



PLAN LOGÍSTICA ARAGÓN 2025|40

BLOQUE I
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

RESUMEN EJECUTIVO

Índice

NOTA METODOLÓGICA.....	2
INTRODUCCIÓN	3
1. MARCO DE REFERENCIA Y CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA	5
1.1. MARCO NORMATIVO Y DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA	5
1.2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ARAGÓN	8
1.3. VALOR AÑADIDO DE LA LOGÍSTICA EN LA CADENA DE SUMINISTRO	9
2. ANÁLISIS INTERNO. TRANSPORTES.....	10
2.1. OFERTA DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.....	10
2.2. ESCENARIOS DE DEMANDA FUTURA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. APLICACIÓN MODELO DE REDISTRIBUCIÓN MODAL	37
2.3. ANÁLISIS DE CAPACIDAD FUTURA DE LA RED FERROVIARIA	38
3. ANÁLISIS INTERNO. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS.....	41
3.1. SITUACIÓN DE LA OFERTA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN ARAGÓN	41
3.2. APARCAMIENTOS SEGUROS	46
3.3. INSTALACIONES LOGÍSTICAS Y TÉCNICAS DE ADIF EN ARAGÓN	47
3.4. DEMANDA DE INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS. APLICACIÓN DEL MODELO DE SUELO LOGÍSTICO	48
4. ANÁLISIS EXTERNO	49
4.1. TENDENCIAS EMERGENTES EN LOGÍSTICA Y ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN POTENCIALES ARAGÓN	49
4.2. OPORTUNIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN HUB MILITAR.....	50
4.3. OPORTUNIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN HUB DE LA ECONOMÍA CIRCULAR.....	52
5. POSICIONAMIENTO COMPETITIVO	53
5.1. POSICIONAMIENTO COMPETITIVO EN MATERIA DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE ARAGÓN.....	53
6. ESTUDIO DE OPINIÓN	60
6.1. ESTUDIO DE OPINIÓN DE LOS AGENTES DEL SECTOR (STAKEHOLDERS)	60
7. DIAGNÓSTICO	62
7.1. ANÁLISIS DAFO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ARAGÓN	62
7.2. ANÁLISIS CAME	73
8. TABLA RESUMEN FIGURAS	82

Nota metodológica

El **Plan Estratégico de la Logística de Aragón 2025-2040** se ha desarrollado aplicando metodologías contrastadas en múltiples estudios sobre la materia a nivel nacional, autonómico y local que permiten, en base a un diagnóstico de la situación actual, su formulación y la elaboración de un Plan de Acción para su implantación práctica.

Estas metodologías son habitualmente aplicadas en España en la planificación sectorial, como la logística y en la planificación de infraestructuras nodales de transporte (portuarias, ferroviarias, logísticas...) por el Estado, por Administradores de Infraestructura (Adif, Autoridades Portuarias...) y por gobiernos regionales.

En síntesis, el proceso que se ha seguido para la elaboración de este Plan Estratégico se resume en el siguiente esquema de planificación estratégica:



Finalmente, es necesario destacar que con este Plan Estratégico no se persigue elaborar y ejecutar un plan convencional de infraestructuras o de transformación urbanística de nuevos suelos. Su objetivo es poner en valor las infraestructuras e instalaciones al servicio de la logística y el transporte ya construidas y planificadas, planteando selectivamente otras detectadas como necesarias en escenarios futuros elaborados en este Plan, al mismo tiempo que actuando en otros campos relacionados con la logística y el transporte de mercancías que garanticen su gestión óptima en Aragón (como intermodalidad, gobernanza, innovación, comunidad logística, formación, atracción de talento...). Todo ello para hacer a esta Comunidad más eficiente, competitiva y sostenible social, económica y ambientalmente.

El índice que sigue el presente Plan recoge todas las técnicas y tareas necesarias para su desarrollo metodológico, asegurando su realización.

Introducción

El Plan Estratégico de la Logística de Aragón 2025-2040 pretende proyectar el modelo logístico de la Comunidad Autónoma de Aragón en los próximos 15 años, definiendo el escenario de la logística a corto, medio y largo plazo e integrando las actuaciones estratégicas o tácticas de los actores públicos y privados, su relación con el resto de las comunidades autónomas y su integración internacional con los mercados europeos, del norte de África y transcontinental. En el contexto de internacionalización de la economía, Aragón se ha constituido como un eje central en el mapa logístico nacional e internacional. Reconociendo esta oportunidad única, y frente a los desafíos del siglo XXI, el Gobierno de Aragón se propone consolidar y expandir su infraestructura logística, transformando la región en un nodo multimodal líder en el sur de Europa y un referente mundial en el sector logístico.

Aragón aspira a ser más que un punto de tránsito; busca innovar en sostenibilidad, eficiencia y tecnología, aprovechando sus capacidades actuales y futuras para crear un ecosistema logístico que sea tanto un motor económico como un modelo de desarrollo sostenible. El compromiso con la sostenibilidad, la circularidad y la innovación tecnológica son piedras angulares de este proyecto, buscando no solo el crecimiento económico, sino también el bienestar social y la preservación del medio ambiente.

Para definir la misión y visión del Plan, es preciso determinar el ámbito competencial de la Administración que lo impulsa: el Gobierno de Aragón, a través del Departamento competente en materia de ordenación del territorio, movilidad e infraestructuras.

Conforme al marco establecido en el artículo 148.1 de la Constitución Española, el artículo 71 de la Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril, de Reforma del Estatuto de Autonomía de Aragón atribuye a la Comunidad Autónoma de Aragón la competencia exclusiva, entre otras, en materia de ordenación del territorio, sobre centros y operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, logística y distribución situadas en Aragón.

La gestión de estas competencias corresponde al **Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial**, según lo dispuesto en el Decreto de 12 de julio de 2024, del Presidente del Gobierno de Aragón, por el que se modifica la organización de la Administración de la Comunidad Autónoma y se asignan competencias a los Departamentos.

Además, conforme al artículo 4 del citado Decreto, dicho Departamento ejerce la tutela sobre diversas entidades del sector público autonómico vinculadas a la logística, entre ellas: Aragón Plataforma Logística, S.A.U, Suelo y Vivienda de Aragón, S.L.U., Expo Zaragoza Empresarial, S.A., Sociedad para el Desarrollo de Calamocha, S.A., el Consorcio del Aeropuerto de Teruel, la Fundación Transpirenaica y la Fundación Zaragoza Logistics Center.

En el seno del Departamento citado, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística ostenta, entre otras, una serie de competencias en materia logística que abarcan tanto la promoción de plataformas logísticas como la coordinación institucional necesaria para su desarrollo. En este sentido, impulsa la colaboración entre instituciones y entidades públicas y privadas, así como entre los distintos órganos de la Administración autonómica y otras administraciones públicas, con el fin de favorecer actuaciones que contribuyan al fortalecimiento de la actividad económica de Aragón mediante el desarrollo logístico. Asimismo, promueve la firma de convenios con centros de formación, universidades y centros especializados, orientados a la adecuación de la oferta formativa a las necesidades de las empresas interesadas en establecerse en el territorio. Entre sus funciones también se encuentra la elaboración de un catálogo actualizado de suelos disponibles para facilitar la implantación de nuevas iniciativas empresariales, además de la gestión del patrimonio inmobiliario en polígonos industriales adscrito al Departamento competente en la materia. Estas competencias se ejercen conforme a lo dispuesto en el Decreto 214/2024, de 10 de diciembre, que regula la estructura orgánica del Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial del Gobierno de Aragón.

A partir del análisis y diagnóstico de la situación actual en la Comunidad Autónoma de Aragón, se definen los principios rectores y el enfoque estratégico que guiarán la planificación y el desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Estratégico de la Logística de Aragón 2025-2040. Estos elementos configuran el marco conceptual y operativo sobre el que se estructuran las líneas estratégicas del Plan, así como las medidas y acciones específicas a implementar, con el fin de dar una respuesta integral, coherente y eficaz a las necesidades y oportunidades identificadas en el territorio.

El presente documento se constituye como una **síntesis** de dicho Plan Estratégico, el cual se desarrolla de manera ampliada en dos partes, denominadas Bloque I y Bloque II.

1. Marco de referencia y caracterización socioeconómica

1.1. Marco normativo y de planificación del transporte y la logística

El Plan Estratégico que se propone se formula teniendo en cuenta y siendo coherente con la planificación sectorial de la Unión Europea, de España y de la propia Comunidad Autónoma de Aragón.

La UE apuesta por el ferrocarril como modo de transporte terrestre de referencia para las mercancías, aprovechando sus ventajas competitivas y menor impacto ambiental frente a otros modos de transporte. Algunas de **las iniciativas, estrategias y planes más relevantes existentes en la actualidad a nivel europeo de carácter general son:**

- **Reglamento sobre el Transporte Ferroviario de Mercancías** (Reglamento 913/2010) → Establecer los corredores ferroviarios de mercancías en Europa.
- **Libro Blanco sobre el Transporte** (2011). "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"
- **Pacto Verde Europeo** (2019).
- **Plan de Acción para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril** (2020)
- **Paquete de Movilidad Europeo** (2020).
- Instrumento de financiación **NextGenerationEU**, a través del **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** (MRR) (2020).
- **Directiva Eurovignette** (Revisada en 2022)
- **Plan Industrial del Pacto Verde** (2023)
- **Red Transeuropea de Transporte: TEN-T** → Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.



Figura 1: Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T)

- Programa de Financiación de la UE “**Connecting Europe Facility (CEF)**”.
- Plan de Acción de la UE sobre **Movilidad Militar 2.0** (2023).

Respecto de la planificación a nivel nacional, este Plan Estratégico considera:

- ↳ Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte (**PEIT**) 2005-2020. No está vigente.
- ↳ Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (**PITVI**) 2012-2024. No está vigente.
- ↳ Plan Estratégico del Transporte Ferroviario de Mercancías (**PEITFME**) (2010). No está vigente.
- ↳ Estrategia Logística de España (2013)
- ↳ Plan de Internacionalización del transporte y las Infraestructuras (2018-2020). No está vigente.
- ↳ **Agenda Urbana Española** (2019)
- ↳ **Proyecto SIMPLE (Simplification of Processes for a Logistic Enhancement)** (2020)
- ↳ **Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética** (2021)
- ↳ Plan de Internacionalización del transporte y las Infraestructuras (2018-2020). No está vigente.
- ↳ **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (2021)**
- ↳ **Ley de Movilidad Sostenible (2024)**

↳ La iniciativa **Mercancías 30** pretende potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, desde la perspectiva dual de la recuperación económica post COVID19 y la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

En el plano autonómico, también se han elaborado estrategias orientadas tanto a la mejora del sistema de transporte y logística como de la movilidad de las mercancías, algunas de estas son:

- ↳ **Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón** (2014)
- ↳ **Estrategia Aragonesa de Cambio Climático** (EACC 2030) (2019)
- ↳ **Estrategia Aragonesa de Desarrollo Sostenible** (2018)
- ↳ **Plan Industrial de Aragón 2024** (En elaboración)

1.2. Caracterización socioeconómica del sector del transporte y la logística en Aragón

Tras fijar el marco regulatorio en el que se enclava este Plan Estratégico, se pasa a dar ahora una serie de datos para contextualizar el sector y que caracterizan el objeto de estudio:

- ↳ **El PIB de Aragón en 2023 fue de 46,67 mil millones** de euros, lo que supone el **3 % del PIB de España**, ocupando el décimo puesto entre las comunidades autónomas. En febrero de 2024 se ha publicado el crecimiento del PIB, un 3,3 % en 2024 respecto al 2023.
- ↳ El sector del transporte y la logística representa el 7,7 % del PIB de Aragón, consolidándose como un pilar estratégico en la economía regional.
- ↳ En estrecha relación funcional con la logística se encuentra el **sector industrial**. Este sector supone el **20 % del VAB de Aragón**, situándose en el octavo puesto del ranking nacional y aporta aproximadamente un **20 % del empleo regional**.
- ↳ Otro sector productivo relacionado con el sector logístico es el sector primario. **Aragón supone el 7 % de la producción nacional del sector**, siendo la séptima región que más aporta. Esto supone el **5 % del VAB de Aragón**.
- ↳ El **VAB logístico** en Aragón representa un **4 % del VAB total regional**.
- ↳ En el año 2024, **5.396 (6,38 % del total) de las empresas** de Aragón pertenecen al sector del transporte y la logística.
- ↳ En 2023, el total de **afiliados a la Seguridad Social** en Aragón fue de **601.474**, el **2,09 % del total de afiliados en el país**, ocupando la undécima posición en el ranking de comunidades autónomas. El **sector de la logística y el transporte** en Aragón alcanzó la cifra de **34.752 afiliados** a la Seguridad Social, siendo el **5,78 % del total** de afiliados en Aragón. **Zaragoza lidera** el número de **afiliados en el sector logística con 28.600**, un 82,30 % de los afiliados en Aragón.
- ↳ En 2024, las autorizaciones de vehículos de transporte de mercancías en Aragón **suponen cerca del 4 % de las autorizaciones nacionales, y los operadores de transporte, el 6 %**.
- ↳ Por su parte, Aragón Plataforma Logística (**APL**) y Suelo y Vivienda de Aragón (**SyVA**) reúnen **más de 650 empresas** en sus plataformas de Zaragoza, Teruel, Huesca y Fraga, consolidando a Aragón como un nodo logístico clave en el sur de Europa.

1.3. Valor Añadido de la Logística en la Cadena de Suministro

La logística desempeña un papel crucial en la cadena de suministro de cualquier industria, aportando un valor añadido que a menudo no se refleja directamente en el precio final del producto.

Este valor añadido se manifiesta en la capacidad de la logística para **optimizar el flujo de bienes, reducir tiempos de entrega y mejorar la satisfacción del cliente**. A través de servicios como el embalaje, etiquetado, ensamblaje y gestión de devoluciones, la logística no solo facilita el movimiento de productos, sino que también añade valor al adaptarse a las necesidades específicas de los clientes y los canales de distribución.

Aunque estos servicios logísticos representan un coste para la empresa, su impacto en la competitividad es significativo.

La calidad y eficiencia de los procesos logísticos determinan en gran medida la capacidad de una empresa para responder rápidamente a las demandas del mercado, minimizar los costos operativos y mantener altos niveles de servicio al cliente.

En un entorno globalizado y altamente competitivo, la capacidad de una empresa para gestionar su cadena de suministro de manera eficiente puede ser un diferenciador clave que influya en su éxito a largo plazo.

La inversión en logística de calidad no solo **mejora la eficiencia operativa**, sino que también **fortalece la posición competitiva** de la empresa.

Al garantizar que los productos lleguen a tiempo y en perfectas condiciones, las empresas pueden construir una reputación de fiabilidad y excelencia.

Además, la implementación de tecnologías avanzadas y prácticas innovadoras en logística puede conducir a una mayor transparencia y control sobre la Cadena de Suministro, permitiendo a las empresas anticipar y mitigar posibles interrupciones.

En resumen, la logística no es solo un costo adicional, sino **una inversión estratégica** que puede **impulsar el crecimiento** y la **competitividad de la empresa**.

2. Análisis interno. Transportes

2.1. Oferta de infraestructuras de transporte

2.1.1. Infraestructura viaria

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN

La Red de Carreteras del Estado en Aragón constituye el eje vertebrador de su transporte viario, garantizando la conectividad interterritorial y el acceso a los principales corredores logísticos de ámbito estatal e internacional, destacando las autopistas A-2, AP-2, A-23 y A-68.

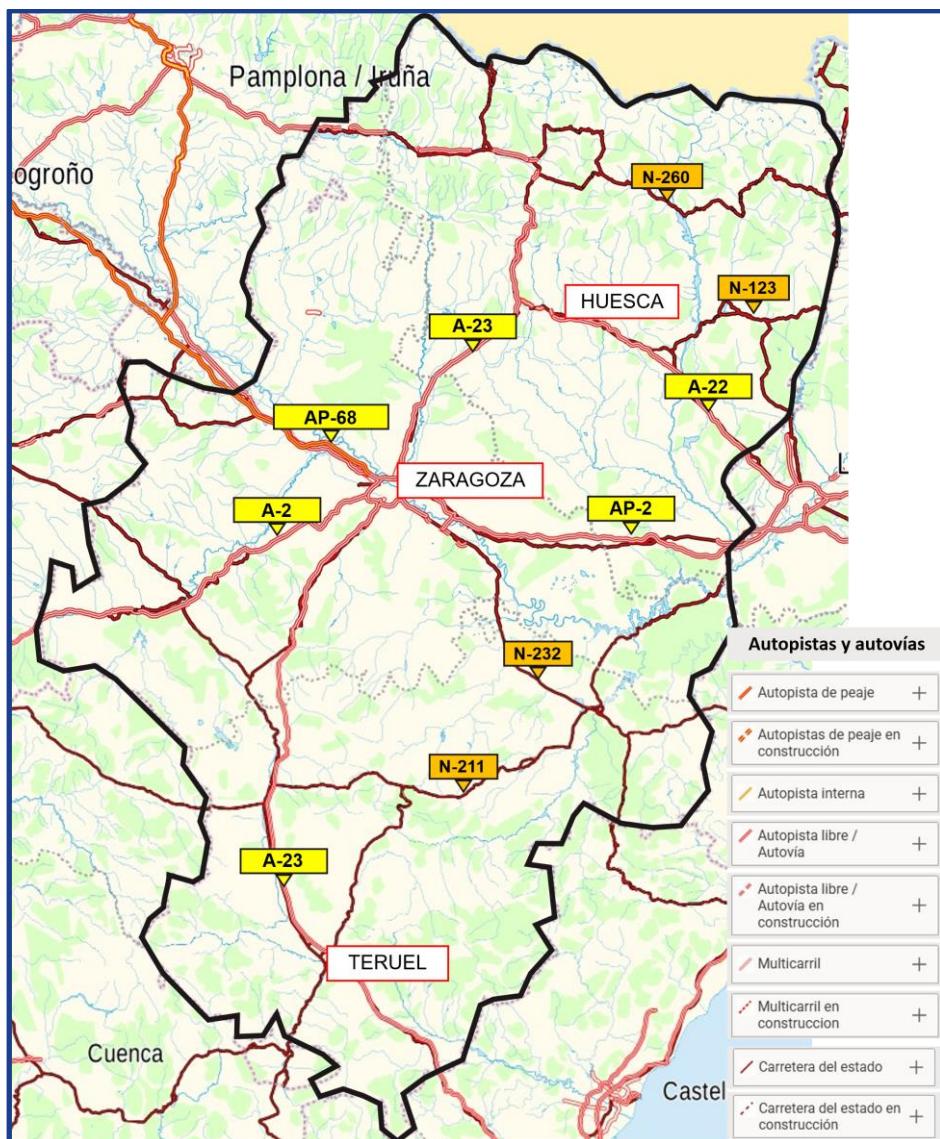


Figura 2: Catálogo de la red y Mapa Oficial de Carreteras

2.1.2. Infraestructura ferroviaria

*Respecto a la Red Transeuropea de Transporte: **TEN-T**.*

*Aragón está conectado a los dos corredores ferroviarios de esta red presentes en España: **el Corredor Atlántico** y **el Corredor Mediterráneo**.*

El Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo define una red transeuropea de transportes y un calendario para su implementación en tres niveles:

1. RED BÁSICA. A completar en 2030

- ↳ Corredor Atlántico: ZARAGOZA - Pamplona/Logroño - Bilbao
- ↳ Corredor Mediterráneo: ZARAGOZA – Tarragona y ZARAGOZA – TERUEL - Sagunto

2. RED BÁSICA AMPLIADA. A completar en 2040

3. RED GLOBAL. A completar en 2050

- ↳ Línea internacional de ferrocarril ZARAGOZA - CANFRANC-Pau
- ↳ Travesía Central del Pirineo (en estudio)

La **Red Básica** se articula en una serie de líneas ferroviarias fundamentales que se agrupan bajo la denominación de **corredores**, las cuales vertebran el conjunto de la UE.

Los **corredores Atlántico y el Mediterráneo** son los dos corredores de la TEN-T que unen la Península Ibérica al resto de Europa, y a los que está conectada la Comunidad Autónoma de Aragón.

En esta imagen se incluye en un único plano ambos corredores y cómo queda Aragón en la confluencia de ambos:



Figura 3: Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T)

CORREDORES ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO



Figura 4: corredores Atlántico y Mediterráneo (Red TEN-T).

CORREDOR CANTABRICO - MEDITERRÁNEO

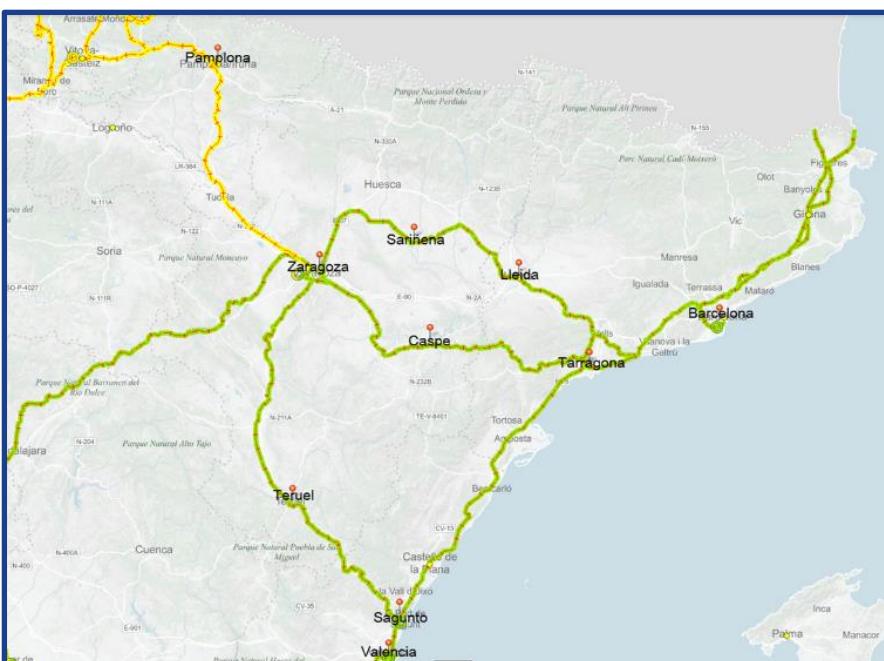


Figura 5: corredores Cantábrico y Mediterráneo (Red TEN-T).

