valencia, según el Ministerio de Fomento (1), en 2011 ya era el primer puerto español, el quinto europeo y el vigésimo sexto mundial en tráfico de contenedores y el puerto natural del centro peninsular, captando el 80% de la mercancía del Puerto Seco de Madrid (2). El apoyo europeo al *Corredor Mediterráneo Ferroviario* (CMF), al incluirlo en la *Red Trans-europea de Transportes* (3), en concreto, en su Red Básica, completa las expectativas valencianas al recibir financiación europea para consolidarse en el horizonte de 2030.

El transporte de mercancías en España y en el Arco Mediterráneo se desarrolla fundamentalmente por carretera; por ferrocarril supone un 4,2% del total transportado (4) y está en un proceso de degradación que es necesario afrontar, al ser más seguro, eficiente,

sostenible y eficaz en largas distancias. La mejora del transporte de mercancías requiere un análisis profundo de la propia infraestructura, pero también es necesario hacer balance del suelo dedicado a actividades económicas.

El modelo de implantación industrial también ha encontrado sus propios límites con el agravamiento de las condiciones ambientales del planeta y el incremento de los costes de energía. Encontramos problemas de infrautilización y abandono de áreas industriales y de ocupación dispersa de suelo en el exterior de las ciudades ante una falta de estrategia global. Una situación compleja que necesariamente ha de analizarse desde las herramientas que ofrece la planificación regional.

Este trabajo pone el acento, a partir de las disposiciones europeas respecto a las redes de transporte transnacionales, en el análisis de la situación de las áreas de actividad económica en la provincia de Valencia. Su contenido incluye los pasos dados mediante una metodología basada en los sistemas de información territorial, así como la referencia a los pormenores

del marco normativo y las estrategias regionales.

El objetivo del trabajo es extraer los criterios de ordenación territorial y las líneas futuras de actuación que permitan establecer una red amplia de relaciones capaces de distribuir equitativamente las oportunidades que ofrecerá el CMF y las infraestructuras logísticas asociadas. El papel, en definitiva, que pueden jugar los distintos enclaves territoriales respecto al futuro desarrollo económico, pero también a un mayor equilibrio medioambiental ante los efectos de un CMF operativo.

2. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1. ANÁLISIS DEL SUELO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LA INFLUENCIA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El CMF puede captar mercancías provenientes de las grandes rutas mundiales navales '*Round The World*' que pasan por el Mar Mediterráneo (Fig. 1). En España, esta línea ferroviaria discurre por cuatro comunidades autónomas y once provincias, que aunque representan el 20% de la superficie de España, suponen el 45% del Producto Interior Bruto nacional y un 48% de su población (5).

La política de la Unión Europea en materia de transportes respalda la creación de una serie de corredores multimodales de mercancías para una red de transporte sostenible (6). El CMF es una línea de ferrocarril estratégica para la vertebración de las comunicaciones europeas. En sintonía con lo anterior, también el apoyo español se refleja en el Plan Estratégico de

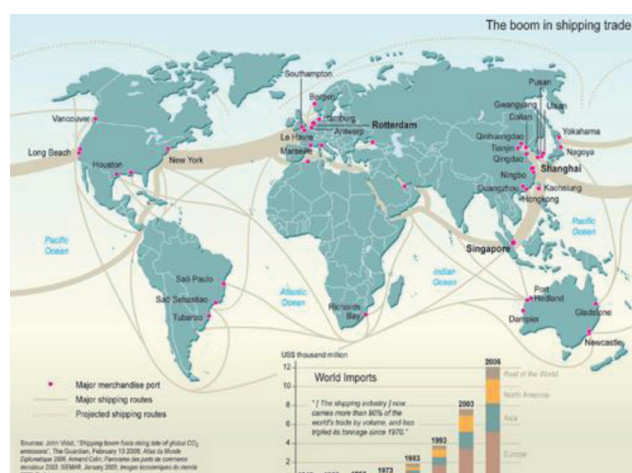


Fig. 1: Transporte de mercancías en las rutas marítimas '*Round The World*'.
Fuente: www.grida.no. Trazado del CMF (Fuente: www.fermed.com) Último acceso 28 de octubre de 2015.

Infraestructuras y Transporte 2005-2020, tras el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España 2010.

Para conocer la capacidad de atracción de inversiones que puede llevar asociada el CMF hay que analizar la naturaleza inclusiva y sostenible del territorio (7). Los usos y la naturaleza del suelo (Fig. 2), las redes de infraestructuras, las dotaciones y servicios locales y regionales, la población y los tipos de asentamiento, elementos que pueden jugar a favor o en contra de la actividad económica. Las tendencias en su evolución (8) y los compromisos adquiridos hoy a nivel político y regulador (9) forman parte del análisis pormenorizado realizado de la situación actual, plasmado a través de un soporte gráfico.

