

Ordenación del territorio y planificación de plataformas logísticas: Reflexiones críticas para una estrategia de futuro.

Bernardo Sánchez Pavón

Miembro del *Instituto Gallego de Estudios del Transporte y las Infraestructuras*; del *Instituto Universitario de Estudios Marítimos de la Universidad de A Coruña*; de la *Asociación Española de Ciencia Regional* y de la *European Regional Science Association*.

1. LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

1.1. CONCEPTO Y CONTENIDO

La Planificación Territorial, como disciplina científica, surge y se desarrolla en Europa Occidental tras la Segunda Guerra Mundial, siendo las experiencias de Alemania, Gran Bretaña y, en especial, Francia¹ puntos principales de referencia.

La Ordenación Territorial ha combinado pragmatismo y doctrinarismo, siendo paradigmático el caso de Gran Bretaña, donde la elaboración de numerosos informes acerca de problemas concretos coincide con el surgimiento de un movimiento doctrinal (*Regional Planning*) relativo a las técnicas de gestión de aspectos geográficos, económicos y ecológicos de espacios físicos. Fruto de esta inteligente intersección fueron un serie de leyes reguladoras del asentamiento de industrias (1945), del surgimiento de nuevas ciudades (1946) y de la ordenación del campo y la ciudad (1947).

La Ordenación del Territorio es, siguiendo a LÓPEZ RAMÓN, una *función pública* cuya aparición responde a la necesidad de controlar el espontáneo crecimiento de usos y actividades en el territorio². QUERMONNE la define como “el desarrollo armonioso de las regiones en función de sus respectivas vocaciones productivas”³. La *Carta Europea de*

¹ A este respecto, vide: FEAL LAGO, C., *Estudio de la problemática a nivel europeo y análisis de los particulares sistemas nacionales*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, 1970.

² LÓPEZ RAMÓN, F., *Planificación Territorial*, en *Revista de Administración Pública* nº 114, septiembre-diciembre 1987, págs 127 y ss.

³ QUERMONNE, J.-L. y ANTOINE, S. *Aménagement du territoire et développement régional, la Documentation française*, Tomo I, Institut d'études politiques de Grenoble, 1965, pág. 4.

1983 conceptúa la Ordenación del Territorio como la “expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad”.

La doctrina francesa ha configurado la Ordenación del Territorio como la proyección geográfica de la planificación económica⁴, opción que ha sido objeto de una favorable acogida en países como España e Italia. El concepto de Ordenación del Territorio en Francia ha evolucionado desde una perspectiva que la situaba como una mera ampliación del urbanismo, hasta posiciones, antes comentadas, que la conciben como una promoción racional del espacio y utilización sostenible de los recursos naturales, con la finalidad de obtener un desarrollo económico armonioso y la elevación del nivel de vida de la población⁵. En este sentido, resulta esclarecedora la opinión de NÉMERY asignando a esta disciplina la tarea de localizar los equipamientos públicos necesarios para el desarrollo económico y calificando la Ordenación Territorial como una *noción contingente del sistema económico*⁶.

Las políticas de ordenación territorial en el ámbito europeo han coincidido a la hora de subrayar dos elementos como principales caracterizadores:

- a) La *intima relación* existente entre esta función pública con la *Planificación económica*⁷.
- b) El señalamiento de la *lucha contra los desequilibrios territoriales* como objetivo primordial.

En toda Europa, el objetivo fundamental perseguido con las políticas de ordenación territorial es, en palabras de FEAL, "realizar una distribución geográfica óptima, con el fin de asegurar a los hombres y a sus comunidades las mejores condiciones de vida en un medio agradable"⁸. Así, CARABBA sostiene que "la planificación económica comprende entre sus contenidos esenciales las elecciones relativas a la ordenación territorial, diseñando en el cuadro de las decisiones político-económicas asumidas, una organización del territorio a conseguir mediante la localización de las infraestructuras con sus características técnicas y la determinación de las zonas industriales, agrícolas, residenciales y mixtas y las zonas destinadas a los servicios públicos"⁹. De estas líneas transcritas cabe concluir lo siguiente:

- a) La Ordenación del Territorio constituye un *segmento de la planificación económica* global.

⁴ Vide, entre otros, DELMAS, C., *L'aménagement du territoire*, PUF, París, 1963.

⁵ LAJUGIE, J., DELFAUD, P. y LACOUR, C., *Espace regional et aménagement du territoire*, Dalloz, París, 1979, págs. 83 y sigs.

⁶ NÉMERY, *De la liberté des communes dans l'aménagement du territoire*, LGDJ, París, 1981, págs. 22 y sigs.

⁷ Amplios sectores de la doctrina y el Derecho positivo franceses conciben la Ordenación Territorial como la plasmación geográfica de la Planificación económica.

⁸ FEAL LAGO, C., *La Ordenación del Territorio en Europa. Estudio de la problemática a nivel europeo y análisis de los particulares sistemas nacionales*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, 1970, págs. 61 y sigs.

⁹ CARABBA, M., *L'intervento pubblico per la sistemazione del territorio*, Giuffrè, Roma, 1970, pág. 1.

- b) Dentro de planificación económica, la Ordenación Territorial goza de *sustantividad propia*.
- c) La Ordenación Territorial procura la adecuada *localización de infraestructuras y actividades* en el espacio.

A pesar de que la perspectiva económica de la Ordenación Territorial parece imponerse, no debe obviarse la existencia de supuestos de ordenación que se han caracterizado por la ausencia de planificación económica. Tal es el caso de Alemania, donde la elaboración de la Ley Federal de Ordenación del Territorio de 1965 se centró, exclusivamente, en aspectos físicos, esto es, en la coordinación de las infraestructuras, la ocupación del suelo y la protección ambiental. El aspecto físico es, asimismo, subrayado en España y en este sentido puede citarse que la propia jurisprudencia del Tribunal Constitucional señala como objeto propio de la Ordenación del Territorio y el urbanismo "la delimitación de los diversos usos a que puede destinarse el suelo o espacio físico territorial"¹⁰.