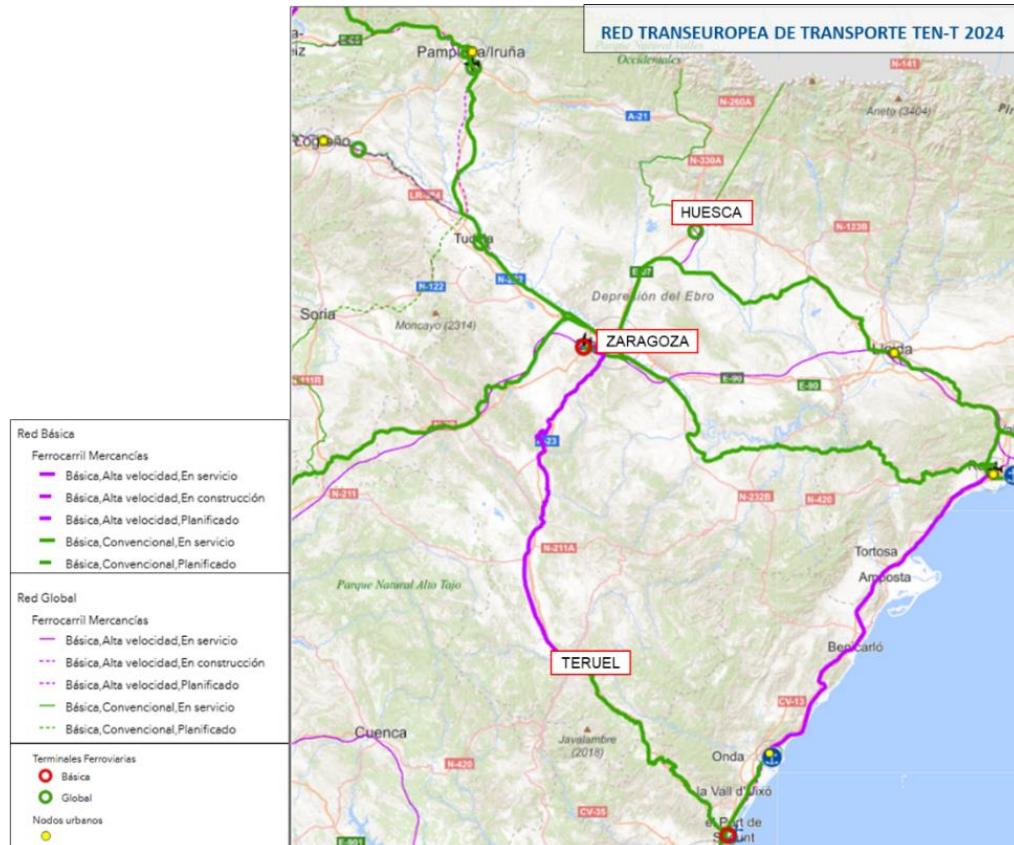


Figura 6: Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T).

CORREDOR ATLÁNTICO

Este corredor interconecta los principales puertos de la fachada atlántica ibérica con Madrid y con Francia a través del paso de Irún. Aragón se conecta a este importante Corredor a través del siguiente tramo:

ZARAGOZA-Pamplona/Logroño-Bilbao

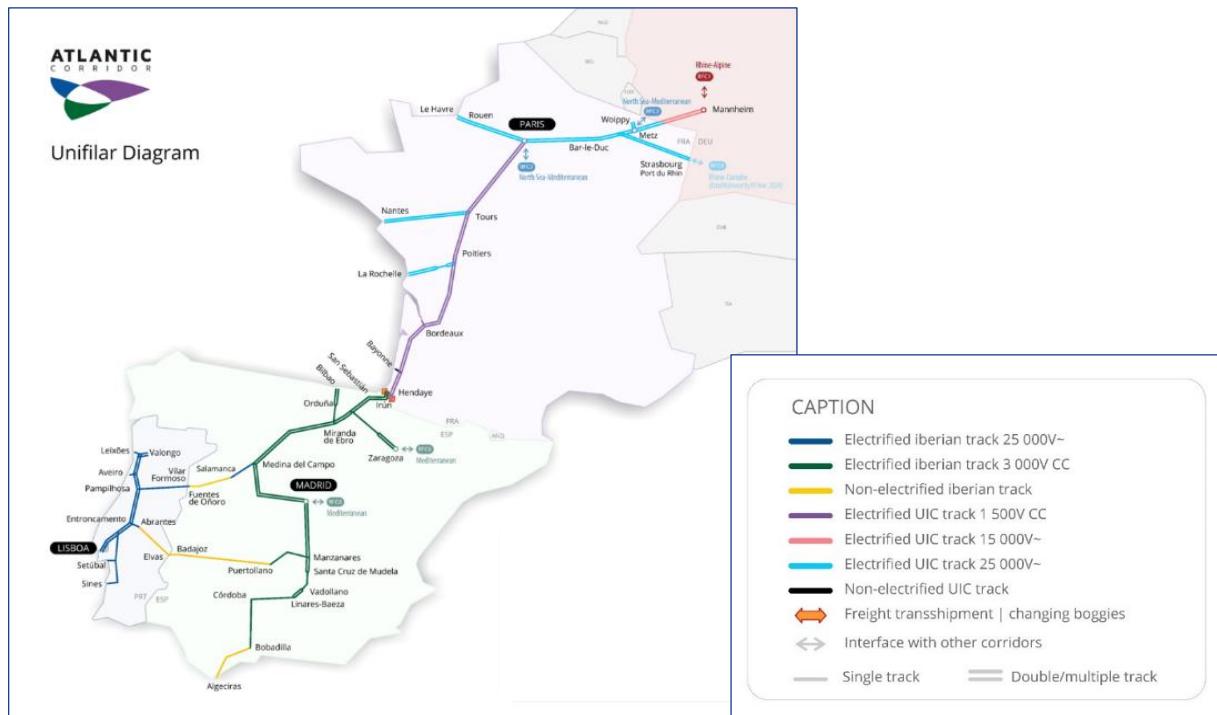


Figura 7: Corredor Atlántico, diagrama unifilar.

CORREDOR MEDITERRÁNEO

Los tramos que conectan Aragón a este corredor son:

- ↳ Zaragoza – Tarragona
- ↳ Zaragoza – Teruel – Sagunto



Figura 8: Corredor Mediterráneo

ACTUACIONES EN LOS DOS GRANDES CORREDORES

Con relación a los dos grandes corredores de la TEN-T definidos anteriormente se identifican las siguientes acciones:

Actuaciones en el Corredor Atlántico

Según las presentaciones de la Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico, en el tramo aragonés del mismo solo se identifica como actuación en desarrollo el **“Estudio informativo del corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo: Zaragoza-Castejón”**.

Incluye el acceso ferroviario a la terminal de Zaragoza PLAZA por el oeste.

Corredor Atlántico. Zona Norte

Principales actuaciones:

- Proyectos de la LAV Burgos-Vitoria adjudicados
 - Inversión estimada de **1.500 M€**
- LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián (Y VASCA), incluyendo implantación ancho mixto Astigarraga-Irún :
 - Inversión total prevista de **4.295 M€**
 - Del ramal Vitoria-Bergara-Bilbao, competencia del Estado, **de 19 tramos, 12 tienen ya la plataforma terminada, y están los otros 7 en ejecución.**
 - Terminal Logística de Júndiz: **30,2 M€**
- Conexión Y Vasca con eje Pamplona-Zaragoza: **2.698 M€**
 - ✓ Estudio Informativo Castejón-Zaragoza en redacción
 - ✓ Estudio Informativo para la eliminación del bucle de Pamplona.
 - ✓ Castejón-Campanas: obras finalizadas o en ejecución, en Castejón-Villafranca, Villafranca-Olite/Erriberri y Olite/Erriberri-Tafalla, y otros tramos inician en 2023 como son el Viaducto sobre el Río Ebro (en licitación) o el tramo Tafalla – Campanas.

 **CORREDOR ATLÁNTICO**
Oficina del Comisionado del Gobierno

#HacemosCorredor



Figura 9: Corredor Atlántico

 **Estado:** Sometido a información pública (BOE n.º 77 de fecha 31 de marzo de 2023). Se encuentra actualmente en fase de estudio de las alegaciones e informes recibidos.

Actuaciones en el Corredor Mediterráneo

Mejora de la capacidad (duplicación de vía parcial o total) y adaptación para futuros tráficos: autopista ferroviaria, tráficos en ancho UIC proveniente de las actuaciones planificadas.

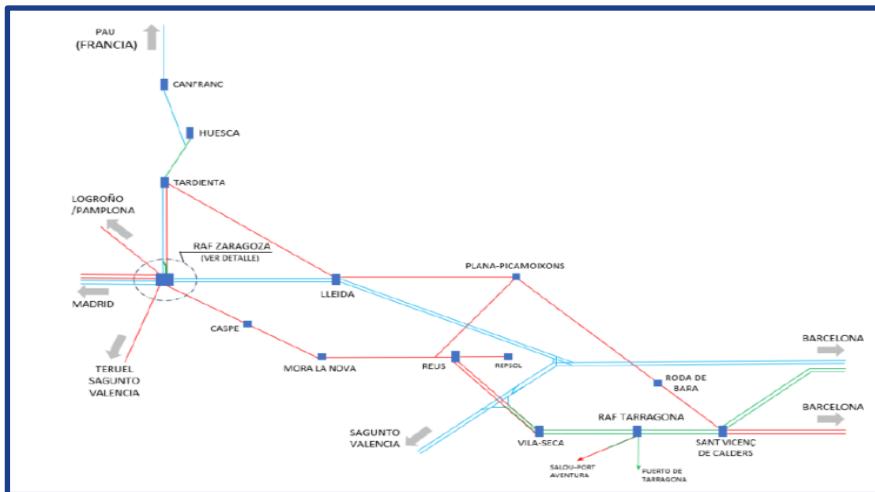


Figura 10: Esquema de vías futuro de la conexión ferroviaria de mercancías Pau-Canfranc al Corredor Mediterráneo.

De la **Presentación del Comisionado del Gobierno** para el Corredor Mediterráneo de noviembre de 2024 se extraen las actuaciones especificadas en el mapa adjunto.

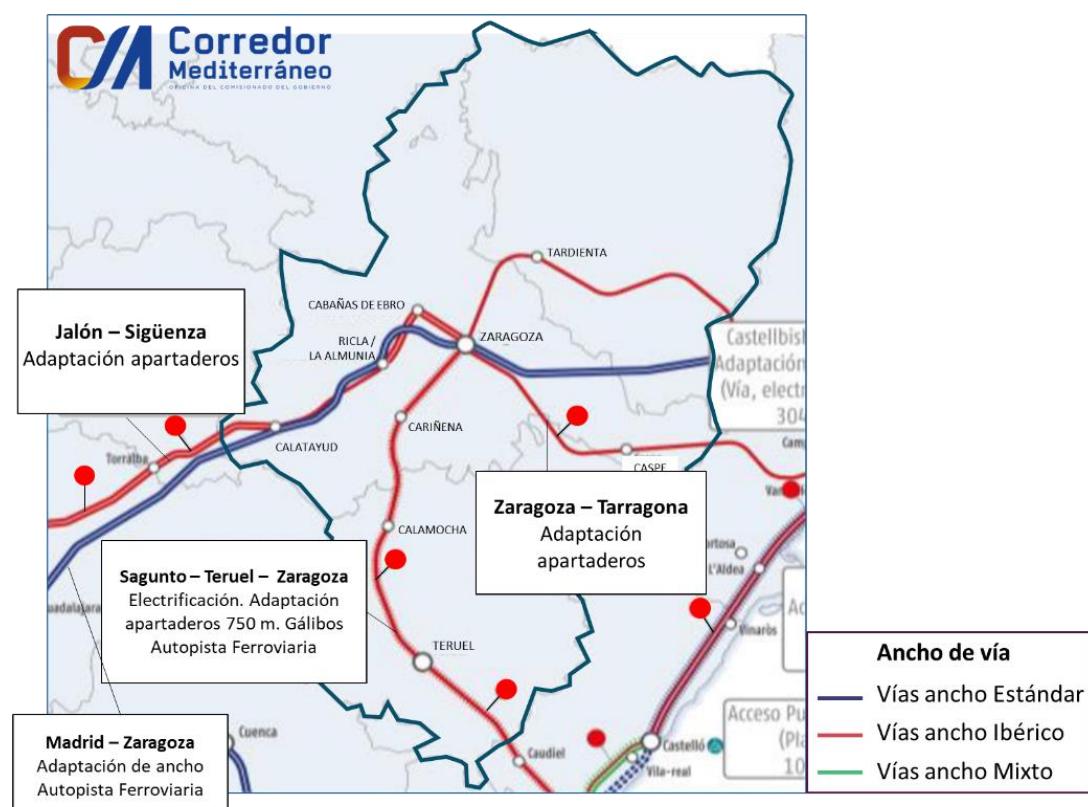


Figura 11: Corredor Mediterráneo.

ANÁLISIS DE LA TCP - UN PROYECTO DE LARGO RECORRIDO

La Travesía Central del Pirineo como eje estratégico en las políticas de conectividad transfronteriza.

En el marco de las políticas europeas de cohesión territorial y desarrollo de las infraestructuras transeuropeas de transporte, la Travesía Central del Pirineo (TCP) se ha configurado históricamente como una propuesta clave para reforzar la conectividad entre España y Francia a través de un nuevo eje ferroviario de altas prestaciones.

Su objetivo esencial ha sido contribuir a resolver los desequilibrios actuales en los pasos transfronterizos, concentrados principalmente en los extremos oriental y occidental del Pirineo, proponiendo una alternativa eficiente, competitiva y sostenible por el centro del macizo pirenaico.

Desde que la idea fue planteada por primera vez en 1991 por el experto François Pomès y recogida posteriormente en estudios impulsados desde el Gobierno de Aragón, la **TCP** ha recorrido un largo trayecto institucional y técnico. Ha sido objeto de atención y debate tanto en los foros bilaterales entre España y Francia como en el seno de las instituciones comunitarias.

La creación de la Agrupación Europea de Interés Económico (**AEIE**) para el desarrollo de esta infraestructura, así como su inclusión como Proyecto Prioritario nº16 en la Decisión nº884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, reflejan la relevancia estratégica que llegó a alcanzar en las políticas comunitarias.

La evolución normativa y política a lo largo de las dos últimas décadas ha estado marcada por revisiones sucesivas de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T), donde la Travesía ha oscilado entre posiciones prioritarias y fases de menor protagonismo.

No obstante, Aragón ha mantenido su compromiso institucional firme con este proyecto, considerándolo esencial para el equilibrio de los corredores logísticos peninsulares, la intermodalidad real de mercancías a nivel transfronterizo y la vertebración territorial del noreste español.

En este contexto, y con base en los estudios realizados por la AEIE entre 2013 y 2019, disponibles en el portal oficial del proyecto, la TCP se reafirma como una infraestructura de interés común. Alineada con las prioridades de la política europea en sostenibilidad, competitividad y cohesión, la Travesía Central del Pirineo sigue siendo una referencia fundamental para comprender el marco normativo e institucional que regula la planificación logística y de transporte a todos los niveles: europeo, nacional y regional.



Figura 12: Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T)

ACTUACIONES PARA LA PUESTA EN MARCHA DE SERVICIOS DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS EN ARAGÓN

En el marco de las actuaciones planificadas, cabe destacar también los futuros nuevos servicios de Autopistas Ferroviarias, los cuales no suponen la construcción de nuevas infraestructuras, sino que implican la prestación de un servicio sobre la infraestructura ya existente al aplicarle una serie de mejoras.

En el siguiente mapa, extraído de la **última presentación de Adif publicada**, se pueden visualizar todos los servicios de Autopistas Ferroviarias actualmente en desarrollo en las diferentes líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RIFG). Y marcados con un recuadro rojo, los servicios que transcurren por la Comunidad Autónoma de Aragón.

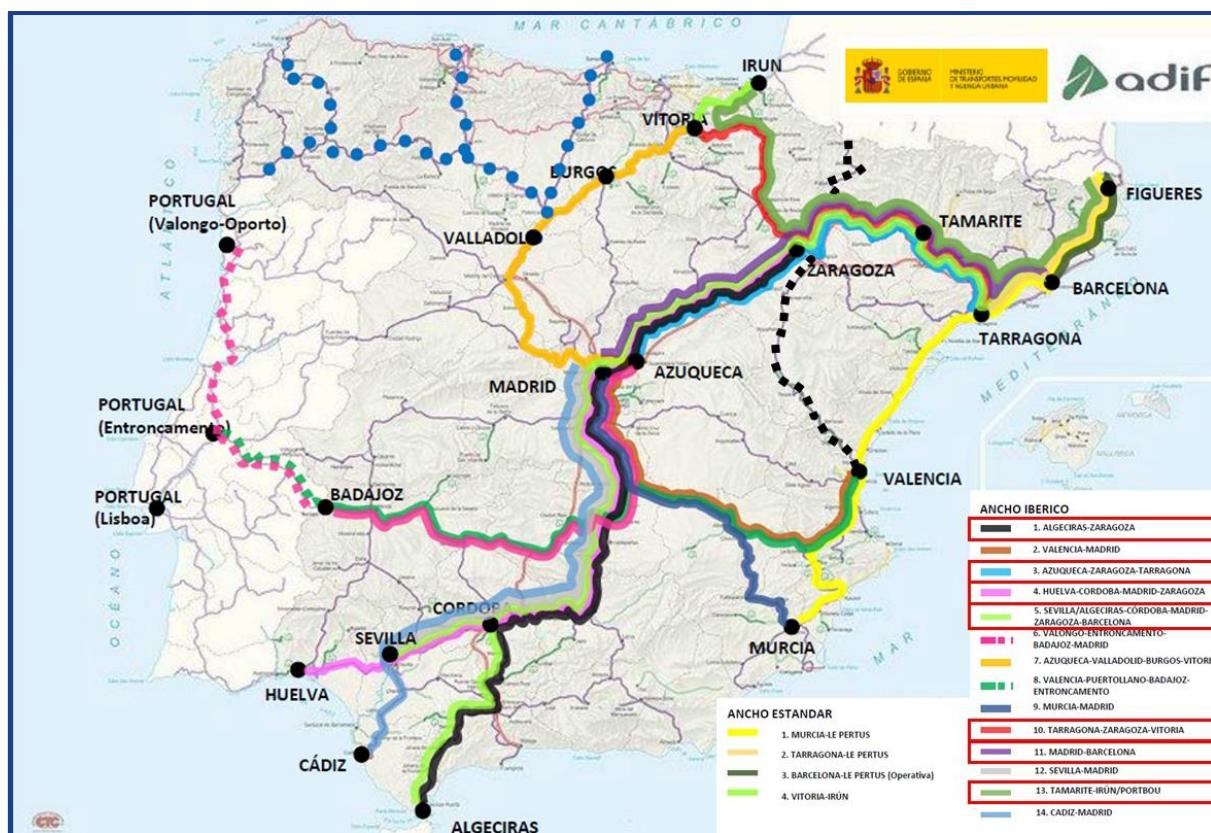


Figura 13: Servicios de Autopistas Ferroviarias – 2024 Adif

Puede observarse que **Zaragoza está integrada** en las autopistas ferroviarias más significativas planificadas, tanto de ámbito nacional como internacional.

Esta posición estratégica se ve reforzada por la infraestructura existente y proyectada, que sitúa a Zaragoza como un nodo esencial en las principales autopistas ferroviarias, tanto a nivel nacional como internacional. En este contexto, las **Unidades de Transporte Intermodal (UTIs)** y los trenes

que operan en la terminal ferroviaria de ADIF en PLAZA desempeñan un papel fundamental, consolidando la conectividad intermodal de Aragón, como se ilustra en el siguiente gráfico:

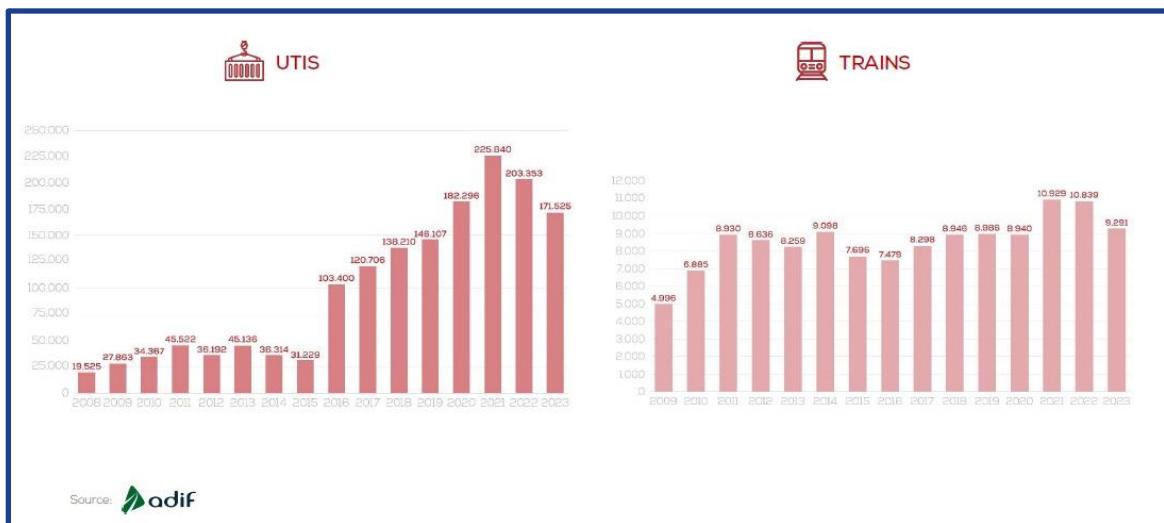


Figura 14: UTIs PLAZA

MAPA ESQUEMÁTICO DE LA RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS DE ARAGÓN

La malla ferroviaria de mercancías de Aragón se compone de 8 líneas ferroviarias titularidad de Adif: 4 principales y 4 de menor relevancia

A continuación, se procede a examinar las diferentes líneas que conforman la red ferroviaria en Aragón para evaluar sus características e identificar sus puntos críticos.