Para obtener la mayor parte de esa información se han utilizado los *Sistemas de Información Geográfica* (SIG) a partir de las bases cartográficas de la CV y de

otros datos disponibles, lo que permite manejar al mismo tiempo y definir gráfica y numéricamente las relaciones espaciales de carácter general. A partir de estos sistemas de información, y basándonos fundamentalmente en la cartografía del planeamiento vigente en la CV de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, que facilita el Instituto Cartográfico Valenciano (ICV), el análisis arroja los siguientes datos iniciales: 20.947 ha de suelo en la provincia de Valencia destinadas a albergar actividades económicas, de las que aproximadamente, un 28% (5.865 ha) se han desarrollado en los últimos 15 años.

De los datos relativos a la ocupación de suelo, obtenidos de la Cartografía del Sistema de información sobre Ocupación del Suelo de España, SIOSE 2011, se extrae que el 84% del suelo planificado se encuentra urbanizado o en proceso de urbanización, pero sin edificar. Hay que tener en cuen-

ta que gran cantidad de la superficie que ha iniciado su proceso de urbanización se encuentra afectada como consecuencia de la recesión económica reciente. Se observa igualmente que se cumple la dinámica habitual de localización de estos usos: la estrecha relación entre las principales infraestructuras de transporte y las áreas de actividad económica.

En cuanto al Sector Logístico, necesario para el resto de actividades de producción, comercio y consumo, en la CV viene condicionado territorialmente por el Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020, la Estrategia Territorial de la CV (ETCV) y por documentos de avance de la Estrategia Logística de la CV.

En Valencia cabe destacar, clasificados por tipologías:

- El Parque Logístico de Riba-Roja del Túria. Un Centro de Transporte por carretera de más de 100 ha a 18 km del Puerto de Valencia.
- El Centro Logístico de La Font de Sant Lluís en Valencia (ADIF), que forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Plataforma logística adaptada para acoger trenes de más de 750 m de longitud.
- Las terminales ferropuarias del Puerto de Sagunto y de Valencia.
- Las derivaciones particulares de titularidad privada conectadas con la RFIG. El acceso a la Factoría Ford y a empresas del Puerto de Sagunto.
- Las Zonas de Actividad Logística (ZAL). En Valencia, participada mayoritariamente por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), con una superficie de 68 ha. En Sagunto se han integrado en el Parque Empresarial Parc Sagunt I, con 32 ha (APV).
- Centros de carga aérea. El aeropuerto de Valencia dispone de naves para actividades de *handling* (asistencia en tierra a aeronaves) y *autohandling* (autoasistencia de servicios en tierra), para operadores logísticos.

En documentos de Planificación y Estrategia de Desarrollo Económico nacionales e internacionales se destacan, partiendo de un análisis multicriterio espacial para identificar lugares potenciales para la industria, tres premisas básicas de referencia:

- "La necesidad de establecer un marco (regional) coordinado y más colaborativo para optimizar el desarrollo de las áreas industriales". (10)
- "La promoción y explotación de las posibilidades de desarrollo económico en lugares seleccionados de la