La conclusión de que en España la Ordenación Territorial tiene exclusivamente una proyección física sería, empero, errónea y ello puede fundamentarse en base a criterios de lógica y sistemática constitucional. El artículo 40.1 de la Constitución Española indica que "los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para el *progreso social y económico* y para una *distribución de la renta regional y personal más equitativa*, en el marco de una política de estabilidad económica". Más adelante, en su artículo 45.2, señala la Carta Magna que "los poderes públicos velarán por la *utilización racional de todos los recursos naturales*, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva". De una interpretación sistemática de ambos preceptos, cabe concluir que los poderes públicos están llamados a la procura de un *progreso social y económico armónico en todo el territorio nacional, compatible con el mantenimiento de una adecuada calidad del medio ambiente*. Este objetivo no puede ser alcanzado con la circunstancial intersección de políticas económicas y medioambientales concebidas desde la mutua ignorancia, sino que sólo cabe concebirlo como fruto de instrumentos planificadores que permitan conjugar adecuadamente medidas de desarrollo económico y de protección del medio ambiente.

En cuanto al ámbito sustantivo de la Ordenación del Territorio, cumple mencionar la Carta Europea de 1983, en la que se establecen los siguientes *objetivos fundamentales* de la política territorial:

- 1º) El *desarrollo socioeconómico equilibrado de las regiones*, con una clara tendencia a la eliminación de las grandes diferencias en el nivel de vida.
- 2º) La *mejora de la calidad de vida* que, entre otras cosas, se concreta en una mayor accesibilidad de la población a los equipamientos colectivos y en la mejora de las infraestructuras.
- 3º) La *gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio natural* que haga compatibles la satisfacción de las necesidades crecientes de recursos y su conservación, así como el respeto a las peculiaridades propias de cada comarca en cuanto a sus formas de vida.

¹⁰ Sentencia del Tribunal Constitucional 77/1984.

- 4º) La *utilización racional y equilibrada del territorio*, definiendo los usos aceptables para cada tipo de suelo, creando las adecuadas redes infraestructurales y fomentando aquellas actuaciones que mejor persigan el fortalecimiento del espíritu comunitario.

El *desarrollo equilibrado de las regiones* como objetivo de la Ordenación del Territorio ha sido, esencialmente, una aportación del Derecho Francés. Así, SALA ARQUER ha llegado a afirmar que la Ordenación del Territorio en Francia "no es más que la dimensión nacional del desarrollo regional"¹¹. Esta línea doctrinal ha tenido una amplia recepción entre los autores españoles. MEILÁN GIL¹² ha aludido a la justicia interterritorial como causa impulsiva de la política de ordenación territorial y LÓPEZ RAMÓN destaca que "a través de la función ordenadora del territorio se atienden, pues -de conformidad con los esquemas generales del Derecho comparado-, tanto los problemas de las regiones superdesarrolladas, cuyas posibilidades de ampliación tienden a limitarse, como los problemas de las regiones insuficientemente desarrolladas, aunque utilizando para éstas técnicas distintas, técnicas dinámicas, creadoras de fuentes de riqueza"¹³.

1.2. LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO SOBRE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

En una primera aproximación, la rúbrica de este apartado podría sorprender si se tiene presente que la Carta Magna en el artículo 148.1.3 ofrece esta materia, sin reservas, a las instancias autonómicas; no obstante, una lectura más detenida de la Constitución y una interpretación sistemática de sus preceptos arrojarían un resultado muy diferente.

La ordenación del territorio, con anterioridad la Constitución de 1978, no era realmente una función asumida decididamente por los poderes públicos; según DE MIGUEL lo que sí habría tenido lugar es una pluralidad de acciones, heterogéneas y dispersas, surgidas a partir de los años cincuenta, con el objetivo de corregir los desequilibrios regionales¹⁴.

¹¹ SALA ARQUER, J. M., *Aspectos jurídicos de la Ordenación del Territorio*, Instituto Nacional de Prospectiva, Madrid, 1980, pág. 36.

¹² MEILÁN GIL, J. L., *El territorio, protagonista del desarrollo*, Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, Madrid, 1971, págs. 78 y sigs..

¹³ Vide LÓPEZ RAMÓN, F., *op. cit.* pág. 133.

¹⁴ DE MIGUEL GARCÍA, P., *La acción territorial y los desequilibrios regionales*, en *Organización territorial del Estado (Comunidades Autónomas)*, IEF, Madrid, 1984, vol. III, págs. 2251 y sigs. DE MIGUEL hace referencia a técnicas tan diversas como los Planes Coordinados para el Desarrollo Económico-Social de ciertas zonas (Plan Badajoz, Jaén, Sudeste, Tierra de Campos, ...), las distintas acciones dirigidas a proporcionar el equipamiento comunitario básico de pequeños núcleos de población (Planes Provinciales de Obras y Servicios, Comarcas de Acción Especial, obras en régimen de Acción Comunitaria), la política de Polos Industriales, las medidas para la descongestión de áreas saturadas, las Zonas de Preferente Localización Industrial, los Polígonos Industriales, las Grandes Áreas de Expansión Industrial, los Planes Directores Territoriales de Coordinación, la actuación de ciertas empresas públicas como las Sociedades de Desarrollo Regional, la utilización del sistema crediticio e, incluso, el otorgamiento a las Comunidades Autónomas de

El único intento que puede ser destacado en orden poner en funcionamiento una auténtica planificación territorial fue la reforma operada en 1975 en la Ley del Suelo, la cual estaba imbricada con los trabajos preparatorios del IV Plan de Desarrollo Económico y Social, respondiendo a la necesidad de una política de territorial de reajuste espacial tras los problemas observados en la experiencia de los tres Planes de Desarrollo¹⁵.

La reforma de la Ley del Suelo, de 2 de mayo de 1975, creó la figura del *Plan Director de Coordinación Territorial*. Este instrumento se diseñó para garantizar la conexión del planeamiento físico con el planeamiento socioeconómico. Su misión sería la de señalar las grandes directrices que deberían orientar y coordinar la ordenación urbanística del territorio dentro de las previsiones de los Planes de Desarrollo, estableciendo el marco físico para el desarrollo de las previsiones de la planificación económica y social. Con este esquema, se trataba de recuperar un planeamiento integral y básico capaz de reunir en su seno todas las iniciativas y acciones que incidiesen sobre un territorio. Así, el artículo 8 del Texto Refundido de 9 de abril de 1976, preceptuaba que los Planes Directores incluyesen el señalamiento de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas. Una vez incorporada al plan Director esta referencia a las infraestructuras, los Ayuntamientos venían obligados, en el plazo máximo de un año, a acomodar las prescripciones de sus planes generales¹⁶ y el paso siguiente consistiría en comprobar si los proyectos concretos de ejecución de las obras a realizar se ajustaban al planeamiento municipal¹⁷.