Líneas principales:

- ↳ **Línea 200:** Madrid – Guadalajara – Torralba – Calatayud – Ricla – Grisén – Zaragoza – Tardienta – Monzón – Lérida – Barcelona
- ↳ **Línea 210:** Miraflores – La Cartuja – Samper – Mora – Reus – Tarragona
- ↳ **Línea 700:** Bilbao – Miranda – Logroño – Castejón – Casetas de Ebro – Casetas
- ↳ **Línea 610:** Sagunto – Caudiel – Teruel – Bifurcación de Teruel

Líneas menor relevancia:

- ↳ **Línea 070:** Bifurcación de Huesca – Huesca
- ↳ **Línea 204:** Bifurcación de Canfranc – Jaca – Canfranc
- ↳ **Línea 214:** C.I.M. de Zaragoza – La Cartuja
- ↳ **Línea 702:** Grisén - Cabañas de Ebro

Líneas Alta Velocidad

- ↳ Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera francesa
- ↳ Zaragoza-Castejón-Pamplona/Logroño (actualmente en desarrollo)
- ↳ El tramo Zaragoza – Castejón está pendiente de Estudio de Impacto ambiental

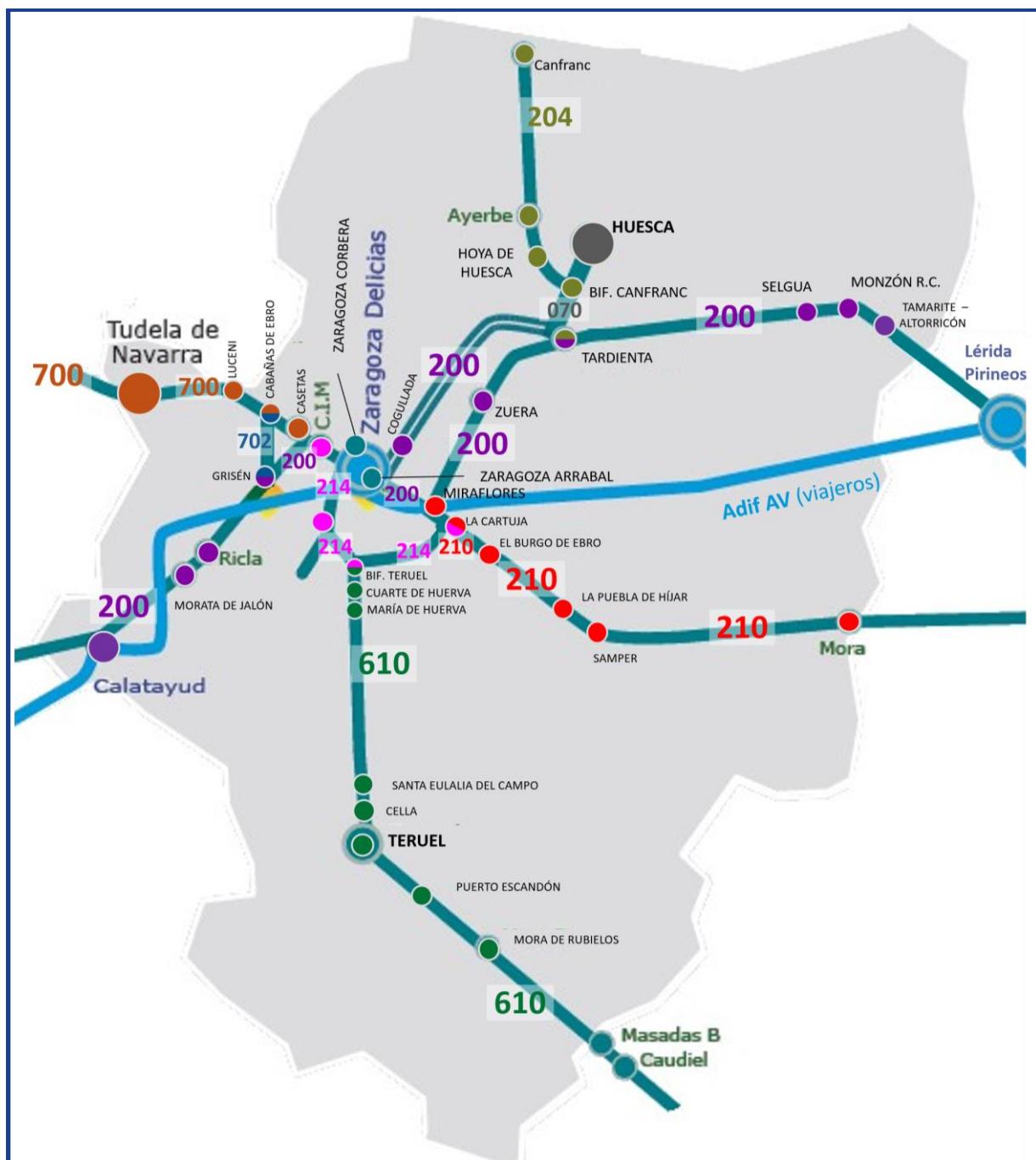


Figura 15: Red Ferroviaria de Aragón

“PUNTOS CRÍTICOS”

Tras el análisis de la malla ferroviaria de mercancías de Aragón se identifican una serie de "puntos críticos" por la especial deficiencia en sus características técnicas actuales, según la información de la **Declaración sobre la Red 2025** de Adif.

Esta Declaración no incluye el resultado de las obras en curso o recientemente ejecutadas, planificaciones, licitaciones o compromisos de actuación que Adif pueda tener.

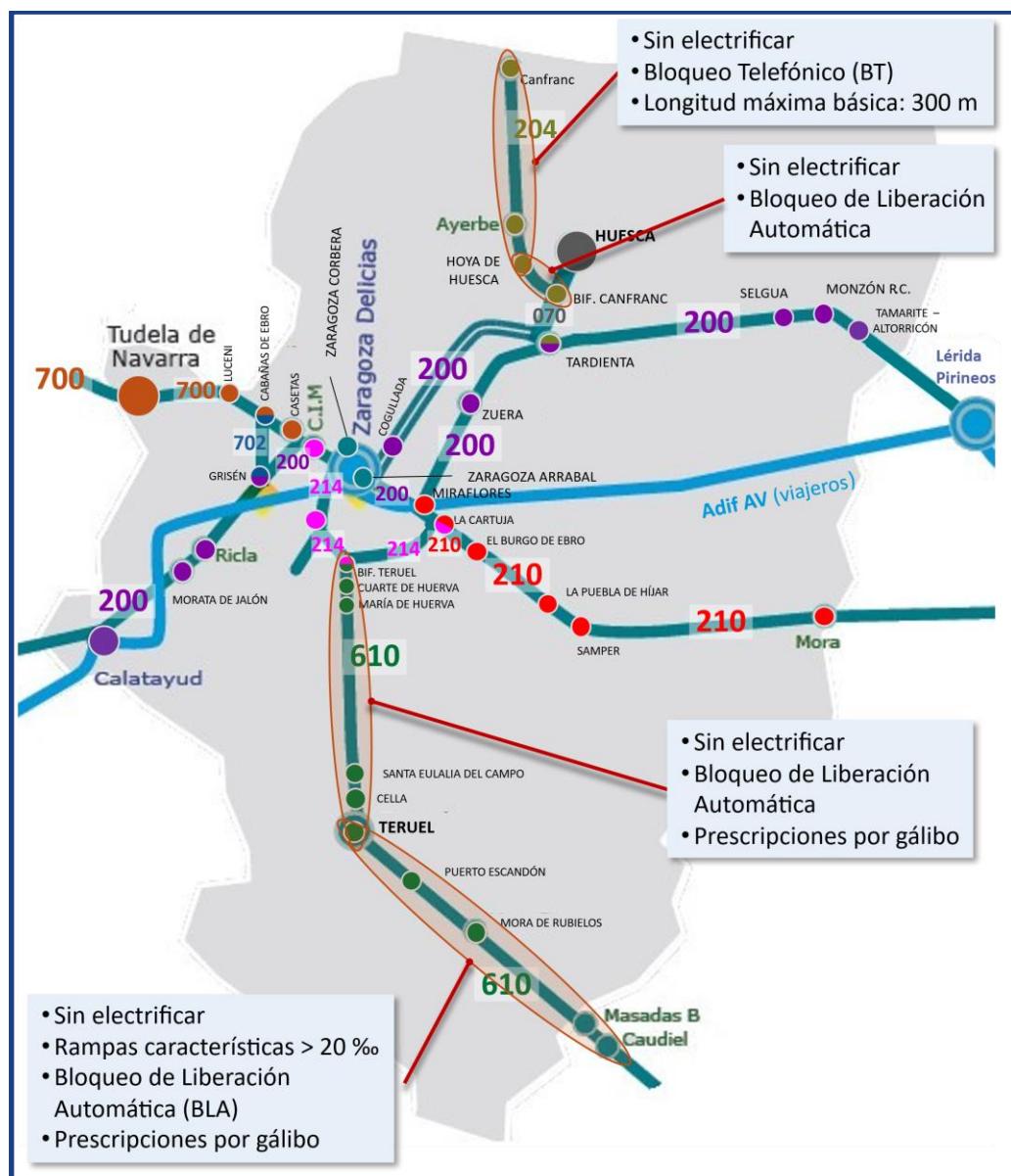


Figura 16: Red ferroviaria de Aragón – puntos críticos

Otras actuaciones relevantes previstas en el Nodo de Zaragoza

Se destaca el **Estudio Informativo de la Ronda Sur de Zaragoza**, recientemente modificado como consecuencia de la aprobación en julio de 2024 del "Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la Línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística de Zaragoza Plaza".

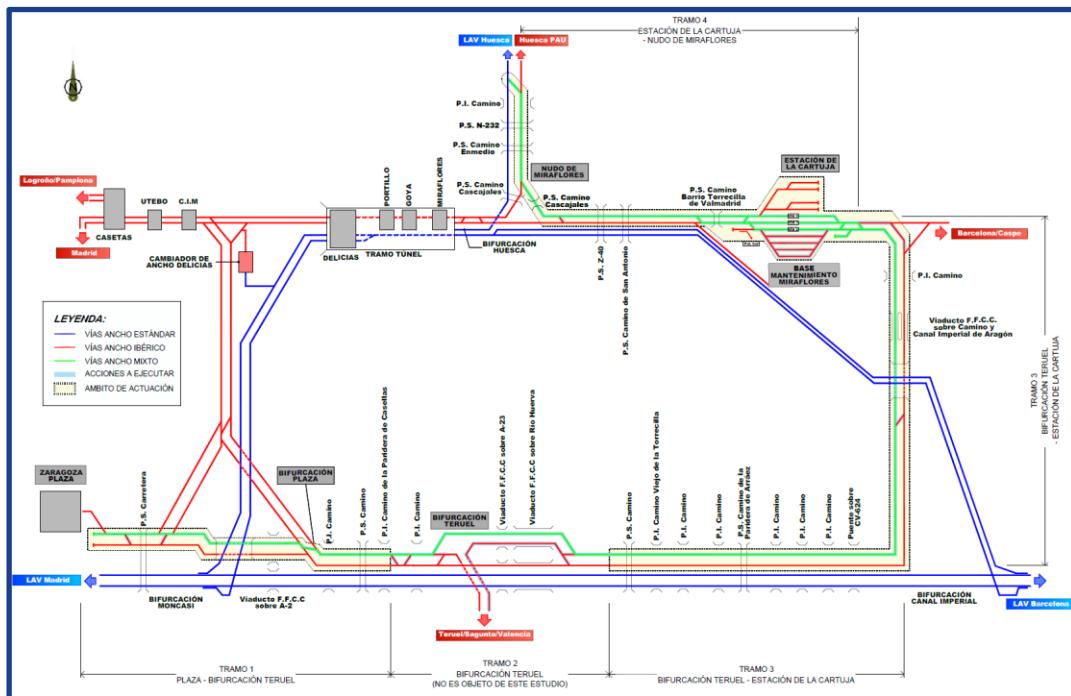


Figura 17: Esquema de vías actual de la red arterial ferroviaria de Zaragoza.

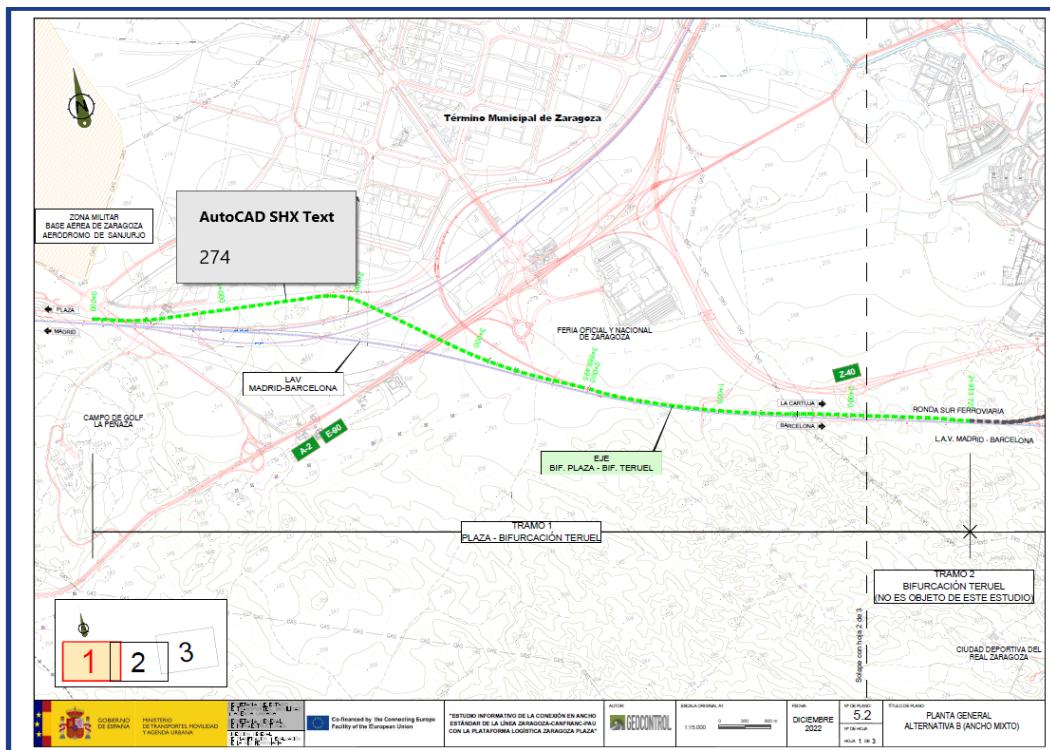


Figura 18: Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza. Hoja 1 de 3

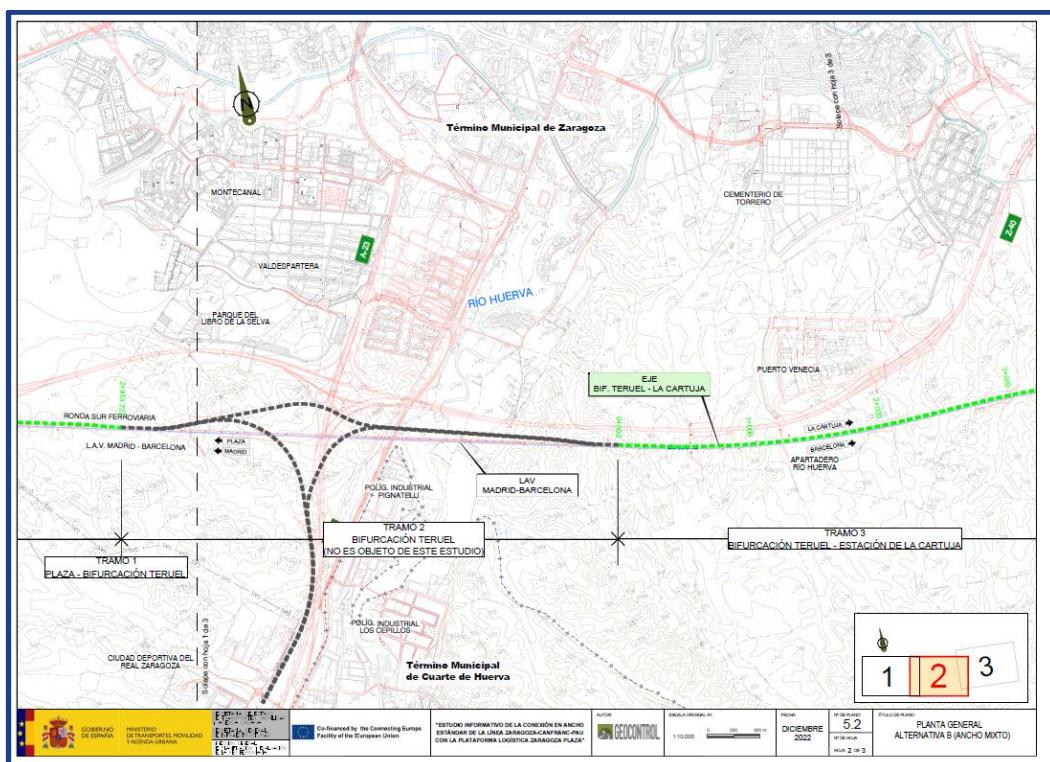


Figura 19: Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza. Hoja 2 de 3

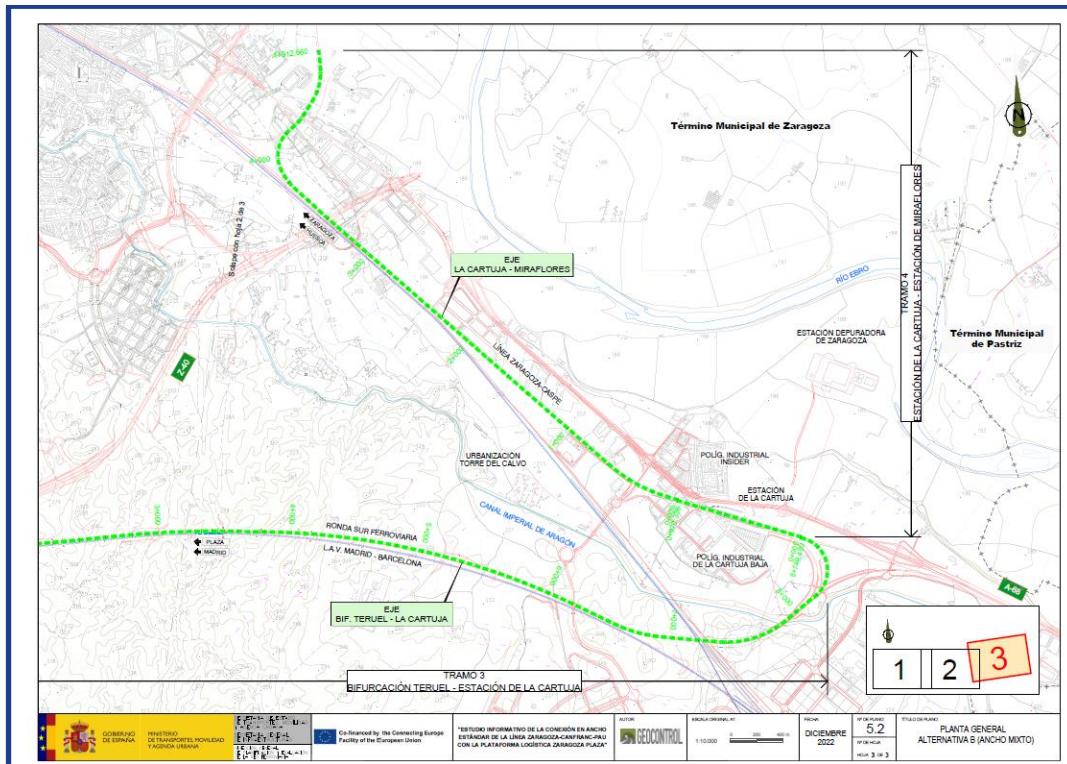


Figura 20: Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza. Hoja 3 de 3

Flujos de transporte de mercancías

2.1.3. Flujos transporte por carretera

ORIGEN ARAGÓN

En 2023 se transportaron por carretera **29 millones de toneladas** con origen Aragón y destino el resto de España, destacando las relaciones con Cataluña (31 %) y la Comunidad Valenciana (24 %).

MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA DESDE ARAGÓN (t). 2023

ORIGEN ARAGÓN		
DESTINO	TONELADAS	%
Andalucía	813.086	2,82%
Asturias, Principado de	301.722	1,05%
Cantabria	215.369	0,75%
Castilla y León	1.658.716	5,76%
Castilla-La Mancha	1.166.404	4,05%
Cataluña	9.065.798	31,49%
Comunidad Valenciana	6.931.207	24,07%
Extremadura	98.327	0,34%
Galicia	403.667	1,40%
La Rioja	1.081.853	3,76%
Madrid, Comunidad de	2.430.538	8,44%
Murcia, Región de	268.135	0,93%
Navarra, Comunidad Foral de	2.525.241	8,77%
País Vasco	1.831.730	6,36%
Total general	28.791.793	

FLUJOS INTERREGIONALES ORIGEN ARAGÓN POR C. A. (MILES t). 2023

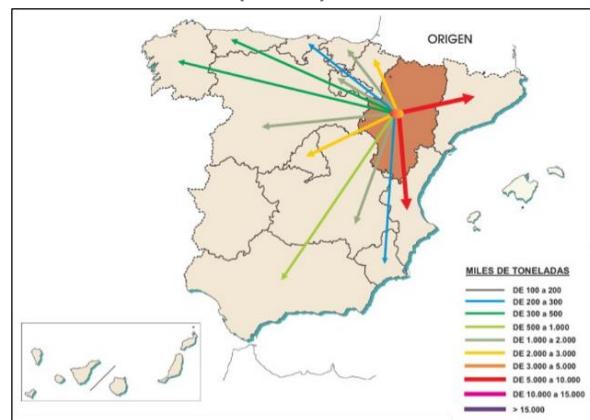


Figura 21: Flujo transporte carretera origen Aragón. Fuente: EPMTC 2023.

DESTINO ARAGÓN

En 2023 se transportaron por carretera **29 millones de toneladas** con origen el resto de España y destino Aragón, destacando las relaciones con Cataluña y Comunidad Valenciana (> 55 % entre ambos).

MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR C.A. CON DESTINO ARAGÓN TRANSPORTADAS POR CARRETERA(t)

DESTINO ARAGÓN		
ORIGEN	TONELADAS	%
Andalucía	724.806	2,51%
Asturias, Principado de	485.173	1,68%
Cantabria	403.552	1,40%
Castilla y León	1.946.266	6,74%
Castilla-La Mancha	841.210	2,91%
Cataluña	12.226.402	42,37%
Comunidad Valenciana	3.865.239	13,39%
Extremadura	179.501	0,62%
Galicia	596.529	2,07%
La Rioja	790.673	2,74%
Madrid, Comunidad de	1.809.124	6,27%
Murcia, Región de	326.624	1,13%
Navarra, Comunidad Foral de	2.804.215	9,72%
País Vasco	1.860.204	6,45%
Total general	28.859.518	

FLUJOS INTERREGIONALES POR CARRETERA DESTINO ARAGÓN POR C. A. (MILES t)

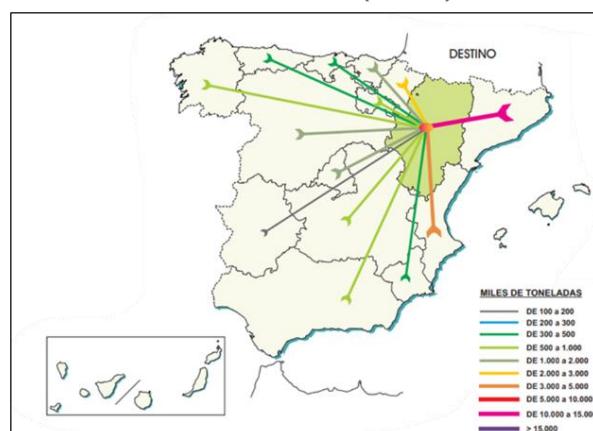
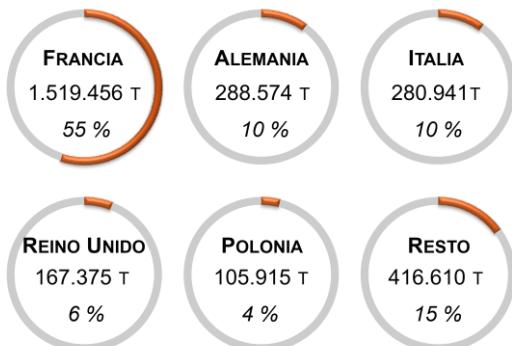


Figura 22: Flujo transporte carretera destino Aragón. Fuente: EPMTC 2023.

Aragón exporta mercancías por carretera principalmente a Francia (55 %), Alemania (10 %) e Italia (10 %)

Principales países europeos (excepto Portugal*) de destino del transporte internacional de mercancías por carretera con origen Aragón (año 2023).



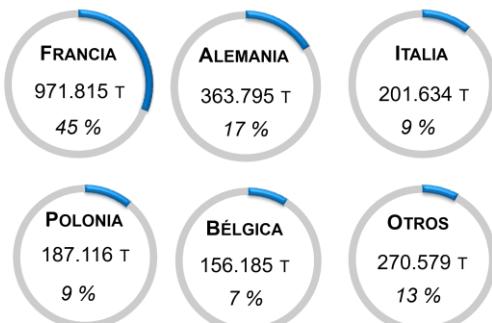
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA CON ORIGEN ARAGÓN Y DESTINO PAÍSES EUROPEOS, EXCEPTO PORTUGAL*. (t. 2023)



Figura 23: Flujo transporte carretera internacional con origen Aragón.

Aragón importa mercancías por carretera principalmente de Francia (45 %), Alemania (17 %) e Italia (9 %)

Principales países europeos (excepto Portugal*) de origen del transporte internacional de mercancías por carretera con destino Aragón (año 2023).



TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA CON DESTINO ARAGÓN Y ORIGEN PAÍSES EUROPEOS, EXCEPTO PORTUGAL.* (t. 2023)

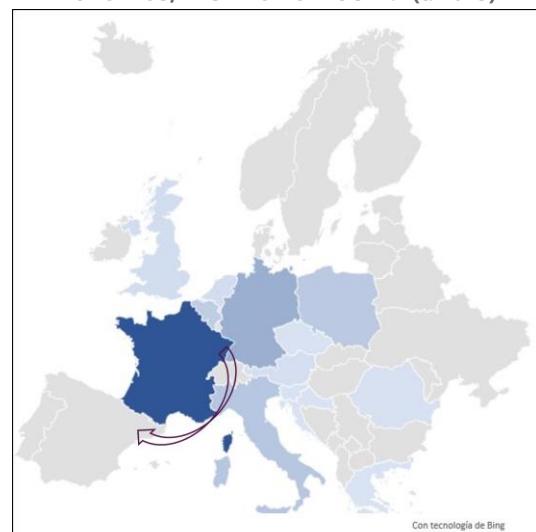


Figura 24: Flujo transporte carretera internacional con destino Aragón.

(*): Se exceptúa Portugal de este análisis porque la fuente de los datos es el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos, [no hay tráficos entre España y Portugal que crucen por los Pirineos].

2.1.4. Flujos transporte ferroviario

La provincia de Barcelona es el principal origen y destino de las relaciones ferroviarias de mercancías con la provincia de Zaragoza

Las principales relaciones ferroviarias de mercancías dentro de España son:

- ↳ **Con ORIGEN Zaragoza:** Barcelona y Guipúzcoa
- ↳ **Con DESTINO Zaragoza:** Barcelona, Guipúzcoa, Vizcaya, Tarragona, Madrid y Valencia
- ↳ **Con ORIGEN Huesca:** Barcelona y Tarragona
- ↳ **Con DESTINO Huesca:** Barcelona y Tarragona

Teruel en este sentido es marginal.

Los tráficos ferroportuarios son **muy significativos** en estas relaciones.

Las principales terminales donde operan trenes en Aragón son:

- ↳ En Zaragoza, **Corbera-tmZ** y Zaragoza PLAZA, representando cada una (origen+destino) más del 30 % del total de circulaciones de todas las terminales de Aragón.
- ↳ En Huesca, la principal terminal según circulaciones es **Selgua/Monzón-TIM** con más del 80 % del total circulaciones de Huesca.

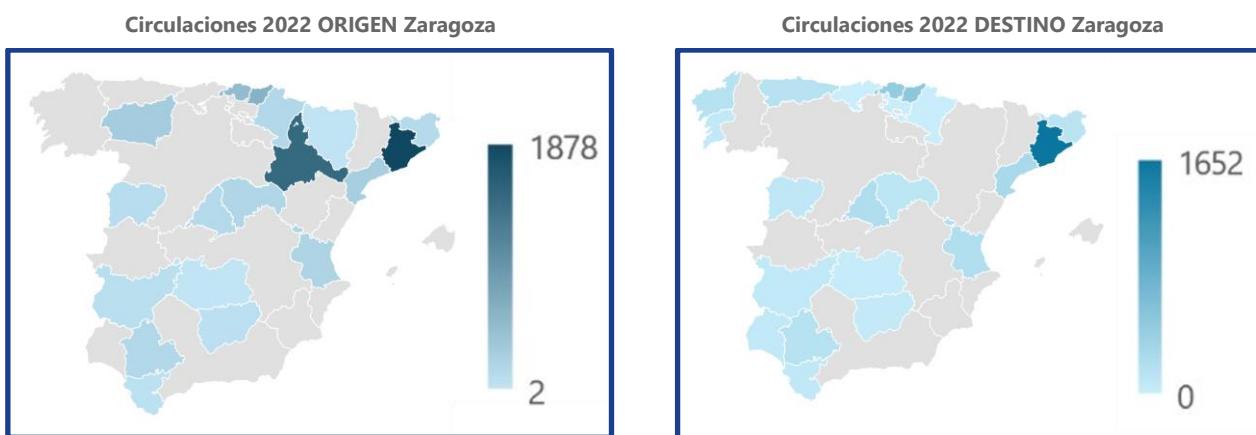


Figura 25: Circulaciones origen y destino Zaragoza.

NOTA: Se presenta la información de los gráficos únicamente de manera cualitativa ya que los datos son de carácter confidencial.

2.1.5. Flujos transporte aéreo

AEROPUERTO DE ZARAGOZA

Los países con mayor intercambio de mercancías por modo con Zaragoza son Qatar, México, China y Emiratos Árabes

En los flujos de transporte aéreo, **la principal actividad se concentra en el aeropuerto de Zaragoza**. En el mapa y la tabla siguientes, elaborados según datos de Aena de 2023, se puede observar el flujo internacional de toneladas de este aeropuerto. Estos datos se presentan por Aena sin disgregar entre origen y destino, y se resumen a continuación:



Figura 26: Transporte aéreo aeropuerto Zaragoza

Países de O/D	Toneladas
Qatar	35.648
México	16.498
China	13.784
Emiratos Árabes Unidos	13.296
Estados Unidos	9.611
Arabia Saudita	7.162
Turquía	6.681
Kazakstán	6.024
Holanda	3.361
República de Corea del Sur	2.664
TOTAL	114.729

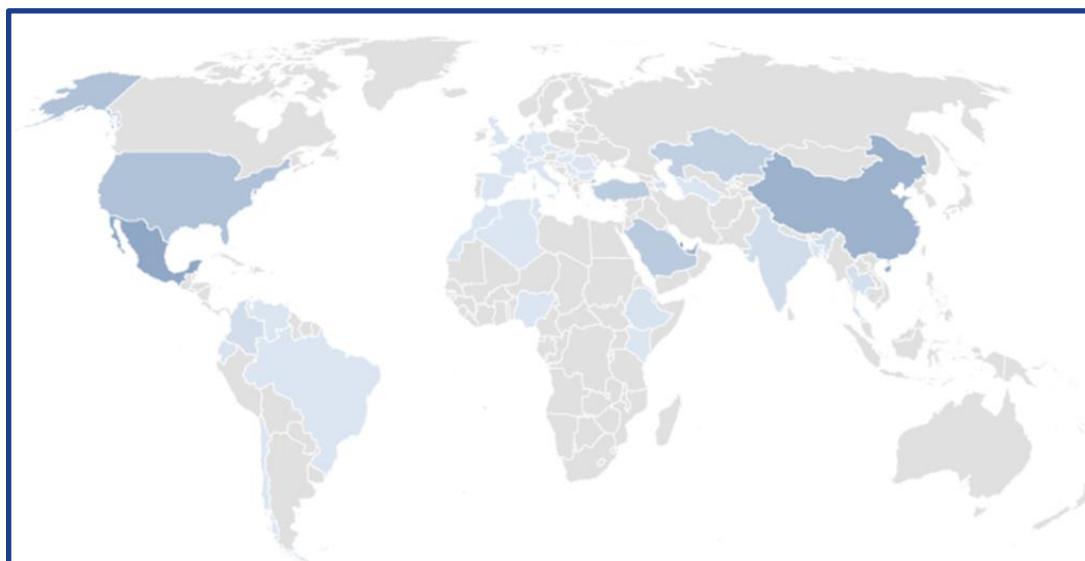


Figura 27: Principales relaciones del aeropuerto de Zaragoza (t. 2023)

FLUJOS AÉREOS DE ARAGÓN POR TIPO DE PRODUCTO Y PAÍS DE DESTINO

Según la información recogida por la agencia tributaria en materia de comercio exterior:

En 2022, por modo aéreo, las principales EXPORTACIONES se producen hacia EE.UU. (8.845 t), México (3.557 t), Japón (2.342 t) y Canadá (2.061 t).

EXPORTACIÓN por vía aérea según tipo de mercancía y país de destino (Año 2022. Toneladas)											
GRUPO DE MERCANCÍAS	EEUU (incl. Puerto Rico)	México	Japón	Canadá	China	Corea del Sur	India	Resto países	TOTAL	% s/ TOTAL	
Productos petrolíferos	-	-	-	-	0,0	-	-	75.818,0	75.818,0	69,3 %	
Madera y textiles	8.471,0	3.193,0	2.300,0	1.999,0	1.815,0	1.343,0	1.093,0	9.492,0	29.707,0	27,1 %	
Maquinaria y varios	232,0	135,0	2,0	43,0	125,0	18,0	56,0	1.790,0	2.401,0	2,2 %	
Otros productos origen animal o vegetal	11,0	18,0	31,0	5,0	57,0	4,0	2,0	363,0	490,0	0,45 %	
Resto	132,0	212,0	9,0	15,0	61,0	17,0	25,0	596,0	1.067,0	1,0 %	
TOTAL	8.846,0	3.558,0	2.342,0	2.062,0	2.058,0	1.382,0	1.176,0	88.059,0	109.483,0		
TOTAL (%)	8,1 %	3,3 %	2,1 %	1,9 %	1,9 %	1,3 %	1,1 %	80,4 %	100 %	100 %	

En 2022, por modo aéreo, las principales IMPORTACIONES se producen desde China (4.131 t), Bangladés (3.495 t), Colombia (1.260 t) y Turquía (1.037 t).

IMPORTACIÓN por vía aérea según tipo de mercancía y país de destino (Año 2022. Toneladas)											
GRUPO DE MERCANCÍAS	China	Bangladés	Colombia	Turquía	Pakistán	Camboya	EEUU (incl. Puerto Rico)	Resto países	TOTAL	% s/ Total	
Madera y textiles	3.227,0	3.495,0	0,2	969,0	839,0	699,0	7,0	1.091,0	10.327,0	66,9 %	
Otros productos origen animal o vegetal	6,0	-	1.260,0	10,0	-	0,1	157,0	1.041,0	2.473,0	16,0 %	
Maquinaria y varios	491,0	-	0,2	5,0	0,0	0,0	114,0	683,0	1.293,0	8,4 %	
Caucho, plásticos, cueros	78,0	1,0	0,2	47,0	58	1	284,0	163,0	633,0	4,1 %	
Manufacturas diversas	226,0	-	0,0	1,0	1	-	20,0	88,0	336,0	2,2 %	
Otros productos químicos	39,0	-	0,4	2,0	-	-	19,0	102,0	162,0	1,0 %	
Resto	65,00	0,00	0,00	3,00	0,00	6.299,90	60,00	92,00	221,00	1,4 %	
TOTAL	4.132,0	3.496,0	1.261,0	1.037,0	898,0	7.000,0	661,0	3.260,0	15.445,0		
TOTAL (%)	26,8 %	22,6 %	8,2 %	6,7 %	5,8 %	4,5 %	4,3 %	21,1 %	100 %	100 %	

2.1.6. Flujos transporte marítimo

Aragón registra el mayor crecimiento de transporte ferroportuario de la última década, destacando la Terminal Marítima de Zaragoza ("tmZ") que conecta ferroviariamente con los principales puertos

La Terminal Marítima de Zaragoza ("tmZ") se ha convertido en la primera terminal ferroportuaria de España.



Figura 28: Mapa autoridades portuarias

Los principales puertos españoles con los que tiene tráfico de mercancías Aragón son los siguientes:

- ➡ **Puerto de Barcelona:** Puerto de referencia para las exportaciones aragonesas, con más de cinco servicios ferroviarios diarios con Aragón. Posee conexión permanente con tmZ, mediante 25 trenes semanales. Destaca también el tren diario de exportación para el sector cárnico desde la Terminal Intermodal de Monzón (TIM) o la conexión con AgroTIM para productos agroalimentarios.

Las terminales de Adif PLAZA y LTA (Leader Transport Aragón) –en PLAZA– también ofrecen conexiones ferroviarias con este puerto.

- ↳ **Puerto de Tarragona:** Puerta de entrada en el pasado para el carbón de importación, se encuentra actualmente desactivado. Canaliza las importaciones de cereal del Valle del Ebro. Tiene servicio Ro-Ro de conexión con Turquía.
- ↳ **Puerto de Valencia:** Conexión estratégica para Aragón, especialmente para Zaragoza y Teruel. Dada su proximidad, ambas forman parte significativa del hinterland natural de este puerto. [Una vez terminadas las obras de electrificación en curso, los principales problemas de la conexión ferroviaria con el Puerto de Valencia son: la longitud de tren, la carga por eje y el paso del Corredor Mediterráneo por el nodo de Valencia hasta acceder al puerto, ya que presenta un grave cuello de botella pendiente de resolución. En esta materia no es competente el Gobierno de Aragón.]
- ↳ **Puerto de Algeciras:** Un 30 % del volumen ferroviario de importación de este puerto tiene destino Aragón, especialmente Zaragoza, destacando los tráficos de productos textiles.
- ↳ **Puerto de Bilbao:** Importante relación comercial con Aragón. Cabecera norte del corredor marítimo-terrestre del Ebro. Acceso a los tráficos de corta distancia (autopistas del mar) hacia las Islas Británicas, oeste de Francia y norte de Europa.

2.2. Escenarios de demanda futura de transporte de mercancías. Aplicación del modelo de redistribución modal

La metodología utilizada para la estimación de los tráficos por carretera potencialmente captables por el ferrocarril está basada en el análisis comparativo de costes y plazos de transporte de las cadenas de transporte alternativas (unimodal de carretera vs. intermodal ferrocarril – carretera), mediante un modelo de captación desarrollado que se aplica a las relaciones de transporte por carretera con O/D Aragón, tanto nacionales como internacionales.

Trenes potenciales/semana. Ambos sentidos, O/D Aragón + Tránsito (amplio). Todas las mercancías. No se ha considerado la reapertura del túnel de Somport.

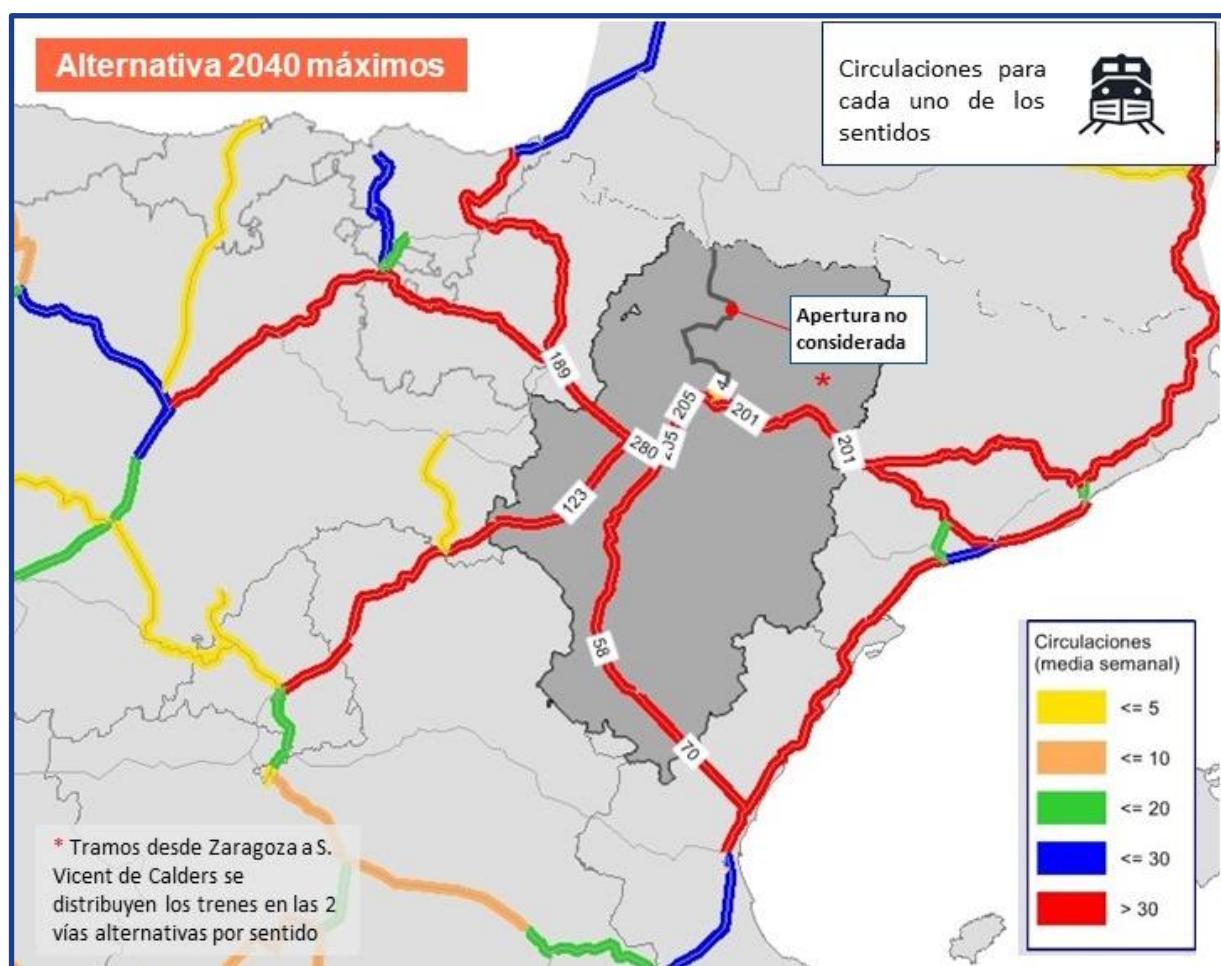


Figura 29: Trenes potenciales/semana. Alternativa 2040 máximos

2.3. Análisis de capacidad futura de la red ferroviaria

Nivel de saturación de las infraestructuras ferroviarias. Escenario máximo amplio 2040 sin Canfranc operativo.

En el escenario temporal 2040, el modelo de transferencia modal en la actual red de infraestructuras, con sus características técnicas mejoradas, se calcula el nivel de saturación de la red de infraestructuras ferroviarias con el tráfico capturable en 2040. Para ello, se realiza la suma de los trenes semanales en el escenario de captación potencial 2040 máximo, las circulaciones actuales semanales (CIRTRA 2021), partido entre los cupos de surcos (semanales) para el tipo de tráfico mercancías según el manual de capacidades de ADIF 2021.

Para lo cual se parte del actual trazado mejorado y con una asignación de surcos de mercancías de 53 surcos día.

Con la excepción de la conexión ferroviaria con Castejón de Ebro y con Madrid, el resto de la red presenta graves problemas de saturación, de no realizarse actuaciones de mejora de la misma que dote de mayor capacidad, como se plantea en diversas actuaciones de este plan.

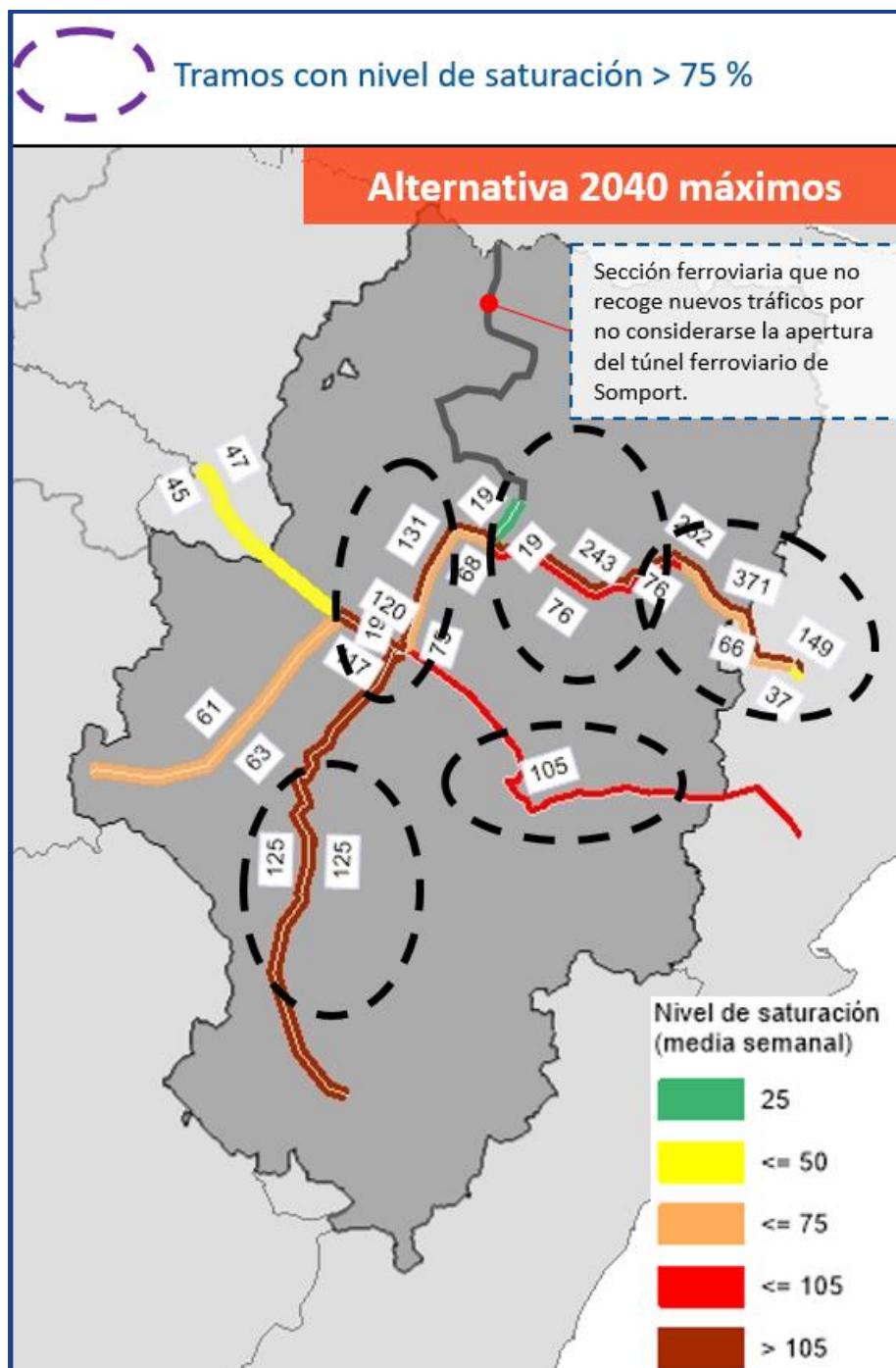


Figura 30: Nivel de saturación de las infraestructuras ferroviarias. Alternativa 2040 máximos

Asignación Alternativa 2040 máximos Aragón + tránsito. Se considera la reapertura del túnel de Somport.

Si se reabre el túnel ferroviario de Somport, la redistribución de la asignación de los tráficos del modelo de distribución modal efectuado serían los indicados en este mapa adjunto, con un total de 103 trenes potenciales por semana en ambos sentidos.

Trenes potenciales/semana/ambos sentidos O/D Aragón + Tránsito (amplio)

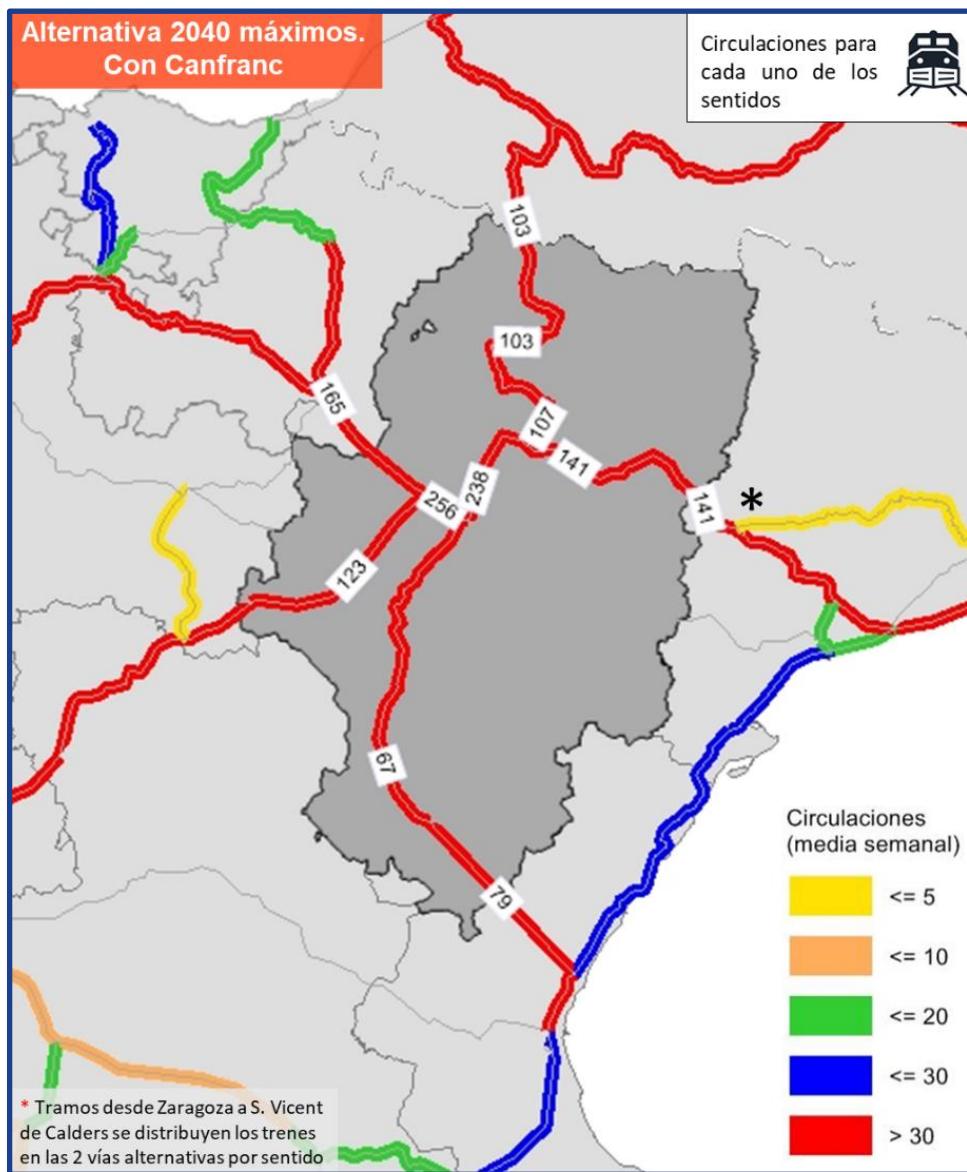
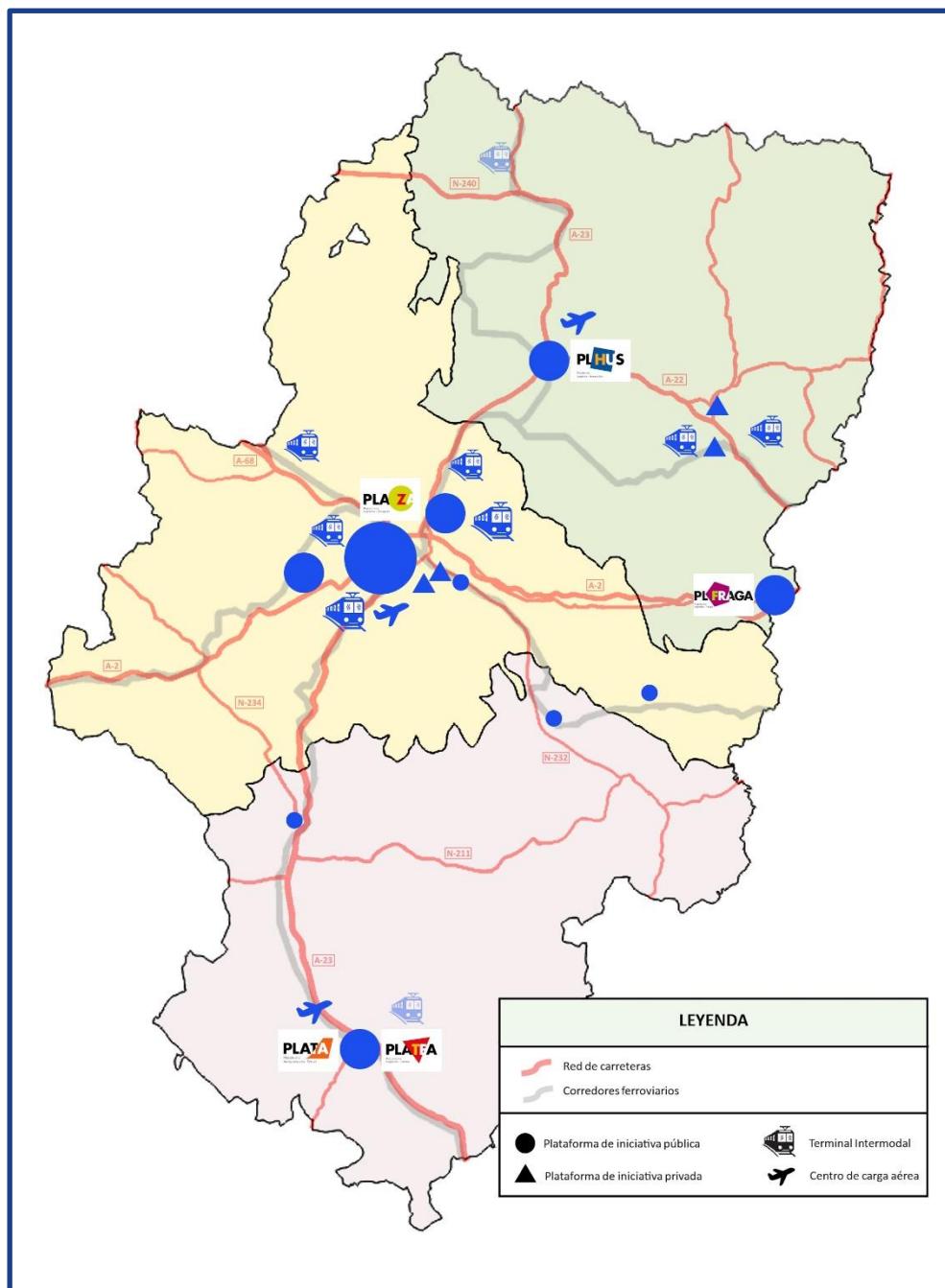


Figura 31: Trenes potenciales/semana. Alternativa 2040 máximos con Canfranc

3. Análisis interno. Plataformas logísticas

3.1. Situación de la oferta de plataformas logísticas en Aragón

Aragón Plataforma Logística (APL) y Suelo y Vivienda de Aragón (SVA) son las dos principales entidades del sector público aragonés desarrolladoras de estas plataformas logísticas en la región. Todas ellas están bien conectadas por la Red de Carreteras del Estado y la red autonómica de carreteras.



En total* estas infraestructuras suman 2.626,34 ha, dedicadas a la logística, de las cuales 280,60 ha se localizan en Huesca, 242,98 ha en Teruel y 2.102,76 ha en Zaragoza.

A continuación, se detallan las plataformas logísticas e industriales de la Comunidad de Aragón identificadas.

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS/INDUSTRIALES SITUACIÓN ACTUAL (*)	TIPOLOGÍA DE ACTUACIÓN	ESTADO	Localización	DESARROLLO TOTAL (ha)	[ESTIMACIÓN] SUPERFICIE LOGÍSTICA (ha)
PROVINCIA DE HUESCA					
PLHUS	PLI	En servicio	Huesca	115,70	58,00
PLFRAGA	PLI	En servicio	Fraga	87,59	44,00
LA MELUSA	PLI+TI+CST	En desarrollo	Tamarite de Litera	139,00	139,00
TIM-AGROTIM	TI	En servicio	Monzón	18,50	18,50
LITERA TIM	TI	En servicio	Tamarite de Litera	1,80	1,80
ESTACIÓN DE CANFRANC	TI	-	Canfranc	15,00	15,00
POLÍGONO RIBAGORZA	CTM	En servicio	Benabarre	14,68	2,20
POLÍGONO INDUSTRIAL TROTTERAS	CTM	En servicio	Boltaña	10,49	2,10
OTROS POLIGONOS/ ESPACIOS PRODUCTIVOS PROVINCIA HUESCA				1.616,00	
PROVINCIA DE HUESCA con Superficie Logística				402,76	280,60
PROVINCIA DE HUESCA TOTAL				2.018,8	
PROVINCIA DE TERUEL					
PLATEA	PLI+TI	En servicio	Teruel	254,55	127,00
PLATA (**)	PLI	En servicio	Teruel	33,19	15,00
POLÍGONO SODECASA	PLI	En servicio	Calamocha	71,81	36,00
POLÍGONO INDUSTRIAL "VENTA DEL BARRO"	CTM	En servicio	La Puebla de Híjar	70,00	35,00
POLÍGONO INDUSTRIAL DE ANDORRA	CTM	En servicio	Andorra	97,50	24,38
POLÍGONO INDUSTRIAL DE ESCUCHA	CTM	En servicio	Escucha	7,00	1,40
POLÍGONO INDUSTRIAL LOS ESTANCOS	CTM	En servicio	Alcorisa	14,00	4,20
OTROS POLIGONOS/ ESPACIOS PRODUCTIVOS PROVINCIA TERUEL				1.407,76	
Provincia de Teruel con Superficie Logística				548,05	242,98
Provincia de Teruel TOTAL				1.955,81	

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS/INDUSTRIALES	TIPOLOGÍA DE ACTUACIÓN	ESTADO	Localización	DESARROLLO TOTAL (ha)	[ESTIMACIÓN] SUPERFICIE LOGÍSTICA (ha)
PROVINCIA DE ZARAGOZA					
PLAZA	CST+PLI+TI	En servicio	Zaragoza	1.344,23	1008,00
PLATAFORMA AGROALIMENTARIA EN ÉPILA	PLI	En servicio	Épila	242,00	121,00
PLATAFORMA LOGÍSTICA AGROALIMENTARIA DEL VALLE DEL EBRO - MERCAZARAGOZA	PLI	En servicio	Zaragoza	79,29	79,00
PARQUE TECNOLÓGICO DE RECICLADO LÓPEZ SORIANO	PLI	En servicio	Zaragoza	835,50	418,00
POLÍGONO EMPRESARIUM	PLI	En servicio	Zaragoza	349,77	69,95
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE ZARAGOZA - CTZ	PLI+CTM	En servicio	San Juan de Mozarrifar	72,46	60,00
PARQUE EMPRESARIAL PUERTA NORTE	PLI+CTM	En servicio	Zaragoza	21,50	4,30
POLÍGONO INDUSTRIAL MALPICA-SANTA ISABEL. (PLATAFORMA INDITEX)	PLI+CTM	En desarrollo	Zaragoza	156,00	23,00
PL ZUERA	PLI + TI	En proyecto	Zuera	150,00	75,00
TERMINAL MARÍTIMA DE ZARAGOZA (TMZ)	TI	En servicio	Zaragoza	18,00	18,00
PUERTO SECO SANTANDER-EBRO	TI	En servicio	Luceni	10,50	10,50
TIM GRISEN	TI	En servicio	Grisen	1,50	1,50
TIM ZUERA	TI	En servicio	Zuera	1,50	1,50
AEROPUERTO DE ZARAGOZA	CCA	En servicio	Zaragoza	25,00	25,00
POLÍGONO CENTROVÍA	CTM	En servicio	La Muela	287,83	115,13
POLÍGONO ACTUACIÓN INDUSTRIAL DE TARAZONA	CTM	En servicio	Tarazona	103,50	25,88
POLÍGONO INDUSTRIAL "EL ESPARTAL II"	CTM	En servicio	El Burgo de Ebro	65,02	33,00
POLIGONO INDUSTRIAL "EL PORTAL"	CTM	En servicio	Caspe	27,08	14,00
OTROS POLIGONOS/ ESPACIOS PRODUCTIVOS PROVINCIA ZARAGOZA				5.315,01	
Provincia de Zaragoza con Superficie Logística				3.790,68	2.102,76
Provincia de Zaragoza TOTAL				9.105,69	
TOTAL ARAGÓN con Superficie Logística 2025				4.741,49	2.626,34
TOTAL ARAGÓN OTROS POLÍGONOS/ ESPACIOS PRODUCTIVOS				8.338,77	
TOTAL ARAGÓN 2025 (ha)				13.080,26	

Figura 33: Tabla del modelo aragonés de instalaciones logísticas propuesto a 2040

En desarrollos logístico-industriales solo se considera la superficie estimada para usos logísticos. No se incluyen en este modelo actuaciones de logística dispersa, estén o no localizadas en suelos no urbanizables

(*) No se consideran instalaciones logística dispersa de instalaciones individuales.

(**) El Aeropuerto de Teruel tiene una extensión de 340 ha de las que 30 se destinan a usos relacionados con actividades económicas.

En Zaragoza hay tres CST con aparcamiento seguro, pero no asociados a polígonos o plataformas logísticas. Están asociados a estaciones de servicio

CST	Centro de Servicios al Transporte	PLI	Plataforma Logística Industrial
CTM	Centro de Transporte de Mercancías	TI	Terminal Intermodal
		CCA	Centro de Carga Aérea

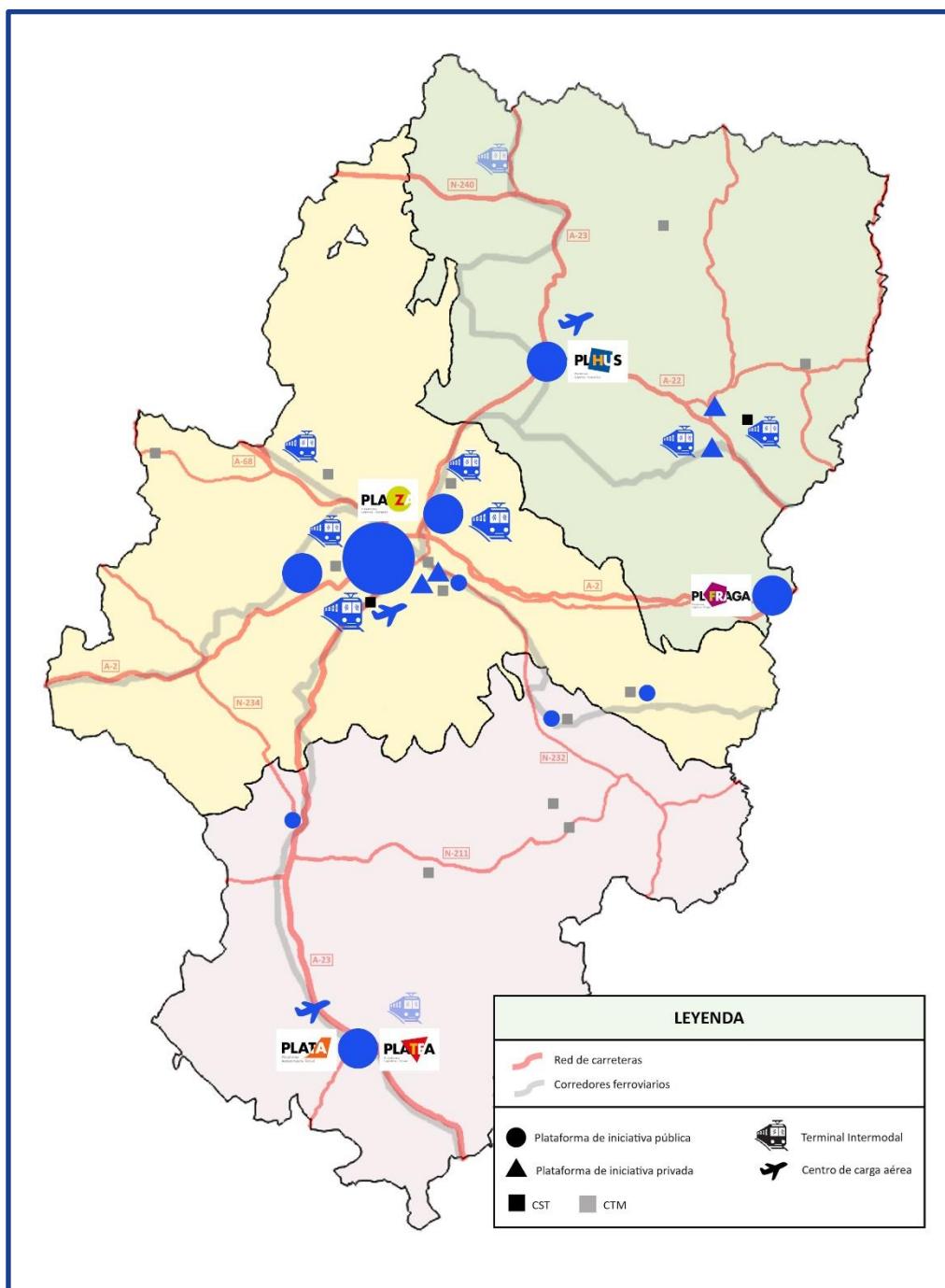


Figura 34: Modelo aragonés de instalaciones logísticas a 2025 con CST y CTM

Breve conceptualización de áreas y servicios logísticos

Existen varios niveles de intervención sobre un territorio desde el punto de vista de la estructuración de los nodos logísticos en función de su grado de complejidad funcional (de menor a mayor complejidad):

↳ En un **primer nivel o nivel básico**, las necesidades del sector del transporte por carretera en un nodo determinado:

- Centros de Servicios al Transporte (CST), servicios al vehículo, a la persona y a las empresas.

↳ En un **segundo nivel de Logística**, se incorporan servicios a la mercancía, incluyendo naves de cross docking o de almacenaje de reducida dimensión:

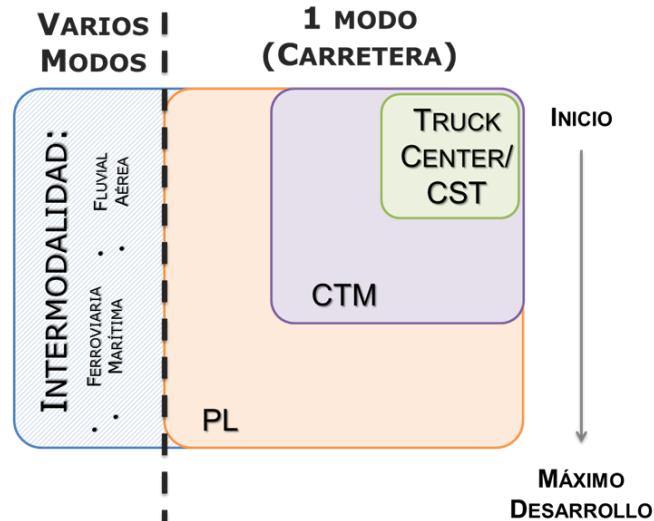
- Centros de Transporte de Mercancías (CTM): Centros localizados en los núcleos urbanos de segundo nivel del territorio (centros comarcales), y nodos de transporte de carretera.

↳ El **tercer nivel** es el de las Plataformas Logísticas (PL) o Nodos Logísticos Regionales. Estos pueden ser:

- **Nodos de distribución**: Se ubican en aquellas áreas urbanas en las que se localizan importantes infraestructuras de transporte y con un relevante grado de desarrollo de actividad económica. Se trata de grandes áreas de distribución tanto de consumo como a la producción.
- **Nodos de reequilibrio territorial**: se trata de nodos vinculados a la actividad productiva con previsión de desarrollo de nuevas infraestructuras y con un elevado potencial económico.

Estos nodos incluyen los servicios de gestión de stocks además de cross-docking.

↳ Y un **cuarto nivel** lo constituye la presencia de la intermodalidad. Esto es, la red de terminales ferroviarias intermodales desarrolladas o a desarrollar en Aragón, de las que la mayor parte de ellas se encuentran integradas en plataformas logísticas actuales, o en su caso, de futuro desarrollo.



TIPOLOGÍA DE CENTRO	CRITERIO Superficie (Has.)
CST	CENTROS DE SERVICIOS AL TRANSPORTE
CTM	CENTROS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS
PL	PLATAFORMA LOGÍSTICA (Regional)
TI	TERMINAL INTERMODAL
CCA	CENTRO DE CARGA AÉREA

Figura 35: Esquema estructuración de los nodos logísticos.

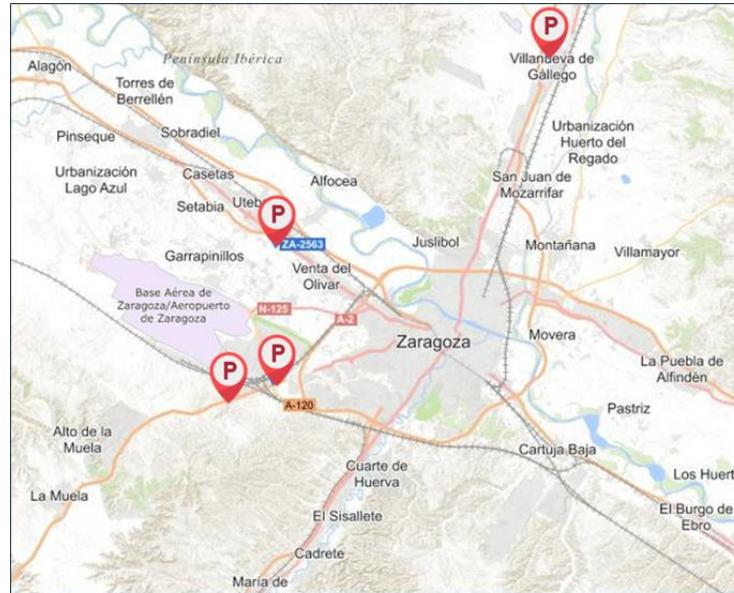
3.2. Aparcamientos Seguros

Un aparcamiento seguro / CST debe presentar unas características técnicas mínimas que le permitan cumplir con los estándares adecuados para poder considerarlo un estacionamiento seguro para vehículos pesados, siguiendo las recientes recomendaciones y reglamentaciones de la Unión Europea (Delegated Regulation (EU) 2022/1012).

La Comisión Europea ha elaborado un nuevo estándar para certificar los aparcamientos seguros para camiones, que han de disponer de unos servicios e instalaciones mínimos, y que pueden clasificarse en cuatro categorías diferentes según la calidad de estos.

En el portal del Ministerio de Transportes se encuentra un visor con las instalaciones certificadas de acuerdo con la normativa establecida en el Reglamento Delegado (UE) 2022/2012 de la Comisión, de 7 de abril de 2022 por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo. En este visor se puede comprobar que **no hay ningún aparcamiento seguro certificado en Aragón de acuerdo con los últimos criterios fijados por la Comisión Europea**.

Pero según los requisitos establecidos en el marco del proyecto Label, **Aragón cuenta con cuatro zonas certificadas de aparcamientos seguro**, las cuales se encuentran en un periodo transitorio de regularización para encajar con los nuevos estándares de la Comisión.



Nombre	Ubicación	Nivel seguridad	N.º plazas
Estación de servicio El Cisne 1	Zaragoza	2 y 2	80
Estación de Servicio Las Ventas I	Utebo	2 y 2	150
Estación de Servicio Pirineo Aragonés	Villanueva de Gállego	2 y 2	100
Repsol Security Parking PLAZA	Zaragoza	4 y 4	80

Figura 36: Aparcamientos Seguros y Protegidos certificados de conformidad con el marco del proyecto europeo Label

3.3. Instalaciones logísticas y técnicas de Adif en Aragón

Aragón cuenta con 19 instalaciones ferroviarias de titularidad de Adif con actividad para mercancías, siendo las de mayor relevancia Monzón – Río Cinca, Selgua, Grisén, Zaragoza Corbera, Zaragoza PLAZA y Samper. También Existen numerosas instalaciones ferroviarias de mercancías de titularidad privada conectadas a la RFIG.

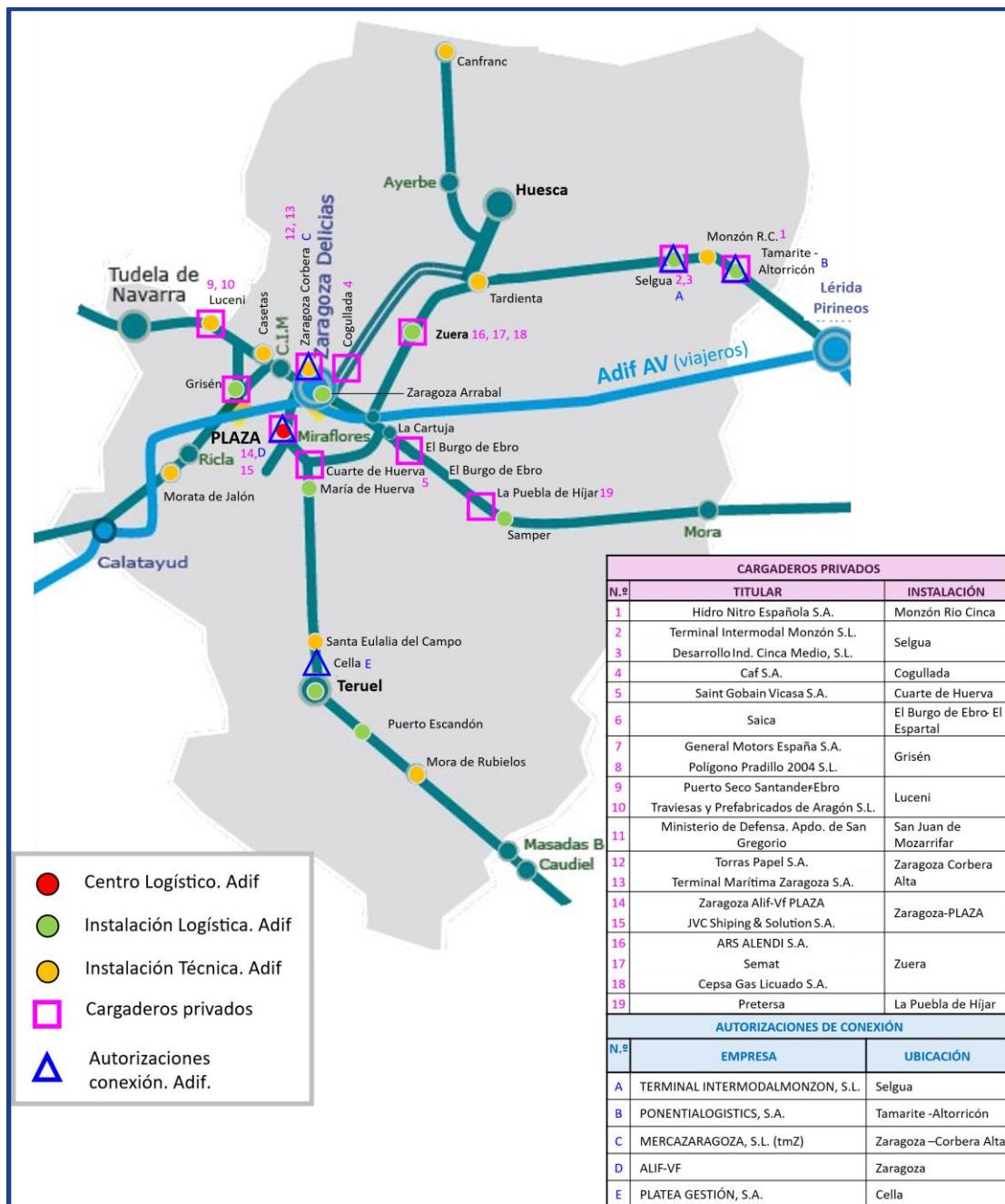


Figura 37: Instalaciones logísticas y técnicas de Adif en Aragón

3.4. Demanda de infraestructuras logísticas. Aplicación del modelo de suelo logístico

En un ESCENARIO DE MÁXIMOS, en el año 2040 los suelos destinados a actividades logísticas deberán suponer el 40 % del total previsto de stock suelos productivos con una estimación de suelo necesario de 6.586 ha.

En el 2040 para un total de **15.245,26 ha de suelos productivos**, sería conveniente que **6.586 ha** se dedicasen a **actividades logísticas**.

PREVISIÓN DE STOCK DE SUELOS PRODUCTIVOS (ha)		ESTIMACIÓN TEÓRICA SUELOS NECESARIOS PARA ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ha)	
PROVINCIA	AÑO 2040	PROVINCIA	AÑO 2040
Huesca	2.368,76	Huesca	1.162
Teruel	2.495,81	Teruel	1.228
Zaragoza	10.380,69	Zaragoza	4.196
TOTAL	15.245,26	TOTAL	6.586

En un ESCENARIO DE MÍNIMOS, fruto de la aplicación de un modelo econométrico de estimación de la demanda de suelo logístico, se ha estimado una necesidad de 3.384,34 ha dedicadas a la actividad logística.

Para determinar el stock de suelo bruto para actividades logísticas con horizonte 2040 a considerar en este Plan Estratégico, se propone considerar un escenario intermedio entre los antes definidos de MÁXIMOS y de MÍNIMOS, en el que se desarrollará un total de al menos 4.985,17ha.

En el 2040 el modelo territorial de instalaciones logísticas que se implantará mediante este Plan Estratégico tendrá como objetivo la puesta en servicio de un total de **4.985,17 ha de suelo bruto, con 757,30 ha en Huesca, 749,49 ha en Teruel y 3.478,38 ha en Zaragoza**.

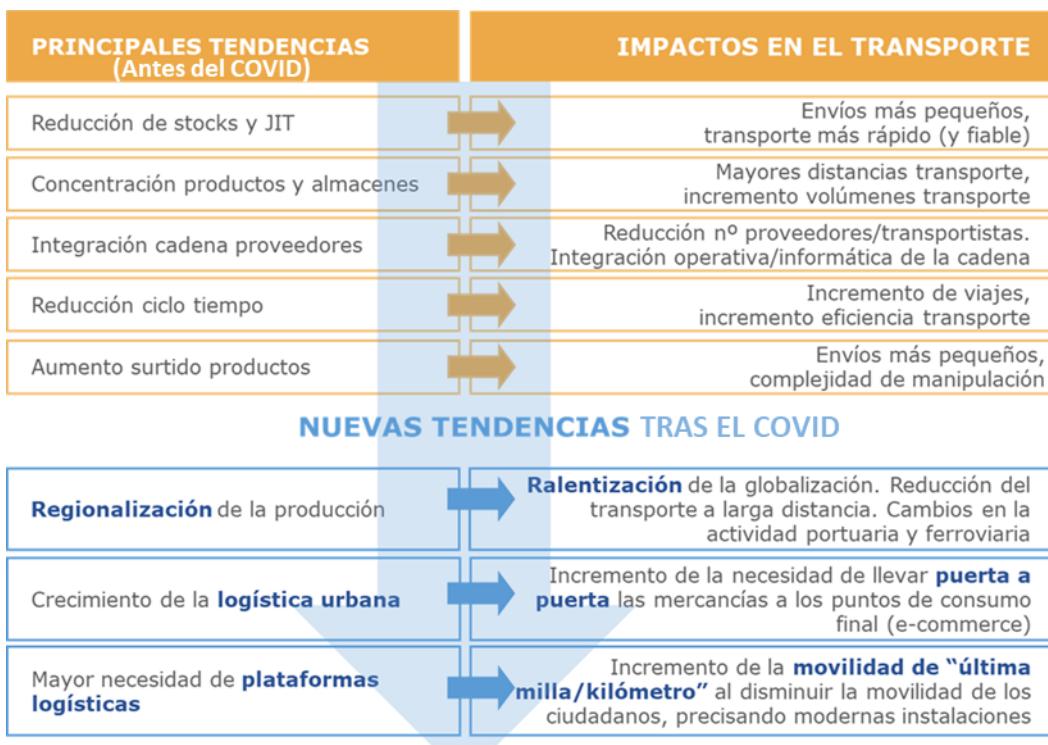
ESCENARIOS DE ESTIMACIÓN TEÓRICA SUELOS NECESARIOS PARA ACTIVIDADES LOGÍSTICAS EN 2040 (ha)

	MÁXIMO	MÍNIMO (Desarrollos logísticos en 2025 + escenario de mínimos)	MEDIO
Huesca	1.162	280,60 + 72 = 352,60	757,30
Teruel	1.228	242,98 + 28 = 270,98	749,49
Zaragoza	4.196	2.102,76 + 658 = 2760,76	3.478,38
TOTAL	6.586	3.384,34	4.985,17

4. Análisis externo

4.1. Tendencias emergentes en logística y áreas de especialización potenciales para Aragón

Tras la crisis del COVID-19 se han generado elementos disruptivos en las tendencias sectoriales del transporte y la logística respecto la tendencia existente antes de la pandemia.



La regionalización puede ser una tendencia impulsada por el COVID, así como por acontecimientos recientes (corte del canal de Suez por conflictos bélicos, elevación de los fletes con Asia, etc.). Representa una **oportunidad** para determinados puertos idóneos para relaciones de corta/media distancia y su prolongación hacia el interior de Europa.

1. El COVID ha acelerado la tendencia al uso del *e-commerce*, lo que representa un reto importante para la **Distribución Urbana de Mercancías** (DUM) y nuevas necesidades para su prestación, así como un cambio en las demandas inmologísticas de los operadores (mayores **dimensiones de las instalaciones**).
2. Reconfiguración de las cadenas de suministro: La ruptura de equilibrios en cuanto a la producción/consumo, oferta/demanda a nivel global, causada por el COVID ha originado una convulsión y un desajuste de tal magnitud en múltiples cadenas de suministro (textil,

automoción, electrónica...) que, p.ej. las factorías de automóviles están sufriendo rupturas de stock de determinados componentes y sobrestock de otros, impactando negativamente en la capacidad de producción.

4.2. Oportunidad para la implementación de un Hub militar

La mayor concentración de infraestructura militar y de defensa, así como de unidades de mando y control, de enseñanza en esta materia, y de operativa logística militar se encuentra, en especial, en la provincia de Zaragoza. Además de múltiples empresas proveedoras a dicha industria.

Asimismo, es importante destacar la existencia en la región de un reducido número de empresas, aunque muy significativas, que trabajan en el sector de la Defensa de forma cada vez más consolidada y de clústers especializados en Defensa, Logística y Tecnología, además de un importante tejido industrial que actualmente no contribuye a la producción del sector, para el que sería una oportunidad de integrarse en el mismo. Relacionado con este aspecto, es preciso tener en cuenta las potenciales sinergias de las necesidades civiles y militares en cuanto al desarrollo dual de tecnologías e infraestructuras de comunicación.

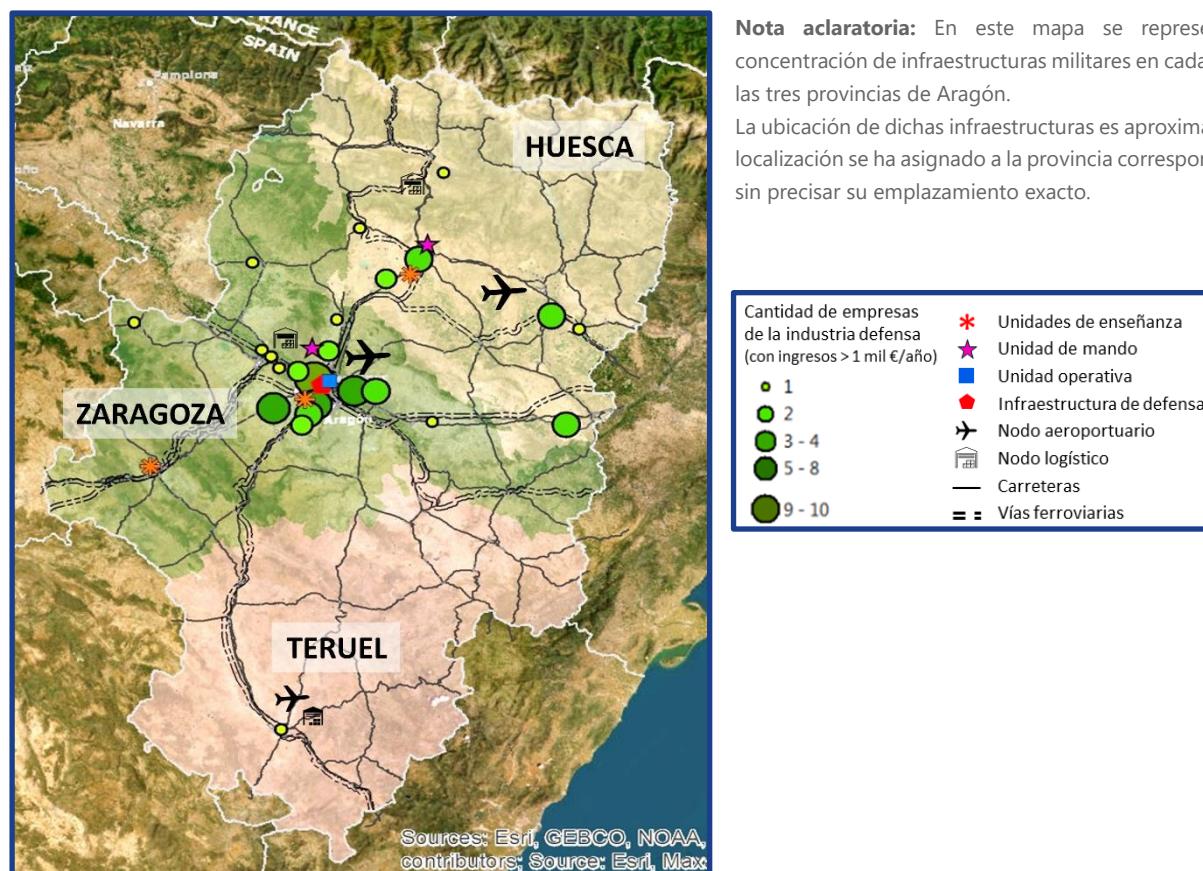
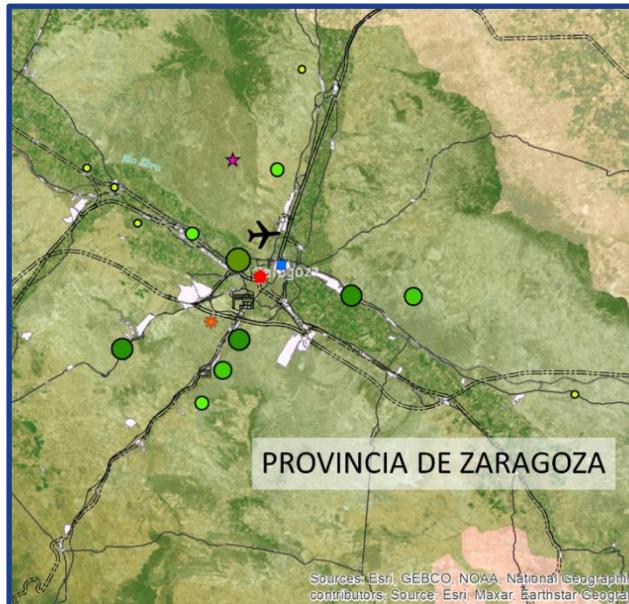


Figura 38: Industria de defensa en Aragón.



Nota aclaratoria: Este mapa representa la concentración de infraestructuras que pueden ofrecer uso dual en la provincia de Zaragoza.

Su ubicación es aproximada, no se presenta su emplazamiento exacto.

Cantidad de empresas de la industria defensa (con ingresos > 1 mil €/año)	Unidades de enseñanza
● 1	★ Unidad de mando
● 2	■ Unidad operativa
● 3 - 4	◆ Infraestructura de defensa
● 5 - 8	✈ Nodo aeroportuario
● 9 - 10	📦 Nodo logístico
	— Carreteras
	= Vías ferroviarias

Figura 39: Industria de defensa en Zaragoza

La provincia de Zaragoza ofrece infraestructuras de transporte y de logística que cumplen con los requisitos de la UE (*) para ofrecer uso dual (civil y militar).

El aeropuerto y la plataforma logística de Zaragoza PLAZA pueden ofrecer servicios duales.

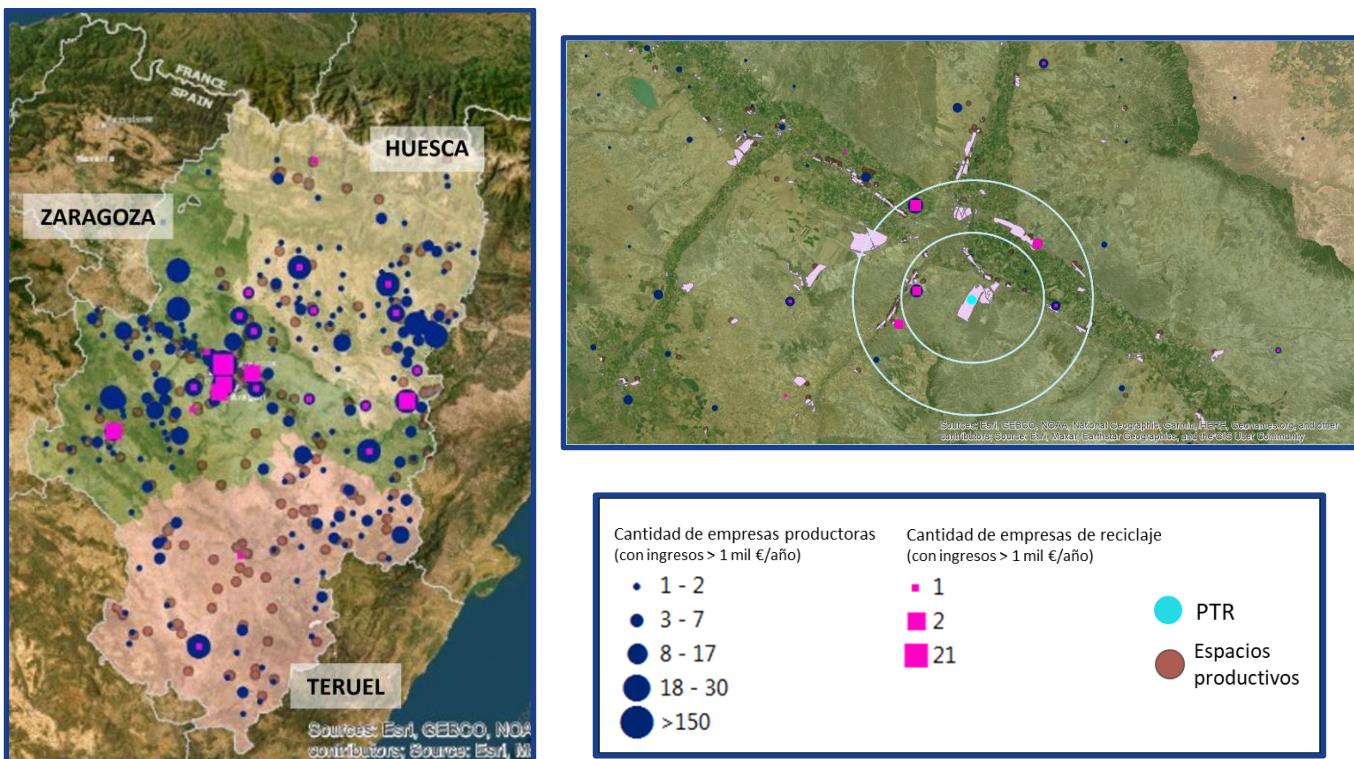
Zaragoza cuenta con una excelente conectividad aérea y terrestre en el contexto de la península Ibérica y sur de Europa.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328

4.3. Oportunidad para la implementación de un Hub de la Economía Circular

Zaragoza, en su contexto de gran producción industrial, es la provincia que mayor actividad de economía circular presenta, pero con actividad creciente en Huesca y en menor grado Teruel.

En el mapa de la izquierda se representa la concentración, por provincia, de las empresas de la industria de producción y de la industria de la economía circular, con facturación superior a un millón de euros al año.



Nota aclaratoria: Este mapa representa la densidad de las empresas productoras y las de economía circular por provincia.

Su ubicación es aproximada, no se presenta su emplazamiento exacto.

El **Parque Tecnológico de Reciclaje López Soriano (PTR)** dispone de 200 hectáreas disponibles para su adquisición por parte de industrias productoras y del sector del reciclaje industrial. La reciente flexibilización del uso del suelo facilitará la creación de sinergias entre empresas, aprovechando su proximidad para potenciar la complementariedad y la eficiencia operativa.

Figura 40: Hub Economía Circular Aragón

El Parque Tecnológico de Reciclaje López Soriano (PTR) puede convertirse en un espacio de sinergias entre las industrias productoras y recicadoras. Será necesario evaluar las soluciones que se puedan ofrecer a las concentraciones industriales al oeste de la provincia de Zaragoza y al este de Huesca.

5. Posicionamiento competitivo

5.1. Posicionamiento competitivo en materia de transporte y logística de Aragón

El posicionamiento competitivo de Aragón en materia logística se evalúa mediante la determinación del índice de potencial logístico; metodología propiedad de la Consultora y desarrollada para el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT 2005-2020).

- ↳ El modelo de potencial logístico se emplea para calcular el Posicionamiento Competitivo Total (iPCT). Índice que ofrece una imagen realista de la idoneidad sobre el **conjunto del territorio nacional de cada comunidad autónoma** para acoger diferentes plataformas logísticas con unas características u otras, y vinculadas o no a la intermodalidad.
- ↳ Este índice de Posicionamiento Competitivo Total se obtiene sumando los **5 índices** de potencial logístico por tipo de plataforma logística (iPLP) de cada comunidad autónoma:

$$i_{PCT} = \sum_{k=1}^{k=5} i_{PLP_k}$$

1. Centro de Transporte por Carretera
2. Centro/Área de Almacenamiento y Distribución. Plataforma Logística
3. Centro/ Terminal Intermodal
4. Centro de Carga Aérea
5. ZAL Portuaria

- ↳ El índice de potencial logístico por tipo de instalación (iPLPi) indica el potencial de generación o atracción de flujos de mercancías de una plataforma y de sus actividades asociadas para cada comunidad autónoma. Para su obtención se analizan una serie de variables de demanda y logísticas cuantificadas a través de los siguientes indicadores:

VARIABLES DE DEMANDA	INDICADOR (D_d)
Capacidad de consumo.	<ul style="list-style-type: none"> Índice de consumo
Capacidad de producción	<ul style="list-style-type: none"> Índice de producción industrial Índice de producción agraria
Interrelación comercial con otros países.	<ul style="list-style-type: none"> Índice de comercio exterior
VARIABLES LOGÍSTICAS	INDICADOR (L_l)
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Volumen transporte por carretera Volumen transporte por ferrocarril Volumen transporte portuario Volumen transporte aéreo
Competencia Logística	<ul style="list-style-type: none"> N.º de licencias de operadores N.º de vehículos de transporte pesado

- ↳ Para unificar todas estas variables se ha ponderado la importancia relativa de cada indicador a través de unos coeficientes de ponderación o factores sobre un total de 100 puntos para cada una de las instalaciones analizadas.
- ↳ Estos factores de ponderación se han agrupado también en factores de demanda (α), para los indicadores de demanda, y factores logísticos (β), para los indicadores logísticos. Los cuales difieren en función del tipo de instalación.
- ↳ La forma de calcular el índice de potencial logístico por tipo de instalación (i_{PLP_k}) para cada comunidad autónoma es aplicando la siguiente fórmula:

$$i_{PLP_k} = \sum_{d=1}^{d=4} \alpha_d^k * D_d + \sum_{l=1}^{l=6} \beta_l^k * L_l$$

Donde:

- ❖ D_d = Indicador de demanda d.

- ❖ L_I = Indicador logístico I.
- ❖ α_d^k = factor de ponderación del indicador D_d para la instalación logística k.
- ❖ β_l^k = factor de ponderación del indicador L_I para la instalación logística k.
- ❖ k = tipo de instalación logística. k = 1, 2... 5.

La aplicación del modelo de potencial logístico al conjunto de comunidades autónomas españolas sitúa a Aragón, con un POTENCIAL ALTO, como la quinta región española, tras Cataluña, Madrid, C. Valenciana y Andalucía.

En el desglose por tipo de instalaciones, observamos que destaca principalmente en centros de carga aérea.

- ↳ **ÍNDICE DE CENTROS DE TRANSPORTE POR CARRETERA:** Aragón ocupa el puesto 8, con un índice de 5,69 frente al 12,63 de Cataluña
- ↳ **ÍNDICE DE CENTROS DE ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN:** Aragón ocupa el puesto 6, con un índice de 6,36 frente al 13,65 de Cataluña
- ↳ **ÍNDICE DE CENTROS DE TRANSPORTE INTERMODAL:** Aragón ocupa el puesto 6, con un índice de 6,61 frente al 19,16 de Cataluña
- ↳ **ÍNDICE DE CENTRO DE CARGA AÉREA:** Aragón ocupa el puesto 3, con un índice de 8,48 frente al 36,19 de Madrid – [se debe tener en cuenta que en el volumen de carga computa también la de pasajeros]
- ↳ **ÍNDICE DE FLUJOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS MARÍTIMOS:** Aragón ocupa el puesto 8, con un índice de 2,85 frente al 18,90 de Cataluña

ÍNDICE DE POTENCIAL						
CCAA	Centros de Transporte	Centro de Almacenamiento y Distribución	Centro de Transporte Intermodal	Centro de Carga Aérea	Flujos marítimos ¹	TOTAL
Cataluña	12,63	13,65	19,16	15,89	18,90	80,22
C de Madrid	9,90	9,55	8,30	36,19	6,71	70,66
C Valenciana	11,30	11,83	10,70	4,80	18,50	57,13
Andalucía	10,29	9,57	11,49	4,42	18,79	54,57
Aragón	5,69	6,36	6,61	8,48	2,85	29,98
País Vasco	5,88	5,77	6,15	7,16	4,94	29,89
Galicia	5,56	5,56	7,14	3,03	4,18	25,46
Castilla y León	6,91	6,64	6,39	2,46	2,83	25,22
Castilla - La Mancha	6,82	5,81	3,68	1,93	2,44	20,68
Canarias	2,41	2,29	2,43	2,66	5,86	15,64
Región de Murcia	4,44	3,76	2,50	1,93	2,33	14,97
C Foral de Navarra	3,53	3,60	2,48	2,06	2,13	13,81
Principado de Asturias	2,59	2,85	3,65	1,56	1,72	12,36
Cantabria	2,33	2,50	2,62	1,32	1,68	10,46
Extremadura	3,04	2,98	1,83	1,10	1,25	10,20
Balears, Illes	1,98	1,98	1,33	1,67	1,47	8,43
La Rioja	2,12	2,22	1,46	1,28	1,32	8,40
Ceuta	1,37	1,63	1,10	1,09	1,10	6,29
Melilla	1,22	1,46	0,98	0,98	0,99	5,63
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00

¹ Se consideran como flujos de transporte de mercancías marítimos aquellos tráficos de mercancías que tienen origen o destino en Aragón y que, en algún eslabón de su cadena de transporte, usan el modo marítimo, con transferencia de modos de transporte terrestre al modo marítimo en algún puerto español.

Marcadas en azul aquellas comunidades del litoral donde la capacidad portuaria es importante.

En complemento al modelo realizado en este documento, se han comparado los resultados con los obtenidos por la Plataforma UNO en su "Informe de la competitividad logística de España y sus Comunidades Autónomas", que analiza diferentes datos de entrada para su análisis de la situación. En él, se observan conclusiones similares a las alcanzadas en este estudio, donde Aragón se encuentra entre las CC.AA. más destacadas (5^a posición) para albergar actividades logísticas, formando parte del grupo de cabecera junto con Andalucía, Cataluña o Madrid y se sitúa en el mismo nivel de País Vasco.

Esta situación de Aragón se explica debido al **gran potencial logístico de Zaragoza como una de las provincias destacadas de la logística nacional**, donde se ubica con Valencia como **tercera/cuarta provincia sobre el total nacional**, tras Barcelona y Madrid, **pero no ve acompañado su potencial por las provincias de Huesca y Teruel, lo que repercute en el desempeño global de Aragón en el índice de comunidades**. En otras comunidades, como **Andalucía o País Vasco**, encontramos una **mayor cohesión entre el potencial y el desarrollo logístico de sus diferentes provincias**. Se puede observar el caso de **Andalucía**, donde destacan Sevilla, Málaga, Cádiz y Huelva, o **País Vasco** con Vizcaya acompañando Álava y Guipúzcoa.

Esta disparidad territorial dentro de Aragón pone de manifiesto la **necesidad de impulsar actuaciones específicas** orientadas al desarrollo logístico, industrial y del sector primario en Huesca y Teruel, con el objetivo de fortalecer la **cohesión interna y equilibrar el crecimiento económico** de la Comunidad.

Por otra parte, la ubicación estratégica de Aragón —y en particular de Zaragoza— representa una ventaja competitiva clave. En un radio de 300 kilómetros se concentra una parte significativa del PIB nacional, lo que permite un acceso ágil a los principales centros económicos e industriales del país. Esta posición privilegiada refuerza el papel de Aragón como eje logístico y productivo de primer orden, tal como se puede observar en el siguiente mapa:

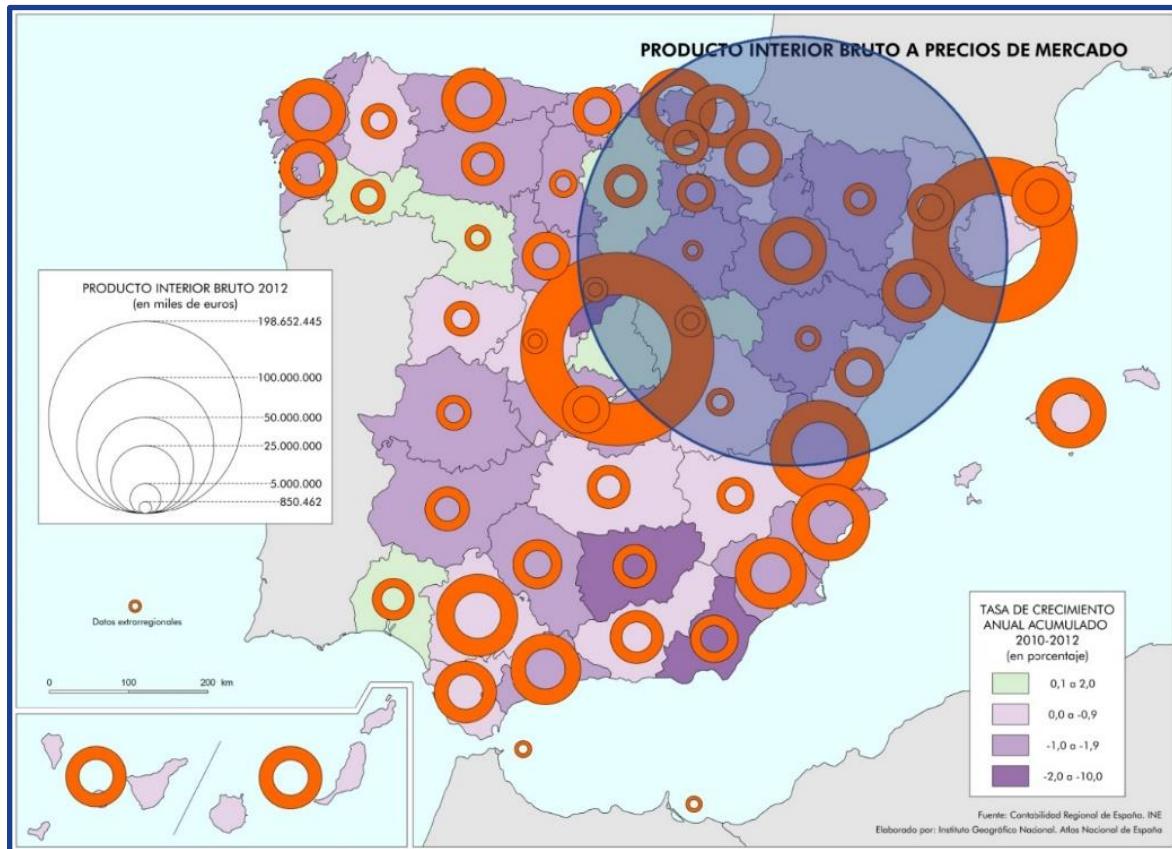


Figura 41: PIB en 300 km. desde Zaragoza

Cabe destacar el European Freight Village Ranking 2025, elaborado por la Deutsche GVZ-Gesellschaft.

Este ranking (referencia clave en el sector logístico europeo), se publica cada cinco años y evalúa los principales centros logísticos intermodales de Europa según criterios como:

- Infraestructura y conectividad.
- Servicios logísticos.
- Integración intermodal.
- Sostenibilidad y desarrollo.

Top 20 Freight Villages en Europa (Ranking 2025 – DGG):

En esta edición, la **Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA)** se sitúa en el cuarto puesto a nivel europeo, destacando entre más de un centenar de nodos logísticos analizados. Este reconocimiento subraya la excelencia operativa de PLAZA y su papel clave como eje logístico del sur de Europa. Además, refuerza la posición de Aragón como territorio estratégico para la atracción de inversiones y el desarrollo de cadenas de suministro eficientes y sostenibles.

	Freight Villages 2025	Performance 2025
1	D - Bremen	405
2	IT - Quadrante Europa Verona	390
3	PL - CUP Logistics	387
4	ES - Zaragoza (Plaza)	381
5	D - GVZ Hafen Nürnberg	379
6	IT - Padova	373
7	IT - Parma	343
8	A - Cargo Terminal Graz	333
9	IT - Bologna	332
10	IT - Nola	322
11	D - Berlin Süd Großbeeren	318
12	D - City GVZ Berlin	310
13	D - GVZ JadeWeserPort	305
14	A - GVZ Ennshafen	301
15	D - Emscher	299
16	D - Berlin West Wustermark	297
17	D - Leipzig	296
18	IT - Torino	286
19	IT - Novara	274
20	D - Augsburg	273

Figura 42: European Freight Village Ranking 2025

6. Estudio de opinión

6.1. Estudio de opinión de los agentes del sector (stakeholders)

Para identificar la visión de los *stakeholders* de la logística y el transporte, se ha desarrollado un trabajo de campo basado en **entrevistas y encuestas online**, las cuales **se han enviado a 545 agentes** del ámbito regional y nacional.

De esta muestra de agentes se diferenciaban distintos tipos cuya distribución ha sido la que se detalla a continuación:

- | | | |
|---|--------------------------|---------------------------|
| ↳ Diputaciones provinciales y grandes ayuntamientos | ↳ Cámaras De Comercio | ↳ Operadores Ferroviarios |
| ↳ Administración del Estado y Entes Públicos | ↳ Cargadores/Fabricantes | ↳ Operadores Logísticos |
| ↳ Asociaciones relacionadas | ↳ Centros Tecnológicos | ↳ Otros |
| | ↳ Inmologísticos | |
| | ↳ Distribuidores | |

Las opiniones recogidas son las siguientes:

- Se valora **positivamente** la **conexión viaria** de Zaragoza, aunque también se detectan mejoras a realizar (por saturación, y otras causas).
- Destaca el **potencial logístico de Zaragoza**. En las otras dos provincias de Aragón el potencial es sensiblemente menor: se demandan desarrollos infraestructurales más pequeños y actividad de cross-docking en especial.
- Entre las **mayores necesidades** identificadas se encuentra la de disponer de **áreas de aparcamiento seguras** y con dotación de servicios para vehículos y conductores.
- El sector inmologístico demanda grandes parcelas de suelos de manera creciente, en especial en Zaragoza.
- Se demanda suelo logístico e industrial.
- La logística **farmacéutica** como un sector a **potenciar**.
- Al igual que se recoge en los cuestionarios recibidos, el sector del transporte y la logística considera que la **formación de sus profesionales es buena**, debido, sobre todo, al trabajo realizado en esa materia desde hace ya varios años. Aun así, se manifiesta la necesidad de dar más visibilidad a la formación en logística, orientación académica y de alinear el mundo académico con las necesidades del sector.

- Se observa también que el **personal más formado se encuentra en el área de Zaragoza**, si bien Teruel está despuntando en cuanto a formación de mantenimiento Aeroespacial gracias al desarrollo del Aeropuerto de Teruel.
- Se detecta la necesidad de **formación en logística inversa**.
- Se deben generar instrumentos que permitan que la **información sea más fluida entre los centros de investigación y las empresas**.
- En materia de **digitalización**, la mayoría de los entrevistados coinciden en que queda **mucho camino por andar** para seguir avanzando. Se detecta la necesidad de reforzar Zaragoza mediante una **Ventanilla Única Aduanera (VUA)** y **SIMPLE**, (SIMplification of Processes for a Logistic Enhancement), la plataforma para la digitalización del sector logístico a nivel nacional, para facilitar el intercambio de información entre los agentes de la cadena logística.

7. Diagnóstico

Después de analizar la situación actual de Aragón en los diferentes contextos que intersecan a este Plan Estratégico (normativo, socioeconómico, logístico, transporte de mercancías, y otros), mediante datos, modelos, estado de opinión de los diferentes agentes del sector, etcétera, con metodologías específicas para ello, y tras elaborar los Análisis Interno y Externo de la logística en Aragón, así como sus tendencias actuales y futuras; se procesa y organiza toda esa información mediante el análisis DAFO, con el fin de obtener un diagnóstico estratégico de situación (factores internos y externos) que permita formular la Estrategia Logística de la Comunidad.

7.1. Análisis DAFO del transporte y la logística en Aragón

Para la conclusión sintética del diagnóstico estratégico se ha aplicado la metodología de análisis **DAFO** (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades).

El objetivo de un análisis DAFO es ayudar a identificar las fortalezas y debilidades (factores internos de Aragón) y las oportunidades y amenazas (factores externos a Aragón) en materia logística y de transportes que influyen en la situación actual y el desarrollo futuro de esta actividad en la región.

DEBILIDADES

Aquellos factores de la región que suponen una desventaja.

AMENAZAS

Aspectos negativos del entorno que pueden suponer un problema para la Comunidad de Aragón.

FORTALEZAS

Elementos positivos que suponen para Aragón una ventaja competitiva.

OPORTUNIDADES

Aspectos favorables del entorno exterior que pueden afectar positivamente a la región.

Las diferentes variables involucradas en la elaboración del diagnóstico se pueden observar en el siguiente esquema:



ANÁLISIS INTERNO

- *Oferta de infraestructuras logísticas*
 - *Demanda*
 - *Aspectos urbanísticos y territoriales*
 - *Concertación*
 - *Promoción, comercialización, explotación y gestión*
 - *Asociacionismo/clusterización*

ANÁLISIS EXTERNO

- **Oferta de infraestructuras logísticas**
 - **Demanda**
 - **Estrategia y Planificación del transporte**
 - **Oferta en competencia**
 - **Aspectos urbanísticos y territoriales**
 - **Costes**
 - **Asociacionismo / clusterización**
 - **Coordinación y concertación entre administraciones**
 - **Sinergias con otras áreas de actividad**
 - **TIC**
 - **DUM**
 - **Gobernanza**

FORTALEZAS

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario y viario en Aragón

- ↳ Posición geoestratégica de Aragón para estos modos de transporte terrestre.
- ↳ El precio competitivo del suelo logístico significativamente más ventajoso en comparación con otras regiones, como una opción estratégica para la inversión y el desarrollo empresarial.
- ↳ Inclusión en la Red TEN-T: Corredor Atlántico y Mediterráneo.
- ↳ Conectividad con los principales puertos del norte, este y sur de España: Bilbao, Pasajes, Barcelona, Tarragona, Valencia y Algeciras.
- ↳ Nuevas iniciativas para mejorar la intermodalidad: acceso oeste a PLAZA, variante sur de Zaragoza, ancho UIC entre Zaragoza y Canfranc, apartaderos de 750 m.
- ↳ La red ferroviaria no presenta problemas de gálibo, salvo para autopista ferroviaria, pero están planificadas mejoras entre Madrid y Zaragoza, y en el Corredor del Ebro, así como Zaragoza-Tarragona.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- ↳ Red viaria de alta capacidad incluida en los Corredores Atlántico y Mediterráneo.
- ↳ Excelente interconexión viaria con los principales nodos de transporte.
- ↳ Grandes centros de producción y consumo a menos de una o media jornada de tacógrafo de Aragón (600/300 km): Madrid, Bilbao, Valencia, Barcelona.
- ↳ Nodo logístico multimodal líder en España, situado en Zaragoza (PLAZA, Adif PLAZA, TmZ, CTZ, Aeropuerto de Zaragoza), complementado con otros significativos desarrollos: PLHUS, PLATEA, PLFRAGA, Aeropuerto de Teruel. Este nodo ya aporta infraestructuras duales para uso militar: Aeropuerto de Zaragoza y PLAZA.
- ↳ Otras plataformas Logísticas que complementan: Monzón –TIM, Agro TIM, TIM Litera.
- ↳ Nuevas áreas logísticas propuestas o en desarrollo, como la ampliación de PLAZA, Plataforma Logística-Ferroviaria de Zuera o Plataforma Logística-Ferroviaria de La Melusa (Tamarite de Litera).
- ↳ Existencia del PIGA, instrumento urbanístico ágil para desarrollar Planes Logísticos.

Demanda

- ↳ Economía donde el peso de la industria es relevante, con previsión de crecimiento de instalaciones logísticas.
- ↳ Elevado potencial de captación de transporte ferroviario de mercancías.

Promoción, comercialización, explotación y gestión

- ↳ Existencia de entidades públicas especializadas en desarrollo de suelo logístico o industrial: Aragón Plataforma Logística (APL), y Suelo y Vivienda de Aragón (SyVA).

Asociacionismo/clusterización

- ↳ Existencia de ALIA, clúster muy dinámico y de gran aceptación en el tejido logístico de Aragón, junto con otros clústeres industriales especializados.

Innovación y formación

- ↳ Existencia de un hub de captación de talento en logística SCM (formación e I+D+i): Zaragoza Logistics Center (ZLC), la Universidad de Zaragoza y el Instituto Tecnológico de Aragón (ITA).
- ↳ Los centros de datos ofrecen oportunidades clave en la logística digital, ya que permiten procesar grandes volúmenes de información en tiempo real, optimizando rutas y operaciones. Su presencia impulsa la automatización, la toma de decisiones inteligente y la resiliencia de la cadena de suministro. Además, puede atraer inversión tecnológica y fortalecer el ecosistema logístico digital.

DEBILIDADES

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón

- ↳ Baja cuota de mercado actual del transporte ferroviario de mercancías con origen o destino Aragón.
- ↳ Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón [Necesidad de desarrollo de la intermodalidad ferroviaria a través de la capacidad operativa en las terminales de PLAZA y tmZ.]
- ↳ Problemas de capacidad y operativa de la red de infraestructura ferroviaria de Aragón, en su conexión con Cataluña, Francia (sin servicio) y Valencia (por Teruel).
- ↳ Falta de conexión en ancho UIC de Aragón (particularmente de Zaragoza) con los pasos fronterizos de Irún y Portbou (Corredor del Ebro).
- ↳ Algunos tramos de la red tienen un nivel de saturación de nivel rojo (máximo), a pesar del limitado tráfico actual.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- ↳ Falta de espacios logísticos finalistas en PLAZA y en resto del área de Zaragoza.
- ↳ Poca distancia a nodos principales de otras comunidades.
- ↳ Insuficiente capacidad y funcionalidad de las instalaciones aduaneras y de inspección fronteriza en Zaragoza (fitosanitarios). Limitaciones horarias, con especial incidencia en servicios paraduaneros.

Demanda

- ↳ Obras ferroviarias que afectarán a corto/medio plazo a la capacidad de conexión ferroviaria con Madrid, Valencia y Cataluña.

Aspectos urbanísticos y territoriales

- ↳ Menor demanda de suelo para actividades económicas fuera del área de influencia de Zaragoza.
- ↳ Logística urbana (DUM) en proceso de crecimiento e implantación.

Asociacionismo / clusterización / centros formativos

- ↳ Mejorable comunicación y colaboración entre asociaciones, clústeres y centros formativos y tecnológicos para aumentar sinergias.

Costes

- ↳ Falta de incentivos económicos de ámbito regional y nacional a la intermodalidad.

Otros

- ↳ Falta de masa crítica de cargas para viabilizar servicios intermodales.
- ↳ Falta de oferta competitiva de servicios logísticos y de transporte fuera del área de Zaragoza y su entorno.
- ↳ Insuficientes mecanismos de difusión de la información sectorial logística.
- ↳ Falta de recursos humanos fuera del área de Zaragoza para las necesidades futuras del ámbito logístico.
- ↳ Problemas de capacidad de la red eléctrica (que no de generación).
- ↳ Limitaciones en la capacidad de la red eléctrica para absorber nuevas demandas, especialmente en zonas con potencial logístico e industrial, a pesar de contar con suficiente capacidad de generación.

OPORTUNIDADES

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón

- ↳ Adecuación prevista de la infraestructura a los estándares europeos, priorizando ancho UIC con las fronteras de Irún y Port Bou (Corredor del Ebro).
- ↳ Identificación de demanda potencial significativa para reactivar la conexión ferroviaria con Francia: Canfranc o una nueva futura conexión (TCP o Travesía Central del Pirineo de alta capacidad).
- ↳ Interés del Gobierno regional en fomentar la intermodalidad ferroviaria.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- ↳ Ampliación necesaria de PLAZA y desarrollo de otras plataformas en Aragón en los corredores logísticos significativos permitiendo vertebrar el Territorio.
- ↳ Mejora y desarrollo de nuevos servicios aduaneros y paraduaneros, como el proyecto previsto de la Aduana TIR de Zaragoza.
- ↳ Dotar a Aragón de una red de estacionamientos seguros para camiones en las instalaciones logísticas ya desarrolladas.
- ↳ Finalización del desdoblamiento de la A-21, de la A-23 hasta la frontera francesa, y de la A-68 hasta Alcañiz.

Demandas

- ↳ Coyuntura macroeconómica favorable, y crecimiento de la actividad exportadora de Aragón.
- ↳ Mejorar de la conectividad ferroviaria con los puertos.
- ↳ Incremento potencial futuro de la demanda del transporte intermodal. Alto flujo viario de carga con origen o destino a los principales nodos susceptible de transferencia al modo ferroviario intermodal. Interés de los grandes operadores logísticos de Aragón por esta intermodalidad.
- ↳ Existencia de un número notable de empresas productoras que generan elevados volúmenes de carga. Potenciales usuarios del ferrocarril.

Estrategia y planificación del transporte

- ↳ Fomento de la intermodalidad en los sucesivos planes estatales y regionales.

- ↳ Apuesta de la UE y de sus Estados miembro por la movilidad sostenible de mercancías: ferrocarril y marítimo, y su intermodalidad con la carretera.
- ↳ Interés del Gobierno de Aragón en fomentar el desarrollo del transporte intermodal ferroviario.
- ↳ Impulso para nuevos convenios y protocolos entre el Gobierno de Aragón, Adif, el Ministerio de Transportes y las Autoridades Portuarias, en un marco de colaboración ya existente.
- ↳ Desarrollo de una terminal específica para autopista ferroviaria en Zaragoza.
- ↳ Creciente presión normativa sobre el transporte de mercancías por carretera, que puede facilitar el potencial trasvase al ferrocarril.

Coordinación y concertación entre regiones

- ↳ Coordinar actuaciones con las regiones limítrofes españolas y francesas.

Aspectos urbanísticos y territoriales

- ↳ Incorporación al planeamiento urbanístico de las características precisadas en materia de transporte y logística.
- ↳ Adaptación de la normativa sobre dotación energética a las necesidades acreditadas de la logística avanzada.

Sinergias con otras áreas de actividad económica

- ↳ Potenciar plataformas logístico-industriales (automoción, aeronáutica, militar, agroindustria, materiales de construcción, farmacia...).
- ↳ Posibilidades de desarrollo de un Hub logístico civil-militar.

TIC y formación en el transporte y la logística

- ↳ Establecimiento de políticas para la implementación de la Inteligencia Artificial, incentivos y difusión de buenas prácticas.
- ↳ I+D+i en transporte y logística aplicada a la sostenibilidad, trazabilidad y fiabilidad de las cadenas intermodales.
- ↳ Implementación del Proyecto SIMPLE y de la ventanilla única aduanera.
- ↳ Mejora de la formación en transporte y logística para atraer actividad económica y talento.

Gobernanza

- ↳ Avanzar en el concepto de Marca de "Aragón Excelencia Logística".
- ↳ Crear la figura de un **Comisionado de la Logística** en Aragón para ejercer acciones de lobby ante instituciones europeas y Gobierno de España.

Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

- ↳ Incorporar la logística urbana y la DUM al Plan Estratégico de la Logística de Aragón por el impacto y crecimiento del *e-commerce*.

Otros

- ↳ Creación de observatorios especializados y nuevos cauces (foros, ferias, seminarios...) para la difusión de la información sectorial.
- ↳ Creación de una sede física para dar visibilizar a la logística de Aragón.

AMENAZAS

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón

- ↳ Interrogantes en la conexión con Francia a través de los Pirineos.
- ↳ Estrategia y planificación de transporte ferroviario.

Demanda

- ↳ Posible insuficiencia de masa crítica de cargas fuera del área de influencia de Zaragoza y su entorno.
- ↳ Dificultades para ofrecer un servicio ferroviario multicliente que reduzca la necesidad de disponer permanentemente de elevados volúmenes de mercancías, centrados en grandes cargadores.
- ↳ Excesivo y/o disperso número de terminales en competencia en Monzón – Tamarite – Lérida, o Zaragoza (Plaza, tmZ).
- ↳ Demanda incierta para áreas especiales aduaneras fuera de Zaragoza.
- ↳ Falta de diversificación de los tráficos y clientes de carga aérea.

Oferta en competencia

- ↳ Falta de coordinación logística con regiones limítrofes.
- ↳ Proyectos en competencia muy directa en Lérida/Navarra/Comunidad de Madrid.

Aspectos urbanísticos y territoriales

- ↳ Falta de traslación de la estrategia logística a las estrategias urbanísticas.
- ↳ Falta de "protección y reserva" de los suelos identificados para albergar instalaciones logísticas de interés regional.
- ↳ Falta de adecuación de planes urbanísticos municipales al ámbito funcional de la logística, y del transporte pesado en áreas urbanas.

Costes

- ↳ Falta de políticas de incentivos a la intermodalidad en Aragón.
- ↳ Potencial deslocalización de actividades logísticas e industriales a regiones limítrofes.

Coordinación y concertación entre regiones administraciones

- ↳ Insuficiente coordinación en materia logística con otras autonomías, Adif, Autoridades Portuarias y Gobiernos de España y Francia.

Gobernanza

- ↳ Insuficiente imagen global de marca logística aragonesa con función de lobby y promoción internacional.

Otros aspectos

- ↳ Bajo conocimiento de las ventajas de la intermodalidad ferroviaria del colectivo de operadores de transporte, y del sector industrial.
- ↳ Desconocimiento de los proyectos y buenas prácticas entre *stakeholders*.

7.2. Análisis CAME

Tras recopilar los diferentes factores internos y externos que caracterizan la posición actual de la logística en Aragón y sus potenciales expectativas, se debe formular una ESTRATEGIA, a través de la cual se consoliden las fortalezas y minimicen las debilidades detectadas en la logística regional de Aragón, intentando a su vez, aprovechar las oportunidades y neutralizar las amenazas que el entorno geográfico exterior a Aragón pueda generar en la logística regional.

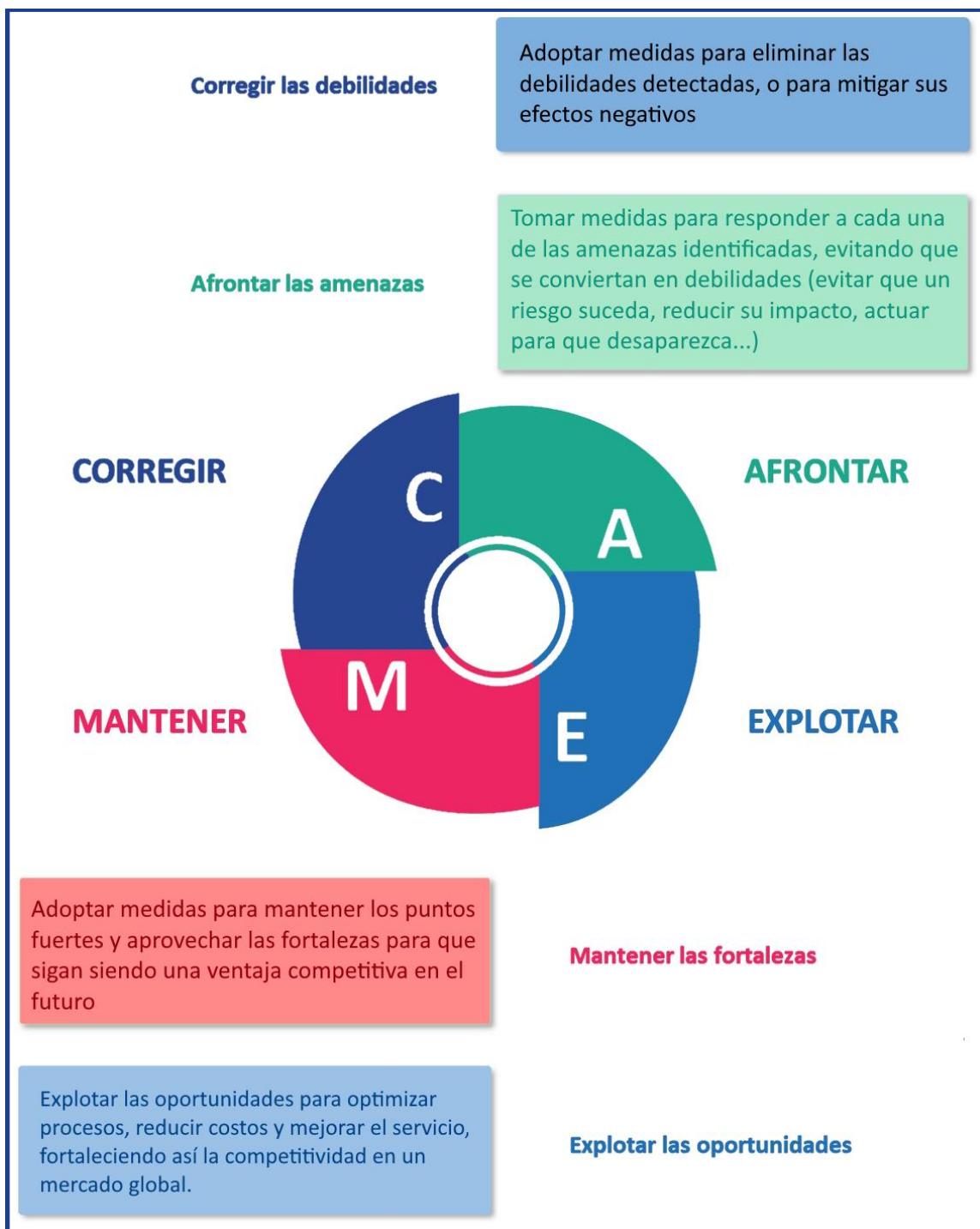
Tomando como referencia los resultados del análisis DAFO, y tras considerar los objetivos estratégicos que persigue el Gobierno de Aragón, se formula una estrategia con la que poder alcanzar los objetivos marcados.

Esa formulación de la estrategia utiliza como instrumento metodológico básico el análisis CAME (Corregir debilidades, Afrontar las amenazas, Mantener las fortalezas, Explotar las oportunidades), que a continuación se expone.

Este análisis permite identificar las principales líneas de actuación, acciones y medidas que compondrán la formulación estratégica del Plan para la consecución de la **Misión**, la **Visión** y los **Objetