



## **PLATAFORMAS LOGÍSTICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO: ACTUACIONES EN GALICIA<sup>1</sup>**

**Autores y e-mail de la persona de contacto:**

Alejandro LÓPEZ GONZÁLEZ  
Alejandro.lopez@unileon.es

Paz BENITO DEL POZO

**Departamento: Geografía y Ordenación del Territorio**

**Universidad: León**

**Área Temática:** 8. *Movilidad, transportes e infraestructuras*

**Resumen:** *Las plataformas logísticas, entendidas como áreas empresariales destinadas a incluir firmas vinculadas directamente al mundo de la logística o con procesos productivos dependientes de las cadenas de suministro, han tenido un desarrollo discreto en Galicia: las plataformas logísticas son de pequeño tamaño y los grandes proyectos en este campo han seguido un tortuoso camino plagado de dificultades y con un futuro, en algunos casos, incierto. La localización estratégica de Galicia, con gran parte de su actividad económica condicionada por su carácter litoral, convierte en recomendable el desarrollo de actuaciones logísticas vinculadas a las instalaciones portuarias, ya sea en áreas próximas a los puertos ya en áreas distantes, aunque vinculadas a ellos mediante infraestructuras de gran capacidad. El presente trabajo pretende hacer un repaso sobre la dotación presente de este tipo de infraestructuras, de las perspectivas de las actuaciones previstas de este tipo por los sucesivos planes sectoriales de ordenación de áreas empresariales y la coherencia entre la localización de áreas logísticas, en funcionamiento y previstas, y el modelo territorial diseñado por la Xunta de Galicia en las directrices de ordenación del territorio.*

**Palabras Clave:** *Actuaciones logísticas, suelo empresarial, ordenación sectorial del territorio, Galicia*

**Clasificación JEL: R49, R53**

---

<sup>1</sup> Investigación desarrollada en el marco del Proyecto de Investigación I+D+i financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, convocatoria de 2010 (Ref. CSO2010-18471). Investigador Principal: Dra. Paz Benito del Pozo.



## 1. Introducción

La posición geográfica de Galicia ha tenido una gran incidencia sobre su desarrollo económicos, llegándose a afirmar que ha sido incluso “determinante” (La Caixa, 2007, p. 9). Desde el punto de vista logístico tiene elementos positivos, pues se encuentra cerca de las rutas marítimas que asegura el grueso del comercio entre Europa noroccidental y el resto del planeta, y, por otra parte, posee un litoral recortado donde abundan los abrigos naturales necesarios para la actividad portuaria. Pero, siguiendo el mismo discurso, tiene puntos débiles notables: situada en el extremo noroccidental de la península, se encuentra alejada de los principales polos de actividad económica española, posee conexiones terrestres que históricamente han sido claramente deficientes y, solo muy recientemente, han experimentado mejoras en lo que a las comunicaciones por carretera se refiere. Finalmente, el desarrollo industrial de la región no le ha permitido superar el relativo atraso económico en relación con otras comunidades autónomas, parcialmente paliado por la presencia de centros productivos de multinacionales que aseguran la existencia de un constante flujo de mercancías con origen y destino en el territorio regional, aunque también vapuleada por la severa crisis que actualmente castiga las economías desarrolladas: Citroën, Inditex, Alcoa, Endesa o Repsol alimentan importantes flujos de suministros y/o productos terminados. Lo anterior tiene fiel reflejo en los principales puertos gallegos, tomando como referente los principales puertos de Galicia para 2012 podemos apreciar que no son los más relevantes del sistema portuario estatal (las autoridades portuarias de Ferrol-San Cibrao y A Coruña ocupan el décimo y decimoprimer puesto, respectivamente, muy lejos del movimiento registrado por los puertos situados en la fachada mediterránea), pero también que el peso de algunas de las empresas que hemos mencionado anteriormente es determinante: en Ferrol-San Cibrao los desestibos de gráneles sólidos son su principal actividad, principalmente descargas de Carbón para la central térmica de Endesa de As Pontes en las instalaciones ferrolanas y de bauxita para Alcoa en San Cibrao; en A Coruña la mayor parte del tráfico comercial es en forma de gráneles líquidos, abrumadoramente dominados por los productos petrolíferos propiciados por la refinería de Repsol; en Vigo el principal cliente es PSA, lo que se deja sentir en el hecho en que el principal capítulo de este puerto son las mercancías generales.



Vemos, pues, como la actividad portuaria, la de mayor potencial dada las características de la geografía gallega, es relativamente pequeña en comparación con otros litorales españoles, y, en el caso de los principales puertos de la región, dependiente de un grupo limitado de empresas bastante convencionales desde el punto de vista de la logística (la dependencia del comercio exterior gallego de la actividad de pocas empresas ha sido oportunamente señalado por González López, 2002). Esto no significa la ausencia de innovación en este campo, Inditex es un ejemplo de ello, el punto fuerte de esta multinacional es el diseño de un modelo de gestión logística ciertamente brillante, permitiendo que los cuarteles generales de esta multinacional permanezcan en A Coruña a pesar del relativo aislamiento de Galicia, aunque, eso sí, integrando buena parte de su actividad logística en plataformas situadas en otros puntos de la península (vid. Escalona y Ramos, 2010 y 2013), manteniendo únicamente dos instalaciones logísticas en Galicia: Arteixo y Narón. Tampoco podemos olvidar la complejidad del tráfico comercial en torno a la planta viguesa del grupo PSA, históricamente nodo de un potente comercio intrafirma responsable de que el principal socio de Galicia haya sido tradicionalmente Francia.

Más allá de la actividad logística de Inditex, en gran medida realizada en instalaciones fuera de Galicia, nos centraremos en las superficies planificadas especializadas en el transporte y actividades conexas radicadas en Galicia, sean operativas sean actuaciones previstas y contempladas por los documentos de ordenación sectorial. Este último aspecto es de especial relevancia, pues las iniciativas más ambiciosas en este campo, como son la *Plataforma logística industrial Salvaterra-As Neves (PLISAN)* y la *Plataforma logística, empresarial y portuaria de Ferrol (Mandiá)*, no están en funcionamiento: la primera aún se encuentra en obras, dilatándose en el tiempo su construcción debido a múltiples dificultades; la segunda aún se encuentra únicamente en papel, pues a pesar de que es un proyecto de mediados de la primera década del presente siglo no ha pasado aún de la fase de tramitación. En agudo contraste con la ambición de lo que aún no es una realidad tangible, las superficies logísticas en funcionamiento son relativamente numerosas (un total de nueve sobre las quince actuaciones contempladas por el plan sectorial de suelo empresarial vigente en Galicia) pero son de escasa talla y, cuando supera ciertos umbrales, es de uso mixto. En



definitiva, el mapa logístico de Galicia tiene poco que ver con la importancia que ha adquirido esta vertiente de la actividad económica en otras partes del Estado, no sólo con aquellos territorios más potentes económicamente (vid. Santiago, 2008, y Del Río y Rodríguez, 2012 para la Comunidad de Madrid; Badenas y otros, 2011, para el catalán) sino con otros que han visto la logística como una oportunidad estratégica de crecimiento, caso de Aragón (vid. Val y otros, 2011, y Royo y Kaisalburg, 2008).

El presente trabajo tiene dos objetivos:

1. Analizar las previsiones sobre actuaciones logísticas de los sucesivos Planes Sectoriales de Ordenación de las Áreas Empresariales de Galicia. Ello implicará trabajar sobre documentos que pretenden adecuar la oferta de suelo empresarial a las necesidades detectadas, si bien debemos destacar que la naturaleza genérica de este documento manifiesta la ausencia de una clara estrategia de la Xunta de Galicia en lo que atañe al sector logístico.

2. El estudio detenido de las plataformas logísticas, ya sean operativas ya sean en proyecto, y de su coherencia con las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia aprobadas en 2011. En este punto pretendemos contrastar la coherencia de las localizaciones con un modelo territorial que, en principio, orienta la planificación sectorial impulsada desde la Administración autonómica.

El primero de los objetivos de este trabajo se sustancia en el primer apartado, reservando el segundo y el tercero a aspectos relacionados con el segundo de los objetivos mencionados más arriba.

## **2. La dotación de superficies logísticas en el los planes de ordenación de áreas empresariales**

La principal herramienta para ordenar la localización de las superficies logísticas no va a ser una norma específica, como es el caso de otras comunidades como por ejemplo Castilla y León (López y Benito del Pozo, 2012), sino queda al albur de un documento que cubre las distintas manifestaciones del suelo empresarial: el Plan Sectorial de Ordenación de Áreas Empresariales de Galicia (PSOAE en lo sucesivo). Este documento es relativamente tardío, tanto en comparación con otras comunidades



vecinas con mayor preocupación en esta cuestión concreta (Asturias es un buen ejemplo, vid. Benito del Pozo, 2014), como desde el punto de vista temporal, pues aunque la Ley de Ordenación del Territorio de Galicia es de 1995, no es hasta nueve años más tarde cuando cuenta con la primera manifestación de ordenación del suelo industrial, que no logístico pues no cuenta con ningún documento específico para la planificación de este tipo de actuaciones.

Para desarrollar este apartado nos apoyaremos en una obra de uno de los coautores de este trabajo (López González, 2014), del que sólo tomaremos los aspectos genéricos particularizando en esta aportación aquellos aspectos estrictamente relacionados con la actividad logística.

El primer Plan de estas características es publicado por la Xunta de Galicia en 2004. El PSOAEG de 2004, en gran medida provisorio a la espera de las ya mencionadas directrices, documento circunstancial obligado en parte por las consecuencias de naufragio del *Prestige* en noviembre de 2002. La gestión harto discutible del desastre por parte de las administraciones públicas implicadas y la fuerte movilización de la sociedad gallega en respuesta a los desastrosos de los responsables de gestionar la crisis medioambiental, consecuencia de la magnitud del vertido de crudo, aconsejó la elaboración del denominado Plan Galicia. Esta iniciativa consistía en un programa de inversiones en infraestructuras y ayudas sectoriales, todas ellas con el objetivo de recuperar el medio natural y retomar el pulso económico del litoral gallego, en gran medida dependiente del marisqueo y de la pesca de bajura. Una parte sustancial de las infraestructuras consistieron en un rosario de proyectos de polígonos industriales, la mayoría de escaso tamaño y alcance local, para lo cual se creó una sociedad pública que operaría como promotor y comercializador de este nuevo suelo empresarial: Suelo Empresarial del Atlántico (SEA), participada por el gobierno central a través de SEPES y por la Xunta de Galicia a partir del Instituto Galego da Vivenda e Solo (IGVS), y que a la larga absorbió Sigalsa, histórica sociedad promotora de suelo industrial creada en los tiempos del gran área de expansión de Galicia, cuando a fines de los 1970 se abandonó la política de los polos de desarrollo. El PSOAEG 2004 fue un documento en gran medida improvisado y conceptualmente poco elaborado, contando con dos





objetivos expresos: uno genérico, paliar los desequilibrios territoriales internos, y otro muy concreto, diversificar la base económica de las comarcas litorales buscando atraer nuevas iniciativas empresariales o mejorar la competitividad de las ya existentes; el primer objetivo fue abordado de manera claramente mejorable, el segundo permitió incorporar en las prescripciones de ordenación del territorio las promesas del Plan Galicia. En el plano logístico la principal contribución del PSOAEG 2004 consiste en incluir la PLISAN y el *Centro de Transportes y Mercancías e Intermodal de Ourense* (San Cibrao das Viñas) en sus previsiones; de los dos proyectos únicamente el segundo presta sus servicios, lo que, por otra parte, informa de la tortuosa trayectoria del primero pues, a día de hoy, aún no han concluido las obras y, en consecuencia, no es operativo.

En 2009, se procede a la redacción de un nuevo plan, el PSOAEG 2009. la actualización en la ordenación de las superficies industriales está motivada por las siguientes razones: las carencias notables detectadas en el PSOAEG 2004, cuyas previsiones eran insuficientes al multiplicarse los proyectos de suelo empresarial en aquellos años la necesidad de acompañar a todo documento de ordenación del territorio de la correspondiente evaluación ambiental estratégica, nuevo requisito al que obligó la legislación de la Unión Europea ; y, finalmente, por cambios políticos motivados por el retorno del Partido Popular al gobierno regional, lo que implicó la revisión de algunos proyectos ideados por el gabinete de coalición entre el Partido Socialista de Galicia-PSOE y el Bloque Nacionalista Galego. El PSOAEG 2009 establecía dos horizontes temporales, 2012 y 2015: tomando la referencia de 2012 se contemplaban entre los proyectos logísticos previstos se mantenía la PLISAN, la ampliación del centro de transporte de mercancías sito en San Cibrao das Viñas y, como innovación de calado, se defendía la creación de un puerto seco en Monforte de Lemos; en relación a 2015 la nómina se ensancha con las plataformas logísticas de Ferrol-Mandía y Marín-Pontevedra, y tres ampliaciones adicionales a proyectos previstos para 2012 (puerto seco de Monforte) o en funcionamiento (una fase más para el centro de transporte de San Cibrao das Viñas).

El PSOAEG 2009 se somete a reconsideración en 2011, año en el que se aprueban las primeras Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOT). El



resultado es el actualmente vigente PSOAEG 2012, nuevo documento de ordenación sectorial adaptado tanto a las prescripciones de las DOT como al Plan de Ordenación Litoral (POL). En lo que se refiere a las previsiones del plan no existen grandes discrepancias si las comparamos con el plan anterior, manteniendo el grueso de los proyectos contemplados por el PSOAEG 2009, pero incorpora otras actuaciones que habían sido concebidos al margen de ese plan, y establece nuevas previsiones consecuencia de las necesidades añadidas de suelo empresarial detectadas por el equipo redactor del nuevo plan. Una característica del PSOAEG 2012 era la introducción de horizontes temporales para el cumplimiento de los proyectos contemplados por el plan sustancialmente diferentes a los planes previos, frente al cortoplacismo de los documentos anteriores opta por demorar en el tiempo el horizonte cronológico al que ciñe sus proyectos: fija una fecha expresa, 2024, bastante demorada respecto al año base, y procede a incluir una etapa subsiguiente y cronológicamente indefinida conceptualizada como “programación diferida”. El resultado de esta práctica es la elaboración de un amplio catálogo de proyectos plagados de incertidumbres, en especial en estos momentos de serias dificultades económicas.

El cuadro 1 resume el estado actual de las infraestructuras de este tipo según el PSOAEG2012. Son un total de 16 instalaciones (realmente 14, pues dos de ellas se encuentran desdobladas en fases con distinto grado de desarrollo), de las que nueve son plenamente operativas y siete se encuentran en estadios previos a su puesta en marcha. Entre estas últimas el colectivo que implica una mayor superficie neta (185,68 hectáreas, el 40 % en cifras redondas) son aquellas que se encuentran en obras, principalmente porque dentro de este capítulo se encuentra la Plisan; también representa una bolsa importante de terreno los tres proyectos en fase de trámites administrativos (127,21 hectáreas, el 27,30 %), con la plataforma logística de Mandiá como proyecto estrella; finalmente, la categoría que implica menores superficies son las actuaciones en estudio, dos plataformas que tienen como punto en común su situación en la periferia de la ciudad de Pontevedra (la plataforma logística Marín-Pontevedra y el parque logístico Vilaboa-Pontevedra).



**Cuadro 1: Actuaciones logísticas según desarrollo**

Desarrollo	Actuaciones		Superficie neta	
	Nº	%	Has.	%
En funcionamiento*	9	56,25	92,55	19,89
En ejecución	2	12,50	185,68	39,91
En tramitación	3	18,75	127,21	27,34
En estudio	2	12,50	59,83	12,86
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00</b>	<b>465,27</b>	<b>100,00</b>

Fuente: PSOAEG 2012

\* Ajustada con datos ofrecidos por el Consorcio Zona Franca de Vigo

El balance presentado por la memoria del PSOAEG2012 está marcado por tres rasgos básicos:

- El pobre nivel dotacional en funcionamiento, tanto en cifras absolutas como en relación a las previsiones contenidas en el documento de ordenación. Tan sólo 92,55 hectáreas, la quinta parte de la superficie establecida por el plan.

- El elevado grado de atomización de las superficies operativas en la región. El tamaño promedio supera por poco las 10 hectáreas, si bien esta cifra se encuentra distorsionada por valores extremos: por una parte, al menos tres áreas son de talla ciertamente escasa (las ciudades de transporte de Santiago de Compostela y Lalín, amén del centro de transporte y automóviles de Verín no llegan a las tres hectáreas); en el otro extremo, el centro de transportes de Culleredo y la fase destinada a logística del parque de Valladares se encuentran en valores en torno a las 20 has.

- Las economías de escala en este campo quedan demoradas en el tiempo. Las grandes iniciativas, PLISAN y Mandiá, aún están en obras o sobre el papel. Los obstáculos ante los que se enfrentan son tanto administrativos como de ejecución, los primeros por el fuerte desembolso derivado de las expropiaciones necesarias para conformar la bolsa de terreno precisada por dichas plataformas, los segundos por las obras necesarias para preparar el terreno y urbanizarlo. En ello influye tanto la elevada fragmentación de la propiedad en Galicia como la carencia de terrenos completamente llanos, lo que obliga a costosos desmontes e infraestructuras de canalización de cursos de agua.





Cerramos este apartado con una referencia a las instituciones implicadas en la creación de infraestructuras logísticas (cuadro 2). Los principales promotores de suelo logístico en Galicia son la Xunta de Galicia, fundamentalmente a través del Instituto Galego da Vivenda e do Solo (IGVS), Xestur y la Dirección Xeral de Transportes; y el Consorcio Zona Franca de Vigo. Los organismos vinculados a la Administración regional promueven en solitario seis actuaciones, entre los que destacan el ya operativo Centro de Transporte sito San Cibrao das Viñas, el puerto seco de Monforte y la futurible Plataforma Logística Marín-Pontevedra. Este activismo los organismos dependientes de la Xunta, en especial del IGVS, no se refleja en términos de porcentaje de suelo, la memoria del PSOAEG 2012 refleja que este organismo apenas promueve un 12,59 % del suelo logístico contemplado por el plan. Mayor peso adquiere el IGVS si se contabiliza los proyectos en colaboración con otros actores, así las grandes superficies previstas como complemento a los puertos de Ferrol y Vigo implican que en cerca de siete de cada diez hectáreas de suelo logístico en funcionamiento o en proyecto están participadas de una manera u otra por la Xunta de Galicia.

**Cuadro 2: Actuaciones logísticas según promotor**

Desarrollo	Actuaciones		Superficie neta	
	Nº	%	Has.	%
Xunta de Galicia	6	37,50	58,58	12,59
Zona Franca*	3	18,75	47,49	10,21
Xunta de Galicia-otros promotores	2	12,50	274,24	58,94
Zona Franca-otros promotores	1	6,25	168,14	36,14
SEPES-SEA	2	12,50	17,11	3,68
Operadores privados	3	18,75	69,09	14,85

Fuente: PSOAEG 2012

\* Ajustada con datos ofrecidos por el Consorcio Zona Franca de Vigo

Zona Franca es el segundo agente promotor, las instalaciones de Bouzas y el Parque de Valadares son responsabilidad de este organismo en el que participan la Administración central, el consistorio vigués y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de la capital olívica. En solitario participa en la génesis del 10,21 % del



suelo de este tipo; pero si a estas cifras unimos su participación en la PLISAN el porcentaje se dispara hasta cerca de la mitad del espacio logístico regional.

Xunta y Zona Franca no son los únicos promotores de suelo, de manera más modesta aparecen otros agentes como son las autoridades portuarias de Ferrol-San Cibrao y Vigo, que colaboran con los anteriores en el desarrollo de superficies de almacenaje y manipulación logística necesarias para ampliar el volumen de tráfico portuario. La Administración central, bien a través del SEPES, bien de SEA, cuenta con centros de transporte de mercancías en Santiago de Compostela y en Vilanova de Arousa, en este último caso vinculado al puerto de Vilagarcía de Arousa (3,68 % del suelo logístico).

Finalmente, la actividad privada se sustancia en tres centros de transporte de mercancías, uno no menor en Culleredo promovido por una filial de Fadesa, otro más, prácticamente anecdótico, en Verín promovido por Primorsca, y, finalmente, está en estudio uno más en Pontevedra-Vilaboa. en conjunto la iniciativa representan el 14,85 % del suelo planificado destinado a actividades anexas al transporte, si bien la incertidumbre que rodea al proyecto de Pontevedra-Vilaboa obliga a matizar dichas cifras.

### 3. Las actuaciones y las tipologías logísticas

En este apartado procedemos a describir las actuaciones logísticas previstas por el PSOAEG 2012, agrupándolas en las tipologías definidas por la *Estrategia logística española* (Ministerio de Fomento, 2013)<sup>2</sup>. Fomento distingue ocho categorías: centros de transporte por carretera o parques logísticos, instalaciones logísticas de Adif, terminales ferropuertuarias, derivaciones particulares de la red ferroviaria o apartaderos en explotación comercial, puertos secos y terminales marítimas terrestres, zonas de actividad logística, y centros de carga aérea. La *Estrategia logística española* contempla un catálogo de infraestructuras logísticas más amplio que el PSOAEG 2012 debido a

---

<sup>2</sup> Xunta y Ministerio actúan con lógicas diferentes. Un claro ejemplo es que Fomento cuenta con su propio plan (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda –PITVI–) que, con horizonte 2024, incluye para Galicia cuatro terminales intermodales estratégicas a desarrollar, Vigo-Plisan, Pontevedra, A Coruña y Monforte. Si tomamos el PSOAEG no encontramos referencia alguna a una plataforma logística en A Coruña, refiriendo como proyectos estrella a los de Ferrol-Mandiá, Vigo-Pisan, Marín-Pontevedra y Monforte de Lemos.



que el segundo es muy restrictivo ya que sólo considera suelo empresarial, en cambio el documento del Ministerio incluye éstas pero también instalaciones de Adif y de las Autoridades Portuarias empleadas en tareas logísticas no ofrecida a empresas externas a dichos entes. En consecuencia, en el proceso de calificación de las actuaciones previstas por la Xunta de Galicia no encontramos infraestructuras ferroviarias ni portuarias, ni mucho menos centros de carga aérea, aunque en este último caso ni siquiera existen en el documento de Fomento debido al débil tráfico de mercancías en los aeropuertos gallegos<sup>3</sup>. Por razones meramente positivas diferenciamos las actuaciones en funcionamiento de las proyectadas.

La totalidad de las superficies en funcionamiento (cuadro 3, figura 2) se incluyen dentro de las categorías de centros logísticos por carretera o parques logísticos, instalaciones donde la intermodalidad está limitada por las carencias del trazado de la red ferroviaria o la conectividad con las instalaciones portuarias. Son las más numerosas porque el grueso del transporte de mercancías se realiza por carretera, contando con las instalaciones precisas para la actividad logística en sí (almacenaje, carga y descarga) y con servicios auxiliares a la logística (administración de empresas logísticas, centros de contratación de carga); en el ejemplo que nos ocupa esta definición se ajusta solo parcialmente a la realidad, la suerte de los parques gallegos ha sido desigual, abundando las parcelas carentes de actividad, en gran medida por la parquedad de servicios auxiliares ofrecidos salvo contadas excepciones (Valladares, Culleredo).. En Galicia se encuentran a lo largo del eje atlántico o áreas urbanas, encontrando sólo dos ejemplos aislados en el resto del territorio: Lalín y Verín. La primera es una ampliación del polígono industrial *Lalín 2000*, se inauguró en 2010 con el cometido de operar como centro de transporte, cuenta con las instalaciones fijas necesarias para satisfacer las necesidades de las empresas de transporte de la comarca, sufriendo una suerte desigual por esa misma causa: depende totalmente del nivel de actividad industrial de la comarca del Deza, durante años floreciente pero que está siendo castigada por la fuerte

---

<sup>3</sup> Según datos de AENA para 2013 el aeropuerto gallego con mayor volumen de tráfico de mercancías es el de Santiago de Compostela con 1,9 millones de toneladas, muy lejos de las terminales de aeródromos como el de Adolfo Suarez Madrid-Barajas (346,6 millones de Tm.), Barcelona-El Prat (100,3), Zaragoza (71,7) o Vitoria (37,5), siendo estos cuatro los únicos que disponen de centros de carga aérea. Vid. <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ccurl/894/319/Estadistica%20Anual%20definitiva%202013.pdf>



incidencia de la crisis en sectores claves de la economía local (construcción, elaborados metálicos), cerrando empresas que se habían instalado inicialmente allí. En Verín un operador privado, Primosca SL, pretende consolidar un centro de transporte con el objetivo de captar la potencial actividad logística en un nodo de comunicaciones en el que confluye la autovía das Rías Baixas, A-52, y una ruta que canaliza hacia Europa parte del tráfico pesado con origen en el norte de Portugal (de esta localidad ourensana parte la autovía A-75, que en territorio portugués se prolonga hacia Viseu, ya en el centro del país vecino), intentando replicar a escala más modesta el centro de transporte de Benavente (Zamora). El resultado obtenido por este proyecto es, por lo menos a día de hoy, poco afortunado: grandes superficies de terreno urbanizado sin edificar, en las que existen abundantes plazas para aparcamiento de vehículos pesados sin utilizar debido a que apenas cuenta con vigilancia, y unos servicios auxiliares pobres entre los que se cuenta una gasolinera y un hotel.

**Cuadro 3: actuaciones logísticas en funcionamiento en el PSOAEG 2012**

Área logística	Localidad	Superficie neta (has.)	Promotor	Tipología
Centro logístico de transporte	Culleredo	23,1	Obralar SL (Fadesa)	PL
Ciudad del Transporte de Santiago	Santiago de Compostela	2,95	SEPES	PL
Centro de transportes y mercancías e intermodal de Ourense (Fases I y II)	San Cibrán das Viñas	12,54	IGVS	PL
Centro de transportes y automóviles de Verín	Verín	2,52	Primosca	PL
P.I. Lalín 2000-Fase II (Ciudad del Transporte de Lalín)	Lalín	1,77	IGVS	PL
Central de transportes de	Ponte Caldelas	4,09	IGVS	PL



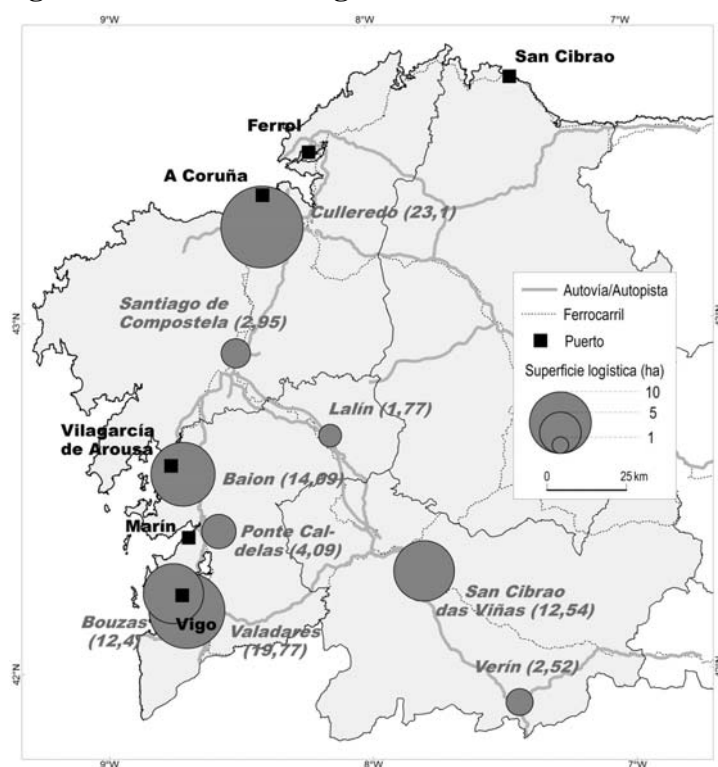
Ponte Caldelas				
Área Portuaria de Bouzas	Vigo	12,40	Consorcio Zona Franca de Vigo	PL
Parque* tecnológico y logístico de Valadares	Vigo	19,77	Consorcio Zona Franca de Vigo	PL
P.E. Área logística de Baión-Ría de Arousa	Vilanova de Arousa	14,16	SEA	PL

Fuente: PSOAEG 2012, *Estrategía Logística Española* y elaboración propia

Nota: PL, parque logístico.

\* Superficie ajustada a datos ofrecidos por el Consorcio Zona Franca de Vigo

**Figura 1: Actuaciones logísticas en funcionamiento**



Fuente: PSOAEG 2012 y elaboración propia

La misma precariedad se observa en los centros logísticos de Baión y Ponte Caldelas. El primero es una instalación promovida por SEA en Vilanova de Arousa, a





apenas 9 Km. de las instalaciones portuarias de Vilagarcía de Arousa con la que está comunicada por la N-640. En sentido estricto no es una instalación logística, aunque se denomine como tal en el PSOAEG 2012, ya que SEA lo configuró inicialmente como parque empresarial dentro del programa de inversiones en aquel Plan Galicia posterior al naufragio del *Prestige*, con el tiempo el nulo nivel de ocupación de sus parcelas aconsejó al promotor a iniciar conversaciones con la Autoridad Portuaria de Vilagarcía para integrar el parque en el complejo portuario, no llegándose aún un acuerdo debido a que las instalaciones portuarias son suficientemente amplias para satisfacer las necesidades logísticas del puerto.. El parque logístico de Ponte Caldelas es otra superficie en funcionamiento pero con un nivel de ocupación nulo, se encuentra integrado en un complejo empresarial cercano a la capital pontevedresa al encontrarse unido a los parques empresariales de O Campiño (Pontevedra) y A Reigosa (Ponte Caldelas); a pesar de estar razonablemente cerca del puerto de Marín-Pontevedra, el objetivo de esta instalación es ofrecer suelo a empresas de transporte que operan en Pontevedra y su área de influencia, apoyándose en el potencial atractivo de los polígonos vecinos para la localización empresarial.

Los restantes parques logísticos poseen un grado de utilización mayor que los precedentes, fundamentalmente por estar situados en la proximidad de centros urbanos de mayor tamaño y actividad económica. Son cinco parques en cuatro áreas urbanas: A Coruña, Ourense, Santiago de Compostela y Vigo. El polo más relevante es Vigo, donde existen dos parques singulares en el presente panorama logístico: el *parque científico y logístico de Vigo* (Valladares-Vigo) y el *Área portuaria de Bouzas*. Ambos casos están situados en una comarca industrializada y con grandes carencias de suelo para este tipo de usos, los dos están promovidos por la Zona Franca de esa ciudad y tienen rasgos funcionales que lo alejan de un centro de transporte convencional: el parque de Valladares, puesta en funcionamiento en 2004 con carácter mixto, pues combina una fase propiamente logística con otra destinada a captar firmas tecnológicamente innovadoras, está situada en un área fácilmente accesible desde cualquier punto del área metropolitana y con el exterior de la misma, pues se localiza en el entronque de dos vías de alta capacidad (segundo cinturón de Vigo o VG-20, y la autopista que de acceso al Val Miñor o AG-57) evitando que el tráfico generado por



esta instalación se vea afectado por la tradicional congestión viaria del casco urbano vigués. Existe un total de 19 empresas en el recinto destinado a logística, la mayoría generalistas pero también con sociedades dedicadas a tramos especializados en el mundo del transporte (alimentación, componentes del automóvil) o a servicios conexos (por ejemplo, Denso es una sociedad especializada en la fabricación de sistemas de refrigeración y climatización en vehículos). Está prevista la ampliación del parque con 15,32 has. netas, aunque se desconoce si esta segunda fase incluirá suelo para usos logísticos.

El *Área Portuaria de Bouzas* es una parte más del puerto de Vigo aunque no está formalmente integrado en las instalaciones de la Autoridad Portuaria, su promotor y gestor es la Zona Franca quien la concibió y puso en funcionamiento en 1992 como una plataforma de estibe y desestibe de bienes para la industria de la automoción. De hecho la principal operadora del recinto es el grupo PSA, desarrollando en su interior tareas de aprovisionamiento de componentes y de expedición de automóviles terminados. Tradicionalmente esta instalación ha tenido problemas de accesibilidad, pues al estar localizada en el caso urbano de Vigo existían crónicas dificultades tanto para el tránsito pesado como para el de vehículos particulares en las inmediaciones del Área de Bouzas. Estas dificultades se han paliado con la apertura de la VG-20, facilitando la comunicación tanto con el exterior de la ciudad como con la factoría del grupo PSA de Balaidos.

En las inmediaciones de A Coruña está el centro de Transportes de Culleredo, promovido por Fadesa a través de su filial Obralar SL e inaugurado en 2007. Situado en la parroquia de Ledoño (Culleredo), está situado en las inmediaciones de la autovía A-6 y en las cercanías del aeropuerto de Alvedro, no teniendo competencia de proyectos análogos en el área metropolitana coruñesa. Su superficie neta es de 23 hectáreas donde operan una decena de empresas de perfil semejante a las que operan en Valladares, a las que se une una amplia superficie adicional destinada a servicios auxiliares a la logística y el transporte (incluye desde centro de acogida de tripulaciones, hasta hoteles e incluso servicios de Inspección Técnica de Vehículos).



Un cuarto parque es el *Centro de Transportes y Mercancías e Intermodal de Ourense*, situado en San Cibrao das Viñas. Se configura como un apéndice del polígono industrial de San Cibrao, uno de los de mayor tamaño y antigüedad de Galicia. Sus 12,5 has. de superficie neta corresponden a dos fases, la primera puesta en marcha en 2007 y la segunda en 2010, aunque con niveles de ocupación bastante modestos. La intermodalidad de la actuación deriva de la existencia de un ramal ferroviario que lo une con la línea de ferrocarril Ourense-Zamora, aunque las posibilidades ofrecidas por este medio de transporte no han sido aún aprovechadas. En el PSOAEG 2012 figura la previsión de una tercera fase, aun en tramitación, que implica 5,88 has. netas adicionales a su superficie actual, aunque dado el grado de ocupación presente y las circunstancias económicas actuales posiblemente no se justifique tal ampliación.

Finalmente queda la *Ciudad del Transporte de Santiago de Compostela*. Son 2,95 hectáreas netas anexas al polígono industrial do Tambre y, al igual que éste, promovido por el SEPES. Su configuración lo convierte en un centro en el que es frecuente la presencia de pequeñas y medianas empresas, no necesariamente de transporte o logística, con un mercado estrictamente local.

Las actuaciones previstas por el PSOAEG 2012 (cuadro 4 y figura 2) responden a una mayor ambición y variedad tipológica: la dimensión prevista para las nuevas iniciativas en este campos es claramente superior a las que están en funcionamiento, y se caracterizan por una dimensión funcional innovadora a partir de un recurso mucho más marcado a la intermodalidad sacando partido del potencial portuario de la comunidad, con vistas a captar cuota de mercado en el flujo de mercancías vía marítima. Entre las nuevas actuaciones no se encuentran parques logísticos, en su lugar se pone el acento en plataformas que buscan la interacción entre el tráfico marítimo, el terrestre y, a pesar de la situación actual de la red, del ferrocarril. Excluyendo los proyectos de ampliación de actuaciones actualmente en funcionamiento, los proyectos de parque logístico se limitan al Parque Logístico de Pontevedra-Vilaboa. Este proyecto, promovido por el grupo empresarial de Telmo Martín, estaba previsto como actuación en estudio por parte del PSOAEG 2012, con una superficie neta de 43 has. dispuestas en una estrecha franja de terreno delimitada por la N-550, Tui-A Coruña, y la línea



férrea Vigo-A Coruña, a caballo de los municipios de Pontevedra y Vilaboa. Esta iniciativa ha suscitado la oposición de propietarios de terreno y de colectivos vecinales de su entorno, existiendo bastantes dudas de que llegue a materializarse.

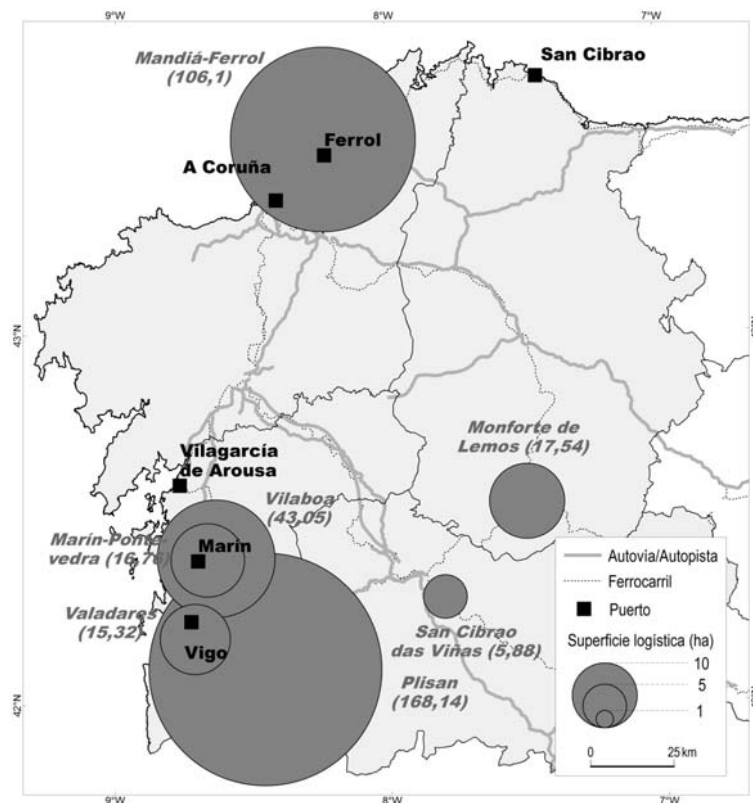
**Cuadro 4: Actuaciones logísticas en proyecto por el PSOAEG 2012**

Área logística	Localidad	Superficie neta (has.)	Promotor	Tipología	Estado
Plataforma logística, empresarial y portuaria de Ferrol	Mandiá-Ferrol	106,01	IGVS-AP Ferrol	ZAL	En tramitación
Puerto seco de Monforte	Monforte de Lemos	17,54	IGVS-Dirección Xeral de Transportes	PS	En ejecución
Centro de transportes y mercancías e intermodal de Ourense (Fase III)	San Cibrán das Viñas	5,88	IGVS	PL	En tramitación
Plataforma logística Marín-Pontevedra	Marín-Pontevedra	16,76	IGVS	ZAL	En estudio
Plataforma logística industrial Salvaterra-As Neves (PLISAN)	Salvaterra de Miño-As Neves	168,14	Xestur Pontevedra-Consorcio Zona Franca de Vigo-AP de Vigo	ZAL	En ejecución
Parque tecnológico y logístico de Vigo (ampliación)	Valadares	15,32	Consorcio Zona Franca de Vigo	PL	En tramitación
Parque Logístico Pontevedra-Vilaboa	Vilaboa	43,07	Privada	PL	En estudio

Fuente: PSOAEG 2012, *Estrategía Logística Española* y elaboración propia  
 Nota: PL, parque logístico; ZAL, zona de actuación logística; PS, puerto seco.



**Figura 2: Actuaciones logísticas en proyecto**



Fuente: PSOAEG 2012 y elaboración propia

Como único ejemplo de puerto seco en Galicia tenemos al *área logística intermodal Puerto Seco de Monforte de Lemos*, es otra iniciativa singular, vinculada esta vez al transporte ferroviario y marítimo. Los puertos secos son una figura que surge al calor de la necesidad de transferir los flujos de transportes de mercancías desde la carretera a otros medios de transporte menos con menores impacto ambiental y siniestralidad (Maeso et alii, 2012), considerándose en muchas ocasiones como una solución para mejorar la eficiencia de las cadenas de transporte desde instalaciones portuarias hacia el territorio de influencia de cada puerto (Roso y otros, 2009). En la década de los 1990 y primeros años del presente siglo se popularizó esta solución logística, aprovechando enclaves ferroviarios con abundante suelo en desuso y con una





localización geográfica estratégica para intentar atraer flujos procedentes de áreas portuarias cercanas, pues se pensaba que actuarían como áreas de clasificación y redistribución de mercancías desembarcadas en dichas instalaciones portuarias. Monforte de Lemos cumplía los requisitos precisos para tener una instalación de este tipo: es un nudo ferroviario, con conexiones directas a los puertos de A Coruña, Ferrol y Vigo; cuenta con espacio propiedad de Renfe, hasta hace pocas décadas empleado como depósito de máquinas ferroviarias y talleres de material rodante; estos terrenos permanecieron años abandonados por el traslado de instalaciones a otros centros como Ourense y Vilagarcía de Arousa, facilitando cualquier procedimiento para convertirlo en puerto seco al reducirse los costes extraordinariamente (se evitaban expropiaciones, limitándose los costes a la negociación con el operador ferroviario del Estado, tampoco había que recurrir a grandes obras para la preparación del terreno), siendo el gasto más relevante el de la construcción de los viales de acceso. La iniciativa contaba con un apoyo adicional, la situación de Monforte es estratégica para un puerto seco, pues está conectada por ferrocarril con los principales puertos gallegos, salvo San Cibrao, y a una distancia equivalente a todos ellos (no más de 200 km por ferrocarril en ningún caso). Por otra parte, tras esta iniciativa se encontraba una suerte de compensación a una localidad en permanente decadencia desde que la desaparición de la tracción vapor en el ferrocarril, había acumulado decenios en los que la ciudad no dejó de perder empleo y actividad económica. En la actualidad aún sigue en construcción, aunque la licitación a fines de 2013 del acceso por carretera a esta instalación es un síntoma de una no muy lejana puesta en marcha.

Las zonas de actividad logística (ZAL), en definición del Ministerio de Fomento, son “áreas especializadas en las actividades de almacenamiento y distribución de mercancías, en donde se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor añadido” (Ministerio de Fomento, 2013, 27). Están estrechamente asociadas a la operativa de grandes puertos, de tal manera que la totalidad de las ZAL españolas están situadas en la vecindad de una infraestructura portuaria o, si están algo más alejadas, están comunicadas con ellas por vías de gran capacidad. En Galicia tenemos tres ejemplos, uno en fase avanzada de construcción, la Plisan, y otros dos aún no iniciados: las plataformas logísticas de Ferrol-Mandía y de Marín-Pontevedra.



La PLISAN ya estaba contemplada por el PSOAEG 2004 como una acción adicional al Plan Galicia, aunque no se dan muchos más detalles a pesar de la complejidad del proyecto, no siendo hasta el presente plan en el que se desarrolla con cierto detalle, apareciendo desglosado en cuatro actuaciones para el período 2009-12. Se trata de una macrosuperficie logística vinculada al puerto de Vigo, participando como promotores en distintas fases el Consorcio Zona Franca de Vigo, la Autoridad Portuaria de Vigo y Xestur. Se sitúa a unos 40 kilómetros de la capital de Vigo, extendiéndose por una amplia superficie de los municipios pontevedreses de As Neves y Salvaterra de Vigo, ocupando una parte considerable de las tierras bajas ribereñas del Miño a su paso por estos municipios (contabilizando la superficie bruta y la minoritaria porción destinada a suelo empresarial no logístico, la superficie afectada alcanza las 419,61 has.), lo que reducía en cierta medida los costes de desmontes por ser las menos accidentadas en este territorio., El suelo neto logístico alcanza las 168 has., distribuidas en bloques con funciones netamente diferenciadas (centro intermodal, y áreas logísticas). Está concebida como un área de almacenamiento y redistribución para el puerto de Vigo y el polo industrial en torno a esta ciudad, con el claro objetivo de descongestionar un espacio urbano con carencias en lo que se refiere a grandes superficies asociadas a la logística, aprovechando áreas alejadas y con buena accesibilidad como es el caso: es un enclave bien comunicado mediante la línea de ferrocarril Ourense-Vigo, si bien algo apartado del trazado de la Autovía A-52, además su cercanía a la frontera portuguesa asegura que pueda proyectar su influencia sobre el Miño portugués. En la actualidad, tras años de obras, esta macrosuperficie logística aún no ha entrado en funcionamiento; por otra parte, la no inclusión del puerto de Vigo entre los nodos básicos en la estrategia europea de transporte incorpora dosis de incertidumbre en que la PLISAN alcance los niveles de actividad previstos una vez se inaugure.

La plataforma logística de Mandiá comenzó a gestarse en 2008, momento en el que la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao remitió al IGVS el proyecto de urbanización de una “plataforma logística, empresarial y portuaria de Ferrol” para potenciar el puerto exterior que promovía la gestora del puerto de la ciudad departamental. En consecuencia, esta obra se configuraba como apoyo al puerto



exterior de Caneliñas, instalación portuaria integrada en el complejo portuario ferrolano que se pretendía impulsar en un momento en el que se desarrollaban puertos exteriores potencialmente competidores (A Coruña y Gijón). A su vez esta plataforma está estrechamente unida a la de una gran superficies empresarial, el parque empresarial de San Pedro de Leixa, con lo que puerto exterior, parque empresarial y plataforma logística tendrían la finalidad adicional de convertirse en un gran polo de actividad económica para impulsar la maltrecha economía de una comarca, como la de Ferrol, en franca regresión desde la reconversión del sector naval a mediados de los 1980. La superficie bruta prevista para la plataforma logística 106,01 has., lo que unidas a las 50,10 del parque empresarial de San Pedro de Leixa, supone una reserva de suelo empresarial considerable para las eventuales necesidades de almacenaje y de actividad empresarial que precise en el futuro el puerto exterior y la comarca ferrolana en general. Las comunicaciones de la plataforma logística están aseguradas al estar situados los terrenos en ambas márgenes de la ronda norte de Ferrol, ronda que termina en las inmediaciones del puerto exterior, y que, a su vez, está conectada con los accesos a la capital departamental tanto hacia la meseta y la fachada cantábrica (autovías AG-64 y A-6) y el eje atlántico (autopista AP-9).

Finalmente, está en estudio una plataforma logística en las inmediaciones del puerto de Marín, de tamaño mucho menor dadas las menores necesidades derivadas del tráfico de un puerto de tráfico más modesto en comparación con el de Ferrol o Vigo (la superficie neta que tendría esta actuación sería de 16,76 has., la décima parte de la que tendrá Plisan y una sexta parte de la de Ferrol-Mandía.

#### **4. Las determinaciones de las DOT y las áreas logísticas en Galicia**

Las DOT consideran expresamente a las actividades logísticas en el apartado relativo al desarrollo de áreas empresariales. Concretamente la determinación 3.2.2 señala que “se preverán plataformas logísticas asociadas a los puertos comerciales autonómicos, a los puertos de interés general del Estado, a los nodos de confluencia de infraestructuras viarias de altas prestaciones o ferroviarias, así como los núcleos del sistema urbano que destaquen por su accesibilidad”. Dicho de otro modo, se contemplan los siguientes factores prioritarios para la localización de este tipo de actuaciones:



1. Dar satisfacción a las necesidades logísticas de los puertos comerciales. A esta finalidad se orientan los proyectos de ZAL mencionados en este texto (Plisan respecto a Vigo, Mandiá en relación A Ferrol y la plataforma Marín-Pontevedra para el puerto homónimo) y el Área Logística de Bouzas, a los que se puede añadir de manera sobrevenida la conversión a superficie logística del de Baión, inicialmente concebido como parque empresarial. Quedan sin satisfacerse las potenciales demandas de puertos importantes, como el puerto exterior de A Coruña para el que no se prevé con ningún proyecto equiparable, pues el centro de transporte de Culleredo, tanto por instalaciones como por la naturaleza de las empresas que allí encuentran acomodo, tiene otra finalidad.

2. Aprovechar el potencial logístico de los nodos de confluencia de carreteras de altas prestaciones y líneas ferroviarias. A estas características responden las áreas logísticas de Culleredo y Valadares, ambas situadas en el acceso a autovías de elevado tránsito y una ágil comunicación con cualquier parte de las áreas urbanas donde se encuentran situadas (A Coruña en el primer caso, Vigo en el segundo).

3. Núcleos urbanos que destaquen por su accesibilidad. Este sería el caso de los parques logísticos de Lalín, Verín y Monforte de Lemos. En las dos primeras la justificación para ambas superficies sería la localización de estas localidades dentro de la red viaria gallega: Lalín está situada en la confluencia de las rutas que unen el nordeste de Galicia con las Rías Baixas y la capital autonómica con la provincia de Ourense y sur de la provincia de Lugo; Verín goza de una accesibilidad potencial aún mayor, pues se en ella confluye la ruta que une la meseta con el sur de Galicia y la que da salida a una parte menor, pero creciente, del tráfico de mercancías generado por el norte de Portugal. El tercer ejemplo que se ajusta a este factor es el puerto seco de Monforte de Lemos, pues en esta localidad se encuentra un importante nudo ferroviario, entroncando las líneas de ferrocarril que dan salida a parte del tráfico de mercancías generado por los puertos de A Coruña, Ferrol y Vigo.

Frente a estas actuaciones logísticas, que se ciñen bastante al espíritu de las determinaciones específicas sobre la materia de las directrices del territorio, existen otras que tienen localizaciones con un grado menor de concordancia. Un primer grupo



lo componen aquellas iniciativas que se integran en espacios industriales ya tradicionales: la Ciudad del Transporte de Santiago es un complemento al sector industrial que delimita el borde septentrional del casco urbano compostelano (polígono do Tambre y A Sionlla), el centro de mercancías de San Cibrao das Viñas es una mera ampliación del polígono homónimo, y a cidade do transporte de Ponte Caldelas se encuentra en circunstancias parecidas en relación a un enclave de vocación industrial en los confines de los municipios de Ponte Caldelas y Pontevedra.

Muy llamativo es el proyecto de parque logístico de Vilaboa-Pontevedra. Se apoya en la accesibilidad que le aporta la carretera que une Vigo con Pontevedra, y el eventual entronque con la línea ferroviaria entre ambas ciudades. Pero esta aparente ventaja se esfuma porque colisiona con la cercanía de otras áreas logísticas preexistentes (Ponte Caldelas) y proyectos que se adecuan en mejor grado a las determinaciones de las DOT, como es el de la plataforma logística de Marín-Pontevedra.

Finalmente queda referirnos al equilibrio territorial implícito a la localización de las áreas logísticas. Este es un tema delicado, pues no importa tanto el tener o no tener como cubrir o no las necesidades logísticas de un territorio dado. Una simple observación de las figuras 1 y 2 muestra una acusada concentración de suelo logístico en el suroeste, concretamente en el área de Vigo, en el que tiene mucho que ver el activismo en este campo por parte de la Zona Franca. El proyecto de la plataforma de Mandiá corregirá parcialmente este desequilibrio, pero quedan vacíos llamativos: la dotación, a mi juicio insuficiente, de suelo logístico en A Coruña, y la total carencia de esta infraestructura en polos de actividad económica nada desdeñables (el área urbana de Lugo, A Mariña y Valdeorras).

## 5. Conclusiones

En Galicia la planificación de las superficies destinadas a usos logísticos, a pesar de su localización geográfica y la existencia de la presencia de instalaciones de importantes multinacionales con proyección internacional en su territorio, no ha merecido la atención específica de los responsables de la ordenación del territorio. La gestión del suelo de esta naturaleza está incluida en el planeamiento sectorial del suelo empresarial, herramienta genérica en la que las previsiones sobre las nuevas actuaciones





en este campo vienen determinadas por una combinación, más o menos afortunada, entre las determinaciones de la ordenación general del territorio y estudios sobre oferta y demanda potencial de suelo empresarial.

El repaso de las previsiones de los sucesivos PSOAEG aprobados por la Administración gallega nos permite, por una parte, visualizar el estado actual de la oferta de espacios con vocación logística, y por otra la ambición de determinadas iniciativas que, de mayor trascendencia que los actuales parques logísticos, no terminan de consolidar una oferta de superficies de esta naturaleza acorde con el potencial de la Comunidad, en especial de las posibilidades de sus instalaciones portuarias.

En la actualidad existe un elenco reducido de parques logísticos, tributarios de la carretera y en la mayor parte de los casos un producto de necesidades locales, reservorios que pretenden atraer la instalación de pequeñas firmas de paquetería o filiales de multinacionales especializadas en el reparto de mercancías de escaso porte; desde luego, infraestructuras poco adecuadas a las necesidades de los grandes operadores logísticos que optan por otras soluciones (baste recordar que la operativa de Inditex en este campo aprovecha instalaciones propias, mientras que en otras regiones con plataformas logísticas intermodales ha optado por ser cliente de ellas, como ocurre en Zaragoza).

La insuficiencia del hoy parece ser paliada por las esperanzas del mañana. El PSOAEG 2012 refleja los proyectos de organismos apremiados por la escasez de suelo para usos auxiliares del transporte y, sobre todo, con un claro componente multimodal, en el que la carretera se acompañe de rápidos accesos a los muelles de los puertos y el que el ferrocarril pueda participar de las operaciones logísticas. También les acucia el espacio, con proyectos de plataformas logísticas que superan las 100 has y, si llegan a buen puerto, supondrán una transformación radical, cuantitativa y cualitativamente, de la oferta de suelo logístico.

La ordenación territorial en Galicia ha recibido un impulso con la aprobación de las DOT, la consecuencia inmediata en el campo que nos ocupa fue la revisión del PSOAEG, debiendo adaptar su contenido a las determinaciones de las directrices de 2011. Los proyectos en marcha se ajustan, en mayor o menor medida, a estas



determinaciones; las superficies en funcionamiento, realidades consolidadas aunque en muchos casos de rentabilidad dudosa, se ajustan en menor medida: responden a una manera de hacer las cosas en las que la planificación brillaba por su ausencia, en las que el peso de los intereses locales eran dominantes, dando lugar a realidades chocantes (recintos urbanizados, pero carentes de vida) acordes con la tradicional política de suelo empresarial en Galicia y buena parte de España (una suerte de burbuja, con ciertos parecidos al mercado de suelo para usos residenciales).

## **Bibliografía**

Badenas, V.; Contel, J. y Venteo, D. (2011): *Cataluña logística: Cataluña en la cadena logística global*. Marge Books, Barcelona.

Escalona Orcao, M. I. y Ramos Pérez, D. (2010): “Geografía productiva y flujos internacionales de transporte: el crecimiento de la carga aérea del aeropuerto de Zaragoza”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, vol. 30 (2), p. 59-80.

Escalona Orcao, M. I. y Ramos Pérez, D. (2013): “Global production chain in the fast fashion sector, transport and logistic: the case of the spanish retailer *Inditex*”. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía UNAM*. Disponible en [http://www.igeograf.unam.mx/sigg/utilidades/docs/pdfs/publicaciones/pre\\_print/40002-PREPRINT.pdf](http://www.igeograf.unam.mx/sigg/utilidades/docs/pdfs/publicaciones/pre_print/40002-PREPRINT.pdf).

González López, M. (2002): “El sistema gallego de innovación: características, debilidades y potencialidades”. *Revista de Estudios Regionales*, nº 68, p. 39-59.

López González, A. y Benito del Pozo, P. (2012): “El modelo CyLog: la ordenación territorial de la actividad logística en Castilla y León”, *XXXVIII Reunión de Estudios Regionales*. Asociación Española de Ciencia Regional, Bilbao.

López González, A. (2014): “Política territorial en Galicia: el suelo industrial como herramienta de promoción económico y equilibrio territorial”. Benito del Pozo, P. (Dir.), *Planificación territorial y desarrollo del suelo empresarial en España*. Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, p. 113-176.



Maeso González, E.; Caballero Blanca, J. y Sánchez Mellado, F. A. (2012): “Impacto del puerto seco de Antequera en el sistema logístico andaluz”, *Revista de Estudios Regionales*, nº 95, p. 149-174.

Ministerio de Fomento (2013): *Estrategia logística de España*. Disponible en <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/9F137531-A314-433C-B377-E8A3F59572F5/121814/20131125EstrategiaLogistica.pdf>.

Puertos del Estado (2013): *Anuario Estadístico 2012 del Sistema Portuario de Titularidad Pública*. Disponible en [http://www.puertos.es/sites/default/files/anuario\\_estadistico2012/archivos\\_internos/index.html](http://www.puertos.es/sites/default/files/anuario_estadistico2012/archivos_internos/index.html).

Río Lafuente, M. I. del y Rodríguez Moya, J. M<sup>a</sup>. (2012): “Nuevos espacios para las actividades logísticas: una revisión crítica para el caso de la Comunidad de Madrid”, *Ería*, nº 89, p. 275-290.

Roso, V.; Woxenius, J. y Lumsden, K. (2009): “The dry port concept: connecting container seaports with de hinterland”. *Journal of Transport Geography*, nº 17, p. 338-345.

Royo Sánchez, J. A. y Kraiselburd, S. (2008): “La logística en Aragón”, *Economía Aragonesa*, nº 36, p. 114-131.

Santiago Rodríguez, E. de (2008): “El sector logístico y la gestión de los flujos globales en la región metropolitana de Madrid”, *Scripta Nova*, vol. XII (259).

Servicios de Publicaciones de la Caixa (2007): *La economía de Galicia: diagnóstico estratégico*, La Caixa, Barcelona.

Val, Susana; Royo, Jesús A.; Chocarro, Diego; Bordetas, Beatriz y Artigot, Diego (2011): *La logística en Aragón*, Consejo Aragonés de Cámaras Oficiales de Comercio e Industria y Caja Inmaculada, Zaragoza.