Este esquema no prosperó en la práctica ante la inexistencia de su principal basamento: los planes directores territoriales. En efecto, éste y no otro fue el problema capital para la implementación de una política de ordenación territorial que pretendía lo que cabe denominar como una "coherencia por escalones" puesto que, ante la ausencia de los planes directores, los planes municipales no se pudieron ajustar a la planificación territorial de nivel superior.

Conscientes de los ineludibles problemas fácticos de aplicación y de la necesidad de efectuar las necesarias adaptaciones a la nueva realidad del Estado autonómico, el esquema teórico diseñado es digno de reflexión. El procedimiento responde a un auténtico concepto

recursos económicos estatales. Todas ellas, como ha señalado el profesor LÓPEZ RAMÓN, técnicas variadas, carentes del necesario impulso de racionalidad y coherencia en su diseño, por más que en el origen de algunas pudieran, inicialmente, identificarse previsiones contenidas en los tres Planes de Desarrollo Económico y Social del período 1963-1975.

¹⁵ Sobre esta materia vide: PAREJO ALFONSO, L., *La Ordenación urbanística. El período 1956-1975*, Montecorvo, Madrid, 1979, págs. 27 y sigs. Asimismo, BASSOLS COMA, M. *Ordenación del Territorio y Medio Ambiente: aspectos jurídicos*, Revista de Administración Pública nº 95, 1981, págs. 49 y sigs.

¹⁶ Artículo 9.2 del Texto Refundido de 9 de abril de 1976.

¹⁷ En base a este esquema, el legislador generalizó la exigencia de licencia para las obras y actividades que pudieran suponer una transformación del suelo. Los proyectos de infraestructuras, elaborados por el ministerio o la entidad competente, deberían ser objeto de licencia municipal salvo que mediaran razones de urgencia o excepcional interés público, en cuyo caso el trámite de licencia era sustituido por una comunicación del proyecto al Ayuntamiento para que éste, en el plazo de un mes, lo estudiara y comprobara su conformidad con el planeamiento municipal, arbitrándose una eventual discordancia por el Consejo de Ministros a quien correspondería decidir si el proyecto contrario al Plan General habría de realizarse y, por ende, ordenar la propia revisión del plan afectado.

de *planificación territorial por escalones* en la cual cada ente público adopta las decisiones que le corresponden en aras a la consecución de una *ordenación integral del territorio*. Por una parte, el Estado se compromete en un instrumento público a la realización de una serie de actuaciones con indudables repercusiones económicas. Por otra, las entidades locales proceden a desarrollar la planificación urbanística conscientes, seguras y de conformidad con tales compromisos.

La función ordenadora del territorio, como ha señalado LÓPEZ RAMÓN¹⁸, ha cobrado una nueva dimensión tras la Constitución de 1978 al permitir que cualesquiera Estatutos de Autonomía asuman competencias sobre la misma. De hecho, la totalidad de los Estatutos ha procedido a incorporar la ordenación del territorio como competencia exclusiva de las respectivas Comunidades de forma tal que, *a priori*, todas las potestades (normativas y ejecutivas) sobre ordenación territorial aparecerían reservadas a las Comunidades Autónomas. Ahora bien, yendo más allá de la interpretación literal y aislada de un precepto constitucional, no cabe afirmar que las Comunidades Autónomas dispongan absolutamente de la función ordenadora del territorio, pues es preciso reconocer la existencia de ciertas materias atribuidas al Estado que han de incidir transversalmente en tal competencia¹⁹.

El elenco competencial de titularidad estatal, señalado por la Constitución Española, que cabría esgrimir en defensa de la intervención del Estado en la ordenación del territorio sería, sin ánimo de exhaustividad, el siguiente:

- a) Garantía de la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos constitucionales (artículo 149.1.1.)
- b) Bases y coordinación de la Planificación general de la actividad económica (artículo 149.1.13.)
- c) Puertos y aeropuertos de interés general (artículo 149.1.20).
- d) Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad (artículo 149.1.21).
- e) Aprovechamientos hidráulicos cuando las aguas transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.22)
- f) Obras públicas calificadas de interés general, o cuya realización afecte a más de una Legislación básica sobre Protección del Medio Ambiente (artículo 149.1.23)
- g) Comunidad Autónoma (artículo 149.1.24).
- h) Defensa del Patrimonio Cultural, Artístico y Monumental español (artículo 149.1.28)

Los títulos competenciales referidos suponen inexcusables condicionamientos al ejercicio de la competencia sobre Ordenación Territorial por parte de las Comunidades Autónomas. En la medida en que la ordenación territorial procede a una localización de

¹⁸ LÓPEZ RAMÓN, F., op. cit. pág. 142.

¹⁹ Sobre esta materia pueden consultarse los siguientes trabajos: COSCULLUELA MONTANER, L., *La determinación constitucional de las competencias de las Comunidades Autónomas*, Revista de Administración Pública, nº 89, 1979, págs. 14 y sigs.; MUÑOZ MACHADO, S., *Aspectos jurídicos de la Ordenación del sistema económico en la Constitución española de 1978*, en GARCÍA DE ENTERRÍA, E., *La distribución de las competencias económicas entre el Poder central y las Autonomías territoriales en el la deDerecho comparado y en la Constitución española*, IEE, Madrid, 1980, pág. 354.

actividades económicas e infraestructuras en el espacio, dos razones, *prima facie*, justificarían una activa postura del Estado en la misma:

- 1º) La necesidad de determinar la *configuración de las obras públicas, infraestructuras y transportes de interés general del Estado*.
- 2º) La posibilidad de efectuar una *planificación general de la actividad económica a nivel estatal*.

Al respecto de la posibilidad de planificar la actividad económica por parte del Estado, conviene tener presente que se trata de una potestad en la que no puede actuar de espaldas a las Comunidades Autónomas. El 131 de la Carta Magna²⁰ permite al Estado "planificar la actividad económica general"; sin embargo, esta planificación ha de efectuarse de conformidad con las previsiones que le sean suministradas por las Comunidades Autónomas y con el asesoramiento de las organizaciones de agentes económicos²¹.

Las planificación territorial estatal, por ende, debiera ser elaborada mediante un procedimiento específico, todavía no desarrollado, respetuoso con los requisitos del artículo 131 de la Constitución, puesto que se trata de una plasmación de la potestad estatal de planificar la economía²². Asimismo, debe resultar compatible y coherente con la planificación de infraestructural de ámbito sectorial (planificación de carreteras, aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, hidrológica,...), constituyendo un instrumento planificador de naturaleza compleja: un auténtico "plan de planes".

La práctica legislativa ha ofrecido un ejemplo en este campo. El artículo 9 del proyecto de Ley Orgánica de Armonización del Proceso Autonómico, en su apartado primero, condicionaba el ejercicio de las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas que afectasen a la utilización del territorio y al aprovechamiento de los recursos naturales de interés general, a las directrices generales que pudiesen establecer los planes aprobados conforme al artículo 131 de la Constitución. La sentencia del Tribunal Constitucional 76/1983 declaró este precepto inconstitucional; no obstante, la razón de su

²⁰ El artículo 131 de la Constitución Española dispone:

"1. El Estado, mediante Ley, podrá planificar la actividad económica general para atender a las necesidades colectivas, equilibrar y armonizar el desarrollo regional y sectorial y estimular el crecimiento de la renta y de la riqueza y su más justa distribución.

2. El Gobierno elaborará los proyectos de planificación, de acuerdo con las previsiones que le sean suministradas por las Comunidades Autónomas y el asesoramiento y colaboración de los sindicatos y otras organizaciones profesionales, empresariales y económicas. A tal fin se constituirá un Consejo, cuya composición y funciones se desarrollarán por Ley".

²¹ A este respecto vide: BASSOLS COMA, M., *La Planificación económica en la Constitución española de 1978*, en *El modelo económico en la Constitución*, GARRIDO FALLA, F., IEE, Madrid, 1981.

²² A este respecto, conviene recordar que el artículo 9.1 del proyecto de Ley Orgánica de Armonización del Proceso Autonómico de 29 de julio de 1982 preveía: "el ejercicio de las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas que afecten a la utilización del Territorio (...) se ajustará en todo caso a las Directrices generales que establezcan los Planes aprobados conforme el artículo 131 de la Constitución". Si bien es cierto que este artículo fue posteriormente declarado inconstitucional por la Sentencia del Tribunal Constitucional 76/1983, como ha tenido ocasión de señalar LÓPEZ RAMÓN (LÓPEZ RAMÓN, F., *Planificación territorial*, op. cit. pág. 146), el supremo intérprete de la Carta Magna no discutió la competencia estatal para aprobar las Directrices territoriales.

disconformidad con la Carta Magna residía en que, desde el punto de vista competencial, la primacía del plan habría de derivar directamente de la Constitución y los Estatutos y no de una norma emanada del legislador estatal, esto es, *el Tribunal Constitucional expresamente reconoce que el Estado puede, a través de los planes previstos en el art. 131 de la Constitución, fijar las bases de la ordenación de la economía en general y de sectores económicos concretos*²³ -dado que el artículo 149.1.13.^a de la Constitución no establece límites en cuanto al contenido material de la planificación económica-, pero lo que no puede hacer es establecer una Ley cuyo único objetivo sea el de delimitar las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas, pues ello corresponde, exclusivamente a la Constitución Española y a los Estatutos de Autonomía.

En conclusión, es obligado ir más allá de estériles nominalismos y aceptar que la realidad es, en ocasiones, obstinada. La planificación a que se ha hecho referencia afectaría, sin duda, a la ordenación del territorio; no obstante, esa afectación no constituye una gratuita e improcedente inmisión del Estado en el ámbito competencial autonómico sino que se trataría de una consecuencia fáctica del cumplimiento, por parte del Estado, de sus *obligaciones constitucionales*. Así pues, la elaboración de tales instrumentos es constitucionalmente *procedente y necesaria*.

2. LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

El concepto clásico de la logística empresarial, que tiende a asociarla con las actividades de distribución de los productos acabados, se muestra excesivamente limitado para abarcar la función logística en la empresa actual. La búsqueda de un concepto operativo de logística puede encontrar adecuado acabamiento en la opinión de IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, para quien “la logística determinaría y gestionaría los flujos de materiales y de información internos y externos a una empresa, tratando de adecuar la oferta de la empresa a la demanda del mercado en condiciones de óptimo”²⁴. En este sentido, la logística incluye las operaciones necesarias para mantener una actividad productiva: programación de compras, aprovisionamiento de materias primas, planificación y gestión de la producción, almacenaje, diseño, embalaje, etiquetaje, clasificación, distribución física y servicio post-venta.

La Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa en el documento *Terminology on Combined Transport* (2001) han definido la logística (logistique, logistics, logistik) como “el proceso de concepción y de gestión de la cadena de aprovisionamiento en el sentido más amplio”. Ambas organizaciones estiman que esta cadena puede comprender el suministro de las materias primas necesarias para la producción, la gestión de los materiales en el propio lugar de fabricación, la entrega a los centros de distribución, la clasificación, el acondicionamiento, el almacenaje y la distribución final hacia el consumidor. En el mes de

²³ Vide Fundamento Jurídico 14 de la Sentencia del Tribunal Constitucional 76/1983, de 5 de agosto.

²⁴ IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R. et al., *Transportes. Un enfoque integral*, Servicio de publicaciones del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1994, 475 y sigs.

mayo de 2005, la CEMT ha recomendado que las definiciones técnicas que puedan efectuarse al respeto del transporte intermodal a nivel europeo se ajusten al documento antes citado, por lo cual cabe concluir que se está en presencia de una apuesta institucional explícita por un concepto amplio de logística.

La logística ha pasado, como ha tenido ocasión de señalar el profesor IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, “de representar la gestión integral de los flujos de materiales e información en una empresa a significar un proceso estratégico por el cual la empresa organiza y mantiene su actividad”²⁵. El importante desarrollo que ha afectado a la logística en el sector transportes se ha visto influido, entre otros, por los siguientes factores²⁶:

- 1º) En los *postulados básicos de comportamiento socioeconómico*, se ha producido una sustitución de la clásica posición del vendedor como motor de empuje de la demanda por una situación en la cual es el consumidor quien determina, indirectamente, lo que ha de producirse (producción *just-in-time*).
- 2º) En cuanto a la *organización productiva empresarial*, se ha procedido a una relocalización de las actividades y la adopción de sistemas de fabricación flexible, tendiéndose a reducir los almacenes y minimizar los stocks.
- 3º) En orden a la *circunstancias del mercado*, en el continente europeo se ha abierto paso una progresiva liberalización e internacionalización de las actividades.
- 4º) En el ámbito específico del *sector transportes*, se ha tendido a una red de flujos más dispersa en el territorio y una estructura de envíos más reducida y, a la vez, más frecuente, regular y rápida²⁷.

Estas circunstancias han conllevado la especialización empresarial y modal del transporte, así como la necesidad de contar con centros integrados de mercancías altamente cualificados en recursos materiales y humanos.

3. LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Las *plataformas logísticas* son espacios en los que se concentran actividades de valor añadido asociadas al transporte y a la logística (carga/descarga, intercambio modal, etiquetado, almacenamiento, etc.)²⁸. IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ las define como el “conjunto de instalaciones y equipamientos -infraestructura de transporte- donde se desarrollan distintas actividades relacionadas directamente con el transporte nacional o internacional, que puede ser utilizado conjuntamente por industriales y distribuidores, y que

²⁵ *Ibidem*. En este texto, se incide en como el cambio de mentalidad se ha visto potenciado por los efectos de las nuevas tecnologías de la información e intercambio electrónico de datos.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ La elección del modo de transporte pasa a depender de factores como el tiempo admisible para el envío, las posibles combinaciones, la cadencia de los envíos y la capacidad de respuesta ágil.

²⁸ Los operadores que realizan tales actividades pueden ser propietarios o arrendatarios de los edificios, equipamientos e instalaciones construidas (almacenes, oficinas, aparcamientos, etc.).

dispone de una serie de servicios complementarios que pone a disposición de los distintos usuarios -transportistas, industriales, almacenistas, distribuidores, agentes, etc.-²⁹.

La Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa en el documento *Terminology on Combined Transport*, consideran que las plataformas logísticas son “concentraciones geográficas, relacionadas con el transporte de mercancías y servicios auxiliares, que comprenden, al menos, una terminal³⁰”.

Las plataformas logísticas pueden estar diseñadas para servir a un solo modo de transporte (Centros de carretera, Centros de distribución urbana, Distriparks y Centros de transporte) o a varios (Zonas de actividades logísticas portuarias, Centros de carga aérea, Puertos secos y Plataformas logísticas multimodales).

Tipos de plataformas logísticas	
Plataformas logísticas con un solo modo de transporte	<i>Centros de carretera o centros de servicios al transporte</i>
	<i>Centros de distribución urbana (City-logistics)</i>
	<i>Parques de distribución (Distriparks)</i>
	<i>Centros de transporte</i>
Plataformas logísticas con más de un modo de transporte	<i>Zonas de actividades logísticas portuarias</i>
	<i>Centros de carga aérea</i>
	<i>Puertos secos</i>
	<i>Plataformas logísticas multimodales</i>

4. CONCLUSIONES

4.1. LA URGENCIA DE UN MARCO REGULADOR "AD HOC" PARA LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Las plataformas logísticas precisan de un marco regulador que garantice su adecuada implantación, desarrollo y gestión. La existencia de un apropiado régimen normativo para dichas infraestructuras resulta esencial para lograr el desarrollo de una coherente *malla de plataformas logísticas* indispensable para mejorar la eficacia y eficiencia del sistema de transporte en España y es que las plataformas logísticas se han

²⁹ IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R., *op. cit.* Este autor estima más adecuada la utilización del término “*Centro Logístico*” a la hora de referirse a tales instalaciones. En su opinión, se han acuñado diversos nombres para definir el mismo concepto infraestructural: centros de transporte, centros integrados de mercancías (CIM), centros de distribución, ciudades del transporte, zonas de actividades logísticas (ZAL), aparcamientos disuasorios de camiones, plataformas logísticas, etc. No obstante, el nombre de *centros logísticos* englobaría todas las acepciones anteriores y aportaría una óptica más moderna y avanzada.

³⁰ Se entiende por *terminal*, según el documento *Terminology on Combined Transport*, el lugar habilitado para el trasbordo y stockage de las UTI (Unidades de Transporte Intermodal).

convertido en un instrumento estratégico para garantizar la competitividad de la economía de un país y como eslabón clave en la cadena europea de la distribución física.

La legislación vigente reguladora de las plataformas logísticas, de no existir normativa autonómica al respecto, estaría constituida por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Esta normativa se refiere a las denominadas *estaciones de transporte de mercancías* y opta por incluirlas dentro de las *actividades complementarias o auxiliares del transporte*. Así pues, no se regulan de forma específica las plataformas logísticas, quedando integradas, junto con las estaciones de autobuses para viajeros, bajo el concepto de *estaciones de transporte por carretera*³¹ que se definen como aquellos “centros destinados a concentrar las salidas y llegadas a una población de los vehículos de transporte público”.

El sostenimiento de un sistema de asimilación a las estaciones de autobuses de viajeros, supone que la promoción de las estaciones de mercancías se contemplan como un ámbito propio de la iniciativa municipal, reservando la intervención de las Comunidades Autónomas a un papel meramente coordinador, fiscalizador o, en su caso, de auxilio económico a las iniciativas locales. Desde esta perspectiva, pues, las estaciones de transporte de mercancías se conforman como un “asunto municipal”.

Esta concepción de las plataformas logísticas, que se traduce en la sujeción de las mismas a un régimen jurídico muy parco a pesar de sus peculiares requerimientos tanto espaciales como funcionales, constituye precisamente la razón fundamental de la necesidad de avanzar hacia una nueva regulación. Las plataformas logísticas que demanda el sector del transporte en la actualidad tienen gran complejidad y requieren de un tratamiento multidisciplinar, pues han de facilitar y potenciar la intermodalidad del sistema y adecuarse a las exigencias planteadas por la demanda de transporte de mercancías, las cuales no se agotan con el mero desplazamiento físico de los bienes sino que incluyen actividades como las de almacenamiento, distribución, embalaje, envasado, etc.

4.2. UN CAMBIO EN LA CONCEPCIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La concepción de la ordenación del territorio como una función pública es la más adecuada a su auténtica naturaleza. No es posible hacer de la misma un ámbito material específico diferenciado de la planificación económica, de infraestructuras y medioambiental. Los instrumentos de ordenación del territorio son los planes en los que se han de contener los grandes compromisos –no declaraciones de intenciones- al respecto de todos y cada uno de esos ámbitos.

La planificación económica es, de todos los ámbitos que confluyen en la ordenación del territorio, el que ha de tomar un plano de preeminencia sobre el resto y ello en base a dos postulados. El primero, es que la planificación de infraestructuras ha de actuar como un elemento catalizador del desarrollo económico (como “condición necesaria pero no

³¹ Artículo 127 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres:

"1. Las estaciones de transporte por carretera son los centros destinados a concentrar las salidas y llegadas a una población de los vehículos de transporte público que reúnen las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente. Las estaciones pueden ser de viajeros y de mercancías.

2. Los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos no tendrán la consideración de estaciones."

suficiente” del desarrollo económico, en palabras del profesor IZQUIERDO): como medio, no como fin. El segundo, que la planificación medioambiental ha de suponer el adecuado freno a un desarrollismo económico invertebrado e insostenible, pero que tampoco puede convertirse en el fin principal de una sociedad que ha decidido buscar el mayor bienestar para sus ciudadanos.

Por otra parte, la decidida inclusión conceptual de la ordenación territorial en la planificación económica trae como inmediata consecuencia lógica una mayor sencillez a la hora de aceptar el innegable papel que ha de asumir el Estado en esta materia, así como el grado de intervención que nunca debería rebasar para evitar la lesión de las competencias de las Comunidades Autónomas.

La ordenación del territorio presenta diferencias importantes con las materias *urbanismo* y *medio ambiente*; no obstante, la circunstancia de estar en presencia de distintas realidades no permite dejar de reconocer la transversal incidencia de la ordenación del territorio sobre estos dos ámbitos, puesto que tanto la planificación urbanística como la medioambiental van a verse decididamente influidas por los instrumentos de planificación territorial y, por otra parte, la ordenación del territorio no puede desconocer los requerimientos de sostenibilidad y desarrollo urbano.

La lógica de la organización administrativa se vería necesariamente afectada si se concibe la ordenación del territorio como la plasmación territorial de la planificación económica. Partiendo de este postulado, la ordenación territorial no debiera estar ubicada ni en los departamentos de medio ambiente ni en los de infraestructuras. No debiera incardinarse en los departamentos administrativos de medio ambiente, pues para el Estado la protección de éste es un principio rector de la política social y económica pero no el único objetivo, ni tan siquiera el principal, y debe ser cohonestado con otros como el establecimiento de un crecimiento económico y distribución de la renta más adecuada (artículos 39 y 40 de la Constitución Española).Cualquier intervención en el medio físico produce efectos y consecuencias medioambientales. Asumido esto, el objetivo primordial de una sociedad es un desarrollo y bienestar compatible con su sostenibilidad medioambiental. Tampoco sería conveniente situar las responsabilidades sobre ordenación territorial en los departamentos de infraestructuras puesto que, si bien es indudable la repercusión que el desarrollo de las infraestructuras tiene en la actividad económica, no es de recibo que todo el desarrollo de un territorio se base de forma exclusiva en las mismas. Ubicar la ordenación territorial en un departamento junto a infraestructuras implicaría que la ordenación territorial girase en torno a la generación de infraestructuras lo cual puede no coincidir con lo más adecuado para la economía y el medio ambiente.

En conclusión, la solución más acertada pasaría por residenciar la ordenación del territorio en los departamentos de economía, creándose órganos interdepartamentales con la finalidad de que los distintos sectores administrativos implicados puedan compartir la tarea planificadora, mas siempre bajo la dirección de los responsables económicos.

4.3. LA NECESIDAD DE UBICAR LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN EL MARCO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Es indudable que los centros de transporte ofrecen un ámbito actuación ciertamente propicio para la especulación inmobiliaria que podría plasmarse en una creación desmesurada y carente de correspondencia real con las necesidades del comercio y

transporte. Así, cabe admitir que resulta más que probable que muchas de las construcciones efectuadas sean después abandonadas al carecer de demanda suficiente.

En el ámbito de las plataformas logísticas es necesario reorientar la concepción de mercado basada en la generación de una oferta amplia y que sea el mercado el que efectúe una especie de selección natural entre los competidores, por otra en la cual se realice una oferta ordenada en función de la demanda potencial.

La difusión en España de las plataformas logísticas no siempre obedece a la existencia de ventajas logísticas. De hecho, se puede constatar una falta casi absoluta de planificación, si bien es verdad que tampoco el panorama europeo ha constituido un edificante ejemplo con la excepción, quizás, de Italia, donde existe una política de *Interporti* en base al "Piano Generale dei Trasporti" de 1986.

Si se tiene en cuenta la repercusión medioambiental que la construcción de un espacio de este tipo supone, la dificultad de proceder a recalificaciones del suelo y la muy costosa rehabilitación para otros usos, conviene que toda actuación esté adecuadamente prevista y responda a necesidades efectivas que puedan augurar un relativo éxito. Además de todo ello hay que contar con el mandato constitucional a los poderes públicos para que regulen el uso del suelo de acuerdo con el interés general impidiendo la especulación (artículo 47 de la Constitución Española) y el no menos importante de utilizar racionalmente todos los recursos naturales (artículo 45 de la Constitución Española).

Todo lo hasta aquí expuesto, incide en la necesidad de orientar cualesquiera actuaciones relacionadas con la creación de plataformas logísticas a partir de un previo plan ordenador en el cual la intervención del Estado resulta decididamente necesaria en tanto en cuanto las infraestructuras de transporte más relevantes serán realizadas y planificadas por él. Por ello, un plan territorial de ámbito estatal se vislumbra como decisivo desde todos los puntos de vista.

Uno de los elementos, dentro de la ordenación del territorio y el urbanismo, que siguen sin estar adecuadamente implementados en la normativa es la participación en la misma por parte de la Administración Corporativa. La Ley 3/1993, de 22 de marzo, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, en su artículo 1, califica a éstas como Corporaciones de derecho público con personalidad jurídica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, configurándose como *órganos consultivos y de colaboración con las Administraciones Públicas*, sin menoscabo de los intereses privados que persiguen. Estas entidades, además del ejercicio de las competencias de carácter público que les atribuye la Ley y de las que les puedan encomendar y delegar las Administraciones Públicas, tienen como finalidad la *representación, promoción y defensa de los intereses generales del comercio, la industria y la navegación*.

En el artículo 2 de la Ley 3/1993, se regulan de forma pormenorizada las funciones de las Cámaras Oficiales de Comercio. En el apartado 2 de este artículo, se enumeran una serie de funciones público-administrativas que les corresponderán y que quedan condicionadas a la forma y extensión que determinen las Comunidades Autónomas. Entre esas funciones aparece la de *"colaborar con la Administración competente informando los estudios, trabajos y acciones que se realicen sobre la ordenación del territorio y localización industrial y comercial"*.

A la vista de lo expuesto podría concluirse que la Ley advierte la importancia de la participación de las organizaciones representativas de los intereses del comercio en el procedimiento administrativo generador de instrumentos de ordenación territorial. Es cierto que tal participación ha de ser modulada por las entidades que asumen las competencias

sobre ordenación del territorio (Comunidades Autónomas); sin embargo, lo que no está condicionado a la libérrima decisión de éstas es el hecho mismo de tal participación.

La intervención de las Cámaras en esta materia debe ser adecuadamente instrumentada si no se desea que quede reducida a simples “intercambios de impresiones”. Es preciso establecer por vía normativa quién ha de participar, en qué se ha de concretar tal participación (informe, audiencia, alegaciones,...), cuándo ha de realizarse ésta (su inserción dentro del procedimiento) y qué grado de vinculación tendría lo expuesto para la Administración.

4.4. PROPUESTAS

En orden a la superación de las evidentes insuficiencias que estrangulan el óptimo desarrollo de las plataformas logísticas, resultaría necesario reconducir el escenario en la siguiente dirección:

- Cabe afirmar, con muy escaso margen de error, que la actual ordenación del territorio falla en sus aspectos más elementales debido a una absoluta desconexión con una planificación de la actividad económica que le sirva de marco para contextualizar adecuadamente sus prescripciones. La planificación territorial ha de ubicarse, decididamente, dentro de la planificación económica. Por otra parte, no es posible seguir reconduciendo esta materia hacia departamentos relacionados con las infraestructuras y el urbanismo, los cuales, si bien están implicados en la cuestión, no constituyen sino segmentos de importancia cualitativamente menor. La dotación de infraestructuras no es un fin sino un medio para alcanzar un desarrollo económico sostenible. La asunción de tareas planificadoras por parte de los Departamentos de Economía daría, sin duda, un giro importante al contenido mismo de la ordenación territorial.
- Las plataformas logísticas precisan una regulación normativa propia y adecuada a su realidad y diversidad. Resulta paradójica la no existencia de una clasificación legal de los distintos tipos de plataformas, auténtica "conditio sine qua non" para el posterior establecimiento de un régimen jurídico “ad hoc” para cada uno de ellos en función a sus respectivos requerimientos.
- La flexibilización del régimen jurídico de la gestión de los centros, graduando y combinando convenientemente las técnicas de derecho público con las de derecho privado, resultaría una medida altamente eficaz en orden a garantizar el éxito de la misma. La colaboración del sector privado, especialmente a través de organizaciones como las Cámaras de Comercio, constituiría un insumo de la mayor trascendencia.
- La *decisión sobre el establecimiento* de las plataformas logísticas no puede fundamentarse en simples criterios de inmediatez especulativa. Nada más antieconómico y contrario al interés general que una gran infraestructura abandonada o infrautilizada transcurridos unos pocos años. Por ello, ni las expectativas acerca de la intervención subvencional de la Administración ni las

eventuales promesas cargadas de contenido político pueden sustituir a la planificación y la racionalidad económica.

La Entidad que disponga de la iniciativa para el establecimiento de las plataformas logísticas ha de asumir la elaboración de un *plan funcional* de cada una de ellas, en el cual conste información sobre las siguientes materias:

1. La *evaluación de la repercusión de su localización en orden al desarrollo regional y local*.
2. La *causas que han determinado la conveniencia del ámbito territorial* donde se implantará.
3. La *utilización de los espacios*.
4. Las *fórmulas de cooperación entre todas las Administraciones implicadas y, en su caso, de la iniciativa privada* en cuanto a la promoción, construcción y gestión.
5. El *proyecto para su construcción* y un *programa sobre su promoción y explotación*.
6. Un *estudio económico* prospectivo, que analice los costes y beneficios de su promoción, construcción y explotación.

- En el procedimiento decisorio acerca del establecimiento de una plataforma logística, la entidad que asuma su promoción deberá contar con el mayor número posible de alternativas; por ello, resulta imperativo revalorizar los *trámites de información pública*³², en los que cabe la participación más amplia: desde los simples particulares o sus asociaciones, hasta cualesquiera Administraciones Públicas.
- Es absolutamente indispensable que en el tejido de la malla española de plataformas logísticas intervengan activamente todas las Administraciones Públicas. El Estado ha de asumir la responsabilidad de elaborar y aprobar las Directrices Territoriales (el "Plan de Planes") que, al amparo del artículo 131 de la Carta Magna, reflejaría un compromiso de intervención territorial (inversiones en infraestructuras, industria, transporte,...) delimitada espacial y temporalmente. En orden a evitar que el reduccionismo nominalista perjudique lo sustantivo, tales instrumentos de

³² Artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común:

"1. El órgano al que corresponda la resolución del procedimiento, cuando la naturaleza de éste lo requiera, podrá acordar un *periodo de información pública*.

2. A tal efecto, se anunciará en el *Boletín Oficial del Estado*, de la Comunidad Autónoma, o en el de la Provincia respectiva, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el procedimiento, o la parte del mismo que se acuerde. El anuncio señalará el lugar de exhibición y determinará el plazo para formular alegaciones, que en ningún caso podrá ser inferior a veinte días.

3. La incomparecencia en este trámite no impedirá a los interesados interponer los recursos procedentes contra la resolución definitiva del procedimiento. La comparecencia en el trámite de información pública no otorga, por sí misma, la condición de interesado. No obstante, quienes presenten alegaciones u observaciones en este trámite tienen derecho a obtener de la Administración una respuesta razonada, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales.

4. Conforme a lo dispuesto en las Leyes, las Administraciones Públicas podrán establecer otras formas, medios y cauces de participación de los ciudadanos, directamente o a través de las organizaciones y asociaciones reconocidas por la Ley en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y actos administrativos."

planificación podrían ser denominados "Planes Directores de Desarrollo Territorial del Estado" y en su texto debiera recogerse, explícitamente, que la habilitación de la que dispone el Estado para su realización proviene de los artículos 131 y 149.1.13º de la Constitución Española.

Las Comunidades Autónomas, conocedoras de los compromisos asumidos por el Estado, procederían a la aprobación de los correspondientes Planes de Ordenación Territorial, exponiendo sus líneas de actuación sobre las infraestructuras y el desarrollo de la actividad económica de la Comunidad en el marco de las competencias estatutariamente adquiridas.

Las Entidades Locales, formada ya una idea cabal de todas las medidas que los niveles superiores de decisión van a implementar, ordenarían los usos del suelo y regularían los procesos de urbanización y edificación, procurando maximizar los beneficios sociales que pudieran derivarse.

Este esquema, que "prima facie" cabría tildar de rígido y simplista, podría convertirse en piedra angular del edificio de la financiación de infraestructuras del siglo XXI. No se descubre nada nuevo cuando se afirma que uno de los elementos que más disuade a la iniciativa privada, a la hora de decidirse a intervenir en la financiación de obras públicas, es la posibilidad de que los primigenios proyectos puedan ser alterados en función de sustituciones en la titularidad del Gobierno. Esta circunstancia, que ha venido denominándose "riesgo político", puede ser evitada si se exterioriza un compromiso firme de todas las Administraciones implicadas a través de los respectivos planes y, sobre todo, si se garantiza que la actuaciones de todos ellos estarán perfectamente coordinadas en dirección a objetivos comunes.

BIBLIOGRAFÍA

ARIÑO ORTIZ, G., *Principios de Derecho Público Económico*, Comares, Granada, 1999.

BÉRTOLO CADENAS, J. J. *Análisis del origen, evolución y futuro de los P.D.T.C. a través de la experiencia gallega*, en *Revista de Estudios Territoriales*, Nº 3, MOPU, 1981.

BIEHL, D., *Infraestructuras y desarrollo regional*, en *Papeles de Economía Española*, nº 35, Fundación FIES, 1988.

CARABBA, M. *L'intervento pubblico per la sistemazione del territorio*, Giuffrè, Roma, 1970.

CARCELLER FERNÁNDEZ, A., *Introducción al Derecho Urbanístico*, Tecnos, Madrid, 1993.

DE MIGUEL GARCÍA, P., *La acción territorial y los desequilibrios regionales*, en *Organización territorial del Estado (Comunidades Autónomas)*, IEF, Madrid, 1984,

DELMAS, C. *L'aménagement du territoire*, PUF, París, 1963.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A., *El sistema de transportes y comunicaciones en el Área Metropolitana. de A Coruña. 1970-1998*, Excma. Diputación Provincial de A Coruña, A Coruña, 2000.

FEAL LAGO, C., *Estudio de la problemática a nivel europeo y análisis de los particulares sistemas nacionales*, Ministerio de la Vivienda , Madrid, 1970.

FEAL LAGO, C. *La Ordenación del Territorio en Europa. Estudio de la problemática a nivel europeo y análisis de los particulares sistemas nacionales*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, 1970.

GONZÁLEZ LAXE, F., *Economía marítima y tipologías portuarias*, Boletín económico del ICE nº 2717, del 21 de enero al 3 de febrero de 2002.

IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R. et al., *Transportes. Un enfoque integral*, Servicio de publicaciones del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1994.

JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, F. J., *Obras públicas e iniciativa privada*, Montecorvo, Madrid, 1998.

LAJUGIE, J., DELFAUD, P. y LACOUR, C., *Espace regional et aménagement du territoire*, Dalloz, París, 1979, págs. 83 y sigs.

LÓPEZ RAMÓN, F., *Planificación Territorial*, en Revista de Administración Pública, nº 114, Septiembre-diciembre 1987.

MEILÁN GIL, J. L., *El territorio, protagonista del desarrollo*, Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, 1971.

NÉMERY, *De la liberté des communes dans l'aménagement du territoire*, LGDJ, París, 1981.

PAREJO ALFONSO, L., *La Ordenación urbanística. El período 1956-1975*, Montecorvo, Madrid, 1979.

QUERMONNE, J.-L. y ANTOINE, S. *Aménagement du territoire et développement régional, la Documentation française*, Tomo I, Institut d'études politiques de Grenoble, 1965, pág. 4.

RACIONERO, L., *Sistema de ciudades y Ordenación del Territorio*, Alianza, Madrid, 1978.

ROIG ALONSO, M., *Desarrollo territorial y financiación pública*, en *Desarrollo local y comarcalización*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1993.

SALA ARQUER, J. M., *Aspectos jurídicos de la Ordenación del Territorio*, Instituto Nacional de Prospectiva, Madrid, 1980.

SÁNCHEZ PAVÓN, B., *Port Areas Planning and effects of Port-City Barrier*, en *Regions and Fiscal Federalism*, Universidad de Oporto, 2004.

SÁNCHEZ PAVÓN, B., *La financiación de la Red Transeuropea de Transporte*, Unión Europea Aranzadi, noviembre de 2005.

SÁNCHEZ PAVÓN, B., *Los puertos y las zonas de actividades logísticas*, Instituto Gallego de Estudios del Transporte y las Infraestructuras, 2004.

SÁNCHEZ PAVÓN, B., *El futuro de las relaciones puerto-ciudad*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidade da Coruña, 2003.

SÁNCHEZ PAVÓN, B., *Planificación urbanística y aeropuertos de interés general. Reflexiones acerca de la intervención de los municipios en la planificación aeroportuaria*, Fundación Pi i Sunyer de Estudios Autonómicos y Locales, 2004.

SÁNCHEZ PAVÓN, B., *Nueva Fórmulas en la Financiación de Infraestructuras*, en DÍAZ FERNÁNDEZ, J.A. y LOIS FERNÁNDEZ, R.C., *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia*, Excma. Diputación Provincial de Pontevedra, 2004.

SOSA WAGNER, F., *La gestión de los servicio públicos locales*, MAP, Madrid, 1995.