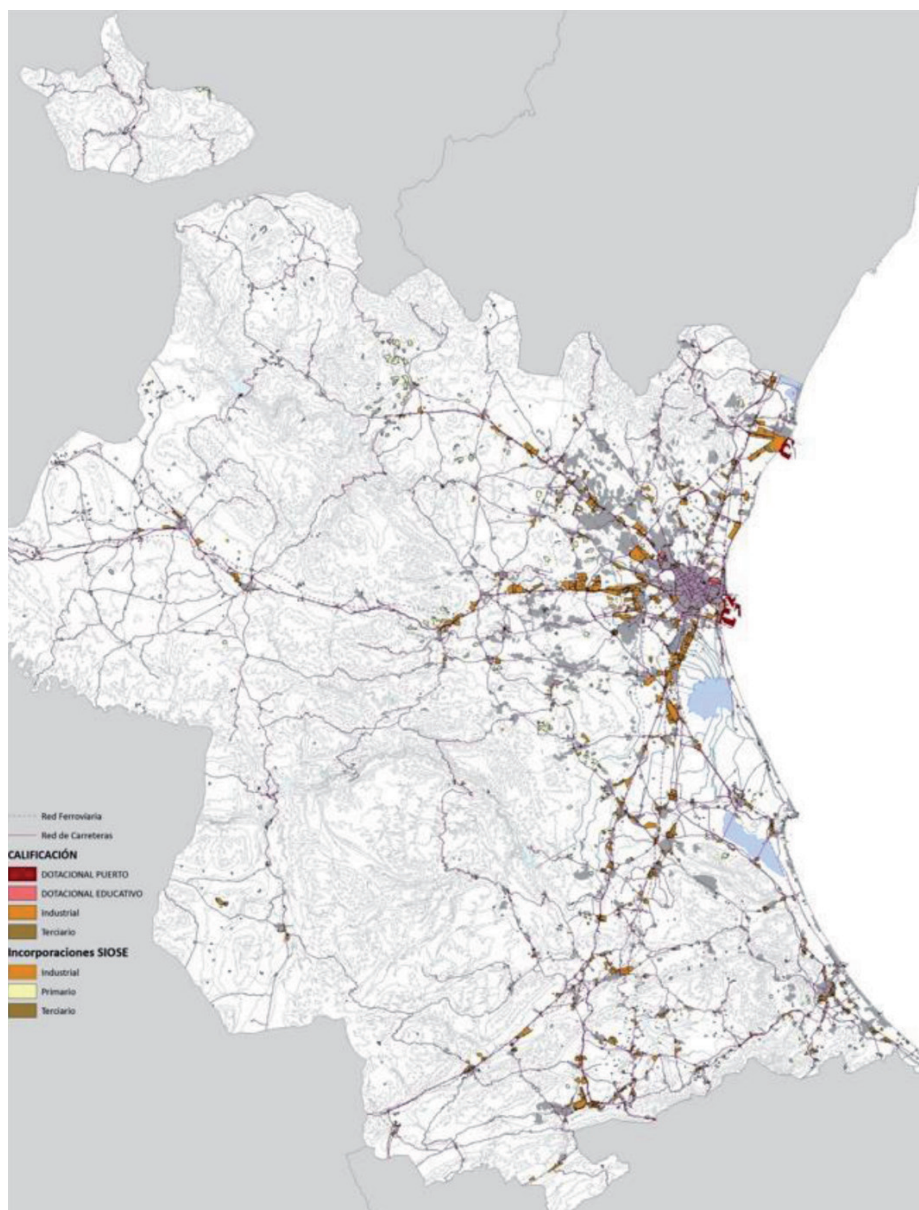


Fig. 2: Localización de los suelos destinados a actividades económicas en la provincia de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del ICV

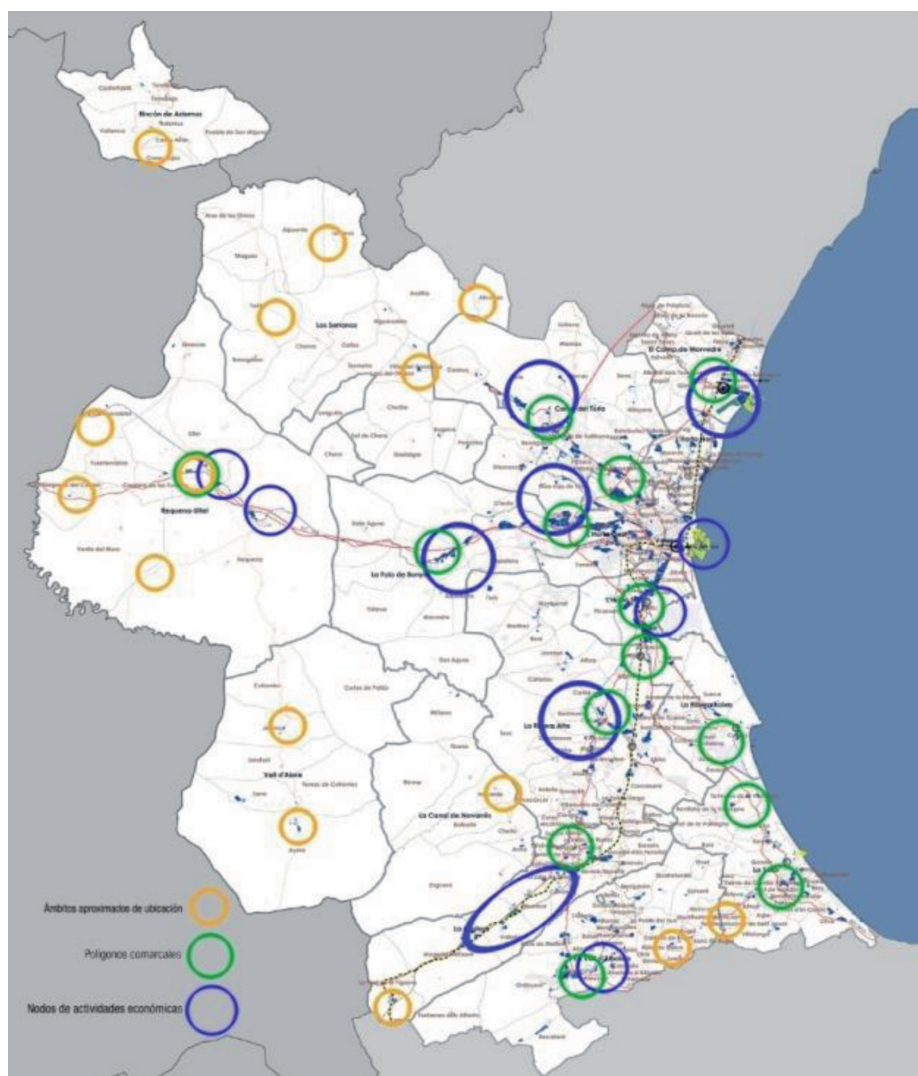


Fig. 3: Nodos y polígonos estratégicos de la provincia de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETCV



Fig. 4: Áreas de influencia de infraestructuras de transporte y capitales comarcales. Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del ICV

red estratégica de corredores y paradas de transporte clave". (11)

- "La concentración en puntos de la Región de una red de nodos de actividad económica, que a la vez sirven de apoyo estratégico a los nodos locales". (12)

Opciones que en nuestro país (13) se han contemplado a la hora de revisar las estrategias regionales y nacionales para alinearlas con los objetivos de la Estrategia Europa 2020 (EE 2020) y con la oportunidad de cofinanciación con Fondos Estructurales. En el territorio valenciano, la Estrategia de Política Industrial plantea, entre las Acciones Prioritarias, el "Establecimiento de un Plan de Áreas Industriales Prioritarias: mapa de suelo industrial" y el "Impulso a infraestructuras estratégicas y aprovechamiento de infraestructuras ya existentes". También la ETCV, (Objetivo 24), da una serie de directrices para "Prever suelo para la actividad económica en cantidad suficiente y adecuada" basadas en la creación de un sistema jerarquizado de nodos económicos (Fig. 3):

- *Nodos de actividades económicas:* Ámbitos multifuncionales, de escala regional o nacional, con una excelente localización multimodal y una gran accesibilidad en transporte público.
- *Polígonos comarcales para actividades económicas:* Localizados de forma estratégica, para que todas las áreas funcionales de la CV puedan disponer de reservas de suelo apto para implantar actividades económicas de elevada cualificación al margen de los polígonos municipales existentes.
- *Polígonos Industriales en el medio rural:* Para que los municipios, de forma mancomunada o a través de consorcios, satisfagan sus necesidades de este tipo de suelo.

Una recomendación ambiciosa de la ETCV que permite la creación de gran cantidad de suelo para actividades económicas, además del ya existente o calificado como tal, pero que no completa una visión estructural y articulada a nivel territorial, ni asegura cierta competitividad frente a inversiones atraídas por el CMF.

2.2. CONFIGURACIÓN ÓPTIMA Y JERARQUIZADA DE LA RED DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El sistema de nodos jerarquizados por la ETCV debe revisarse y ajustarse a las condiciones de cuáles y cómo van a ser en un futuro más realista. Es fundamental tener en cuenta: la situación econó-

mica y social del territorio valenciano, el estado actual de enclaves con alto valor medioambiental y paisajístico y las diferentes densidades de población entre unas comarcas y otras. Hay que incorporar criterios relacionados con la sostenibilidad y superar procesos de degradación de los polígonos existentes. Y primar la regeneración o reconversión de los nodos comarcales frente a la ampliación para propiciar la acción coordinada de las áreas existentes frente a la creación de nuevos suelos.

Asumidos los nodos regionales prioritarios de Valencia, Riba-Roja y Sagunto, para localizar las áreas de actividades económicas de segundo y tercer nivel, se propone la siguiente metodología:

- Reconocer las áreas económicas de mayor tamaño existentes en cada comarca como primer ámbito de análisis.
- Comprobar la magnitud del suelo realmente desarrollado dentro del total planificado para valorar posibles ampliaciones.
- Estimar la proximidad a las principales infraestructuras de transporte y a las capitales comarcales que ofrecen un mayor nivel de servicios.
- Considerar las principales afecciones medioambientales y paisajísticas.

Como punto de partida en el análisis y su posterior representación gráfica, a través del tamaño, se opta por un criterio de agrupación de las áreas de actividad económica en función de la distancia que las separa, al margen de que pertenezcan a uno o más municipios. De esta manera, combinando adecuadamente las bases cartográficas a través del SIG, se agrupan diferentes áreas en una única, siempre que éstas se encuentren a una distancia igual o inferior a 200 m, ya que ésta magnitud no es significativa en un área industrial, terciaria o logística.

Después de esta agrupación y clasificación por tamaño se constata que:

- El suelo destinado a actividades económicas se concentra alrededor de las grandes infraestructuras de transporte coincidiendo con las zonas menos abruptas de la provincia.
- La mayoría de las áreas de superficie superior a 200 ha se encuentran además ubicadas en el entorno de la ciudad de Valencia y de capitales de comarcas tradicionalmente industriales, como Sagunto, Xàtiva u Ontinyent.
- Las áreas de mayor tamaño (por encima de 500 ha) se concentran junto

a los puertos de Valencia y Sagunto y en las principales intersecciones viarias.

El estudio de las áreas productivas no sería realista si no tuviera en cuenta la situación real de los suelos, su grado de desarrollo urbanístico y de ocupación. Combinamos, para ello, los suelos de actividades económicas recogidos en la cartografía de los documentos de planeamiento con las coberturas artificiales del SIOSE y obtenemos así el estado actual de los mismos. Ya se ha descrito la enorme importancia del factor localización y co-

nectividad para una actividad económica. Los nodos comarcales, por tanto, deben estar localizados en áreas de influencia de las instalaciones logísticas del ferrocarril, los puertos y el aeropuerto y en el ámbito próximo de las principales carreteras. También es relevante la proximidad a la capital de la comarca, por los servicios, por el transporte multimodal, la mezcla de usos y la posibilidad de contar con más población.

Para plasmar gráficamente estos ámbitos de influencia se ha tomado una distancia base de 1.000 m, una banda de suelo bajo la influencia directa de la

NODOS REGIONALES		NODOS COMARCALES	
	Establecidos por la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana (en activo)	COMARCAS DE MAYOR PESO RELATIVO DE ACT ECONÓMICAS	COMARCAS DE MENOR PESO RELATIVO DE ACT ECONÓMICAS
USO DOMINANTE	LOGÍSTICA	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA COMARCAL	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA COMARCAL
USOS CUYA COEXISTENCIA ES BENEFICIOSA	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA REGIONAL/NACIONAL	LOGÍSTICA	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA MUNICIPAL
USOS COMPATIBLES	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA COMARCAL	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA MUNICIPAL	LOGÍSTICA

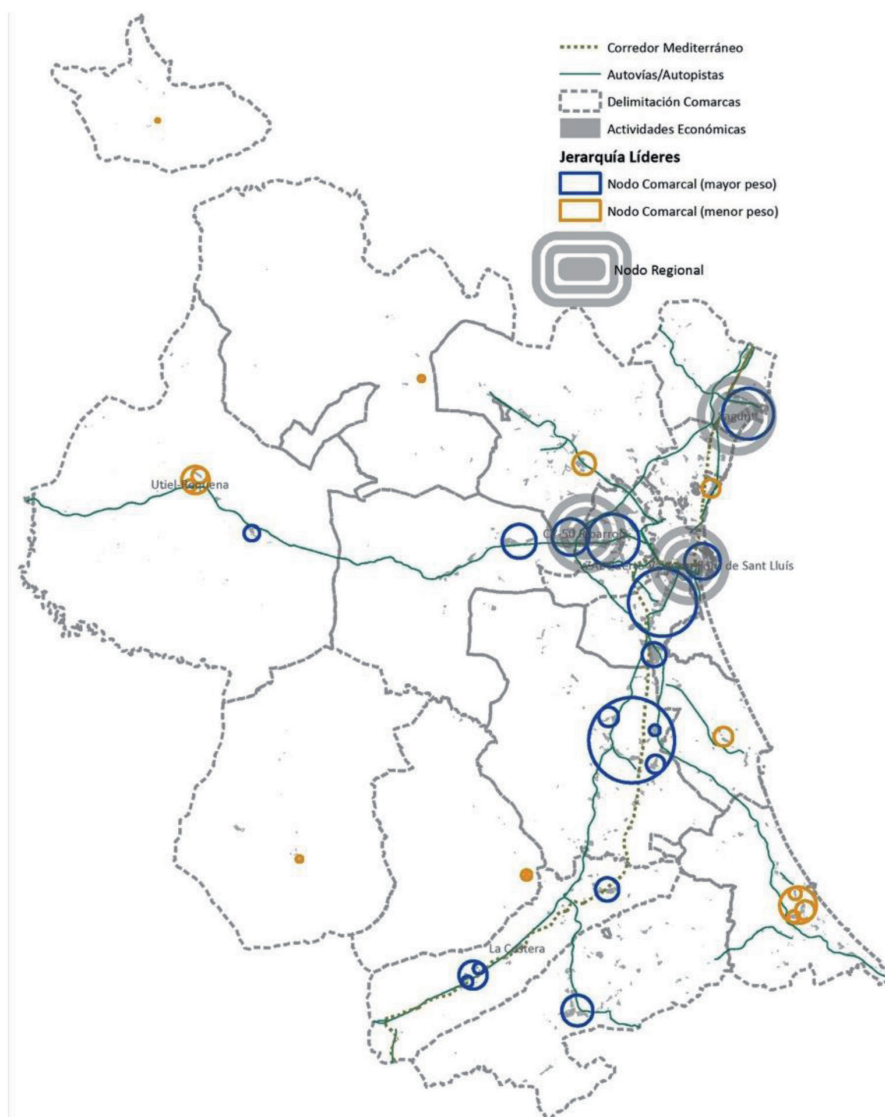


Fig. 5: Líderes o nodos de actividades económicas en la provincia de Valencia

infraestructura viaria de escala que la va generando en su recorrido. Cuando esta cinta de 1.000 m contacta con una zona de actividad económica agrupada, la abraza considerando que toda ella está en su área de influencia. A partir de criterios similares, se plasman las influencias de las instalaciones logísticas y la capitalidad comarcal. Esta metodología nos permite identificar unas áreas de múltiple influencia, con tramas superpuestas de formas irregulares, que diversifican la predisposición del territorio a asumir transformaciones de uso. Comprobamos, además, que un 81% de la superficie de las áreas actuales están dentro de una o más áreas de influencia.

Por último, considerando que el territorio no es isótropo, valoramos las afecciones sobre el mismo, remitiéndonos al concepto de Infraestructura Verde que recoge la legislación valenciana (9), todo un sistema territorial básico compuesto por los espacios de singular valor y las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad, al que se suman corredores ecológicos y conexiones funcionales.

3. RESULTADOS

Una vez analizado el tamaño de las áreas de actividad económica, el nivel de desarrollo del suelo, los ámbitos de influencia y las afecciones medioambientales, podemos avanzar el análisis a escala de comarca y justificar la figura de líder o nodo comarcal destacado sobre el conjunto general de superficies incluidas en ese mismo marco territorial (Fig.4). Una figura que podría asumir el papel de motor y articulador principal de la actividad económica industrial, comercial o logística de su comarca. La cercanía entre los municipios de una comarca y la eficacia de la red comarcal de transporte podría hacer participar a cada municipio de las ventajas añadidas del nodo o nodos de su comarca.

De la aplicación de esa metodología, se han obtenido los siguientes resultados jerarquizados en función de su importancia relativa (Fig. 5).

Dentro del ámbito provincial, aparecen tres nodos de mayor rango (círculos grises) cuya actividad trasciende a toda la región, sin negar su influencia sobre otras regiones o territorios nacionales. Los usos dominantes sólo dan una caracterización más concreta de las funciones predominantes, avaladas por la compatibilidad y coexistencia beneficiosa de otras actividades también de amplia influencia territorial.

Aparecen otros nodos de menor jerarquía (círculos azul y naranja), dentro de todas y cada una de las comarcas, con la finalidad de reforzar diferentes zonas, conseguir un mayor equilibrio territorial y el desarrollo económico particular de cada una. Su diferente entidad va asociada al nivel de influencia y a la envergadura actual de las áreas consolidadas. También se incorporan nuevos emplazamientos en previsión de paradas clave de las grandes infraestructuras de transporte.

4. CONCLUSIONES

El desarrollo territorial del suelo destinado a actividades económicas ha de contemplar:

1. La planificación regional y local como medio para potenciar el desarrollo económico

La planificación deberá apostar por una estructura territorial equilibrada y articulada que repercuta sobre todos los municipios y comarcas. Será, necesaria:

- La ocupación racional del suelo. La generación de nuevo suelo deberá estar justificada, ante el exceso de suelo urbanizado tras la crisis económica, que ha provocado más suelo a mantener y menos recursos medioambientales.
- La mezcla de usos como modelo sostenible para las ciudades y el territorio. Multiplicar las oportunidades de mayor actividad y población

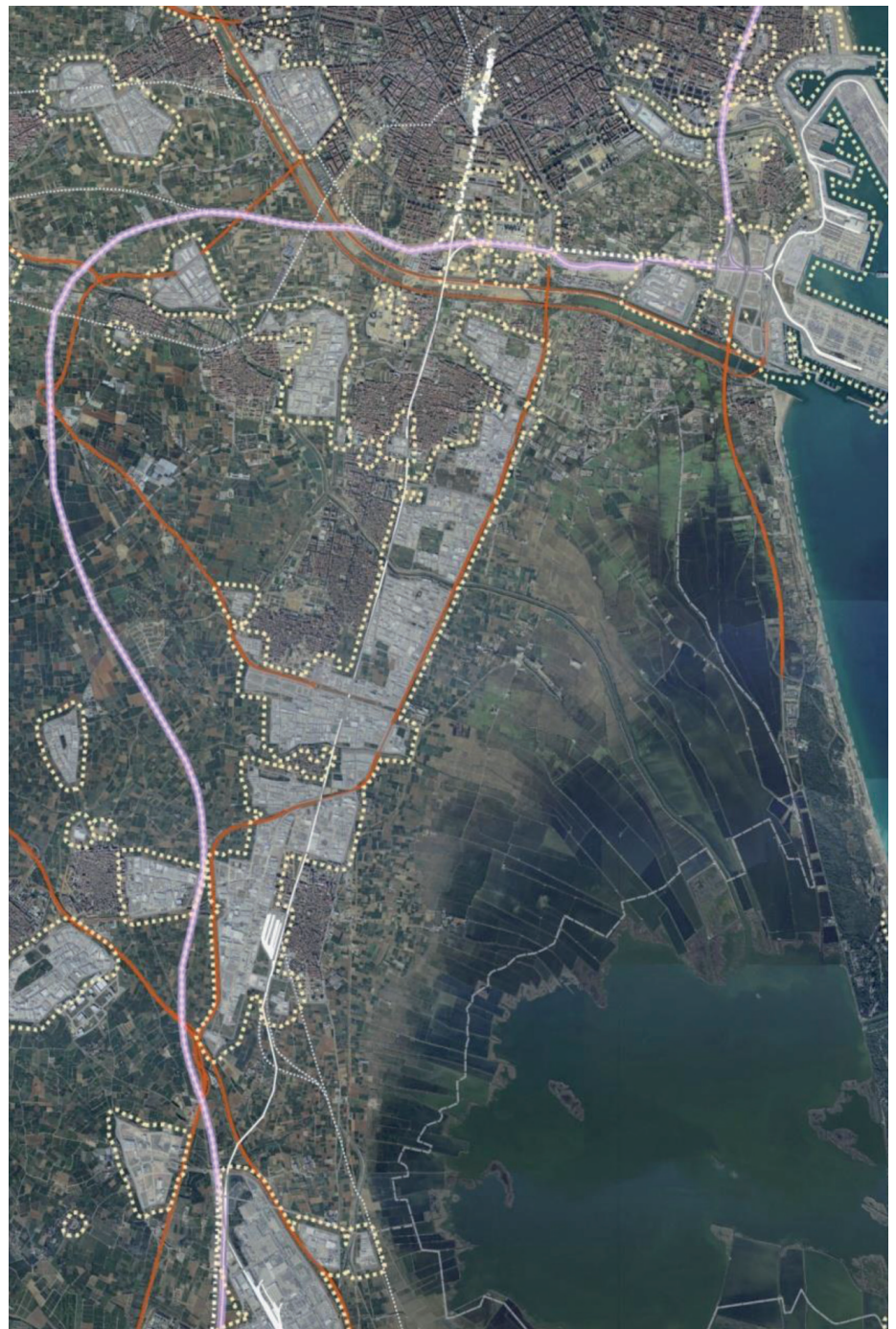


Fig. 6: Área terciaria e industrial al Sur de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del ICV

asociada, así como los beneficios sociales y económicos a largo plazo.

- El uso intensivo del espacio. En su justa medida, apoyado por buenas comunicaciones, contribuye a un uso sostenible del recurso suelo; los sistemas extensivos consumen mayor cantidad de suelo y multiplican la necesidad de infraestructuras, instalaciones y servicios públicos.

En ese sentido, debería contemplarse la planificación futura del área terciaria e industrial situada al sur de la ciudad de Valencia, de 10.5 km de longitud, como parte de siete términos municipales (Fig. 6). Una gran conurbación servida por autopista (AP7) y el ferrocarril que se convertirá en el futuro CMF.

2. El desarrollo del sector logístico

El desarrollo de la logística en determinadas áreas estratégicas del territorio puede ser un incentivo para la regeneración económica. Es un factor clave para todos los sectores y especialmente importante para los mercados más exportadores (14), para determinadas industrias o la agricultura de la costa mediterránea, debilitada por soportar un excesivo coste en medios de transporte frente a otros productos de mayor valor añadido.

3. Gestión de las áreas de actividad económica

La gestión conjunta de las áreas de actividad económica se ha demostrado tremendamente efectiva. La visión que tiene un gestor del conjunto de los problemas de un área facilita que todo funcione al mismo nivel y que las empresas obtengan beneficios económicos. También es necesaria la concienciación del sector empresarial en cuanto al desarrollo sostenible en todos sus aspectos, también el económico a corto, medio o largo plazo. Medios de transporte de mercancías como el ferrocarril, sobre todo el CMF, podrían añadir ventajas medioambientales y, al mismo tiempo, abaratar el transporte, asegurar el movimiento de grandes cargas y ahorrar tiempo en llegar a todos los mercados dentro y fuera de Europa.

4. Políticas de apoyo

Es necesaria la existencia de una política que apoye las propuestas de actuación sostenible, acompañada de un marco legislativo claro y completo, con mecanismos de fácil aplicación. Un apoyo en medidas económicas y a las iniciativas de renovación de los modelos urbanísticos. En este sentido, debemos aprender de

otras iniciativas y experiencias que ya se están llevando a cabo, como los procesos emprendidos en Holanda (15) y el Reino Unido, basados en la gestión de las áreas y en las políticas de apoyo al transporte de mercancías (16). Mirarnos en las directrices de la UE y en los avances de otras regiones y territorios, siempre nos facilitará evitar etapas de mejora intermedias. Si además compartimos, con nuestro marco económico natural, rutas de transporte más eficaces y modernas como el CMF, puede que podamos revertir el periodo de crisis económica y los procesos de deterioro que han venido sufriendo en paralelo las áreas de actividad económica.

PARA SABER MÁS

- [1] Ministerio de Fomento. Sala de Prensa (31.10.11).
- [2] ETCV. Logística. Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Diario Oficial de la Comunidad Valenciana nº 6441 de 19 de enero de 2011.
- [3] Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 19 de noviembre de 2013, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la orientación de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (COM (2011)0650/3 -C7-0375/2012 - 2011/0294(COD)).
- [4] Memorándum: El Sector del Transporte y la Logística en España. Consejo del Transporte y la Logística CEOE. Octubre 2013.
- [5] Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo. Ministerio de Fomento (2012), según datos del Instituto Nacional de Estadística, (2011).
- [6] Libro Blanco 2011. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte
- [7] Andy Pike, Andrés Rodríguez-Pose, John Tomaney. Desarrollo local y regional. Traducción: Joan Noguera Tur. Ed. PUV, Universitat de València 2011.
- [8] Principales fuentes de información en la evolución del suelo industrial de la CV:
 - Cano-Hurtado Juan-Jaime. Blasco-Sánchez M^a del Carmen. El Espacio Industrial en la Comunidad Valenciana. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Servicio de Publicaciones, 2002. ISBN: 84-9705-272-6.
 - Martínez Pérez, Francisco Juan. Urbanismo e industria. La caracterización urbanística del espacio industrial en la Comunidad Valenciana. Tesis inédita, UPV Valencia, 2004.
 - Hermosilla, J., Iranzo, E. Atlas de los recursos territoriales valencianos. Valencia, Vicerrectorado de Participación y Proyección Territorial, Servicio de Publicaciones, Universitat de València, 2015.
- [9] Principales documentos reguladores que inciden en el desarrollo territorial valenciano:
 - Estrategia de Política Industrial de la Comunitat - Valenciana. Visión 2020. Valencia, 2013.
 - Informe de Avance de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana. 2010.
 - Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana. 2010.
 - Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Diario Oficial de la Comunidad Valenciana nº 6441 de 19 de enero de 2011.
 - Presidencia de la Generalitat. LEY 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana. [2014/7303].
- [10] Economic and Employment Lands Strategy: non-heavy industrial. Perth metropolitan and Peel regions (Western Australia). Implementation Report Card 2013. Department of Planning, Department of State Development, Department of Environment and Conservation and LandCorp. October 2013. <http://www.planning.wa.gov.au>
- [11] Planning Policy Statement PPS 4. 'Planning and Economic Development'. Northern Ireland. November 2010. http://www.planningni.gov.uk/index/policy/planning_statements_and_supplementary_planning_guidance/planning_policy_statement_4-2.pdf
- [12] Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia 2000-2010. Título I. Actuaciones Estratégicas Regionales. Murcia 2010. www.carm.es
- [13] Estrategia Industrial de Andalucía 2014-2020. Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación (PCTI) Euskadi 2020. Plan de política industrial de Cataluña 2010-2020. Estrategia de Política Industrial (EPI). Visión 2020 de la Comunitat Valenciana.
- [14] Valencia aparece como la novena localización significativa en la distribución espacial de grupos de mercados europeos. Ver "Metropolitan áreas in Europe". BBSR-Online-Publikation, Nr.01/2011. Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development. Bonn, 2011.
- [15] En la situación holandesa, la postura de los gobiernos locales está muy reforzada por el esfuerzo del gobierno nacional para conciliar los objetivos económicos y ambientales de proyectos de inversión. Parques eco-industriales son uno de los mejores ejemplos de este objetivo político (.../...) En la perspectiva alternativa, la atención se desplaza de las empresas a los gobiernos, y de los nuevos lugares a todos los lugares. La reurbanización de áreas de negocio obsoletas es aún más importante, ya que contribuye al "anclaje" de las empresas en zonas urbanas, y pone freno al flujo continuo de empresas a nuevas zonas comerciales periurbanas y suburbanas. Pellenberg Pieter. Sustainable Business Sites in the Netherlands: A Survey of Policies and Experiences. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/09640560120100196>
- [16] Al igual que en Gran Bretaña, los ferrocarriles en Bélgica y los Países Bajos separan la infraestructura ferroviaria de la gestión de las operaciones de transporte. Los gobiernos subvencionan las políticas que buscan trasladar las mercancías de la carretera al ferrocarril. Pedro Cantos Sánchez, José Manuel Pastor Monsálvez, Lorenzo Serrano Martínez, Vertical and Horizontal Separation in the European Railway Sector Effects on Productivity". Documentos de Trabajo 12 (Fundación BBVA). Instituto Valenciano De Investigaciones Económicas (Ivive). Universitat de València. Valencia 2008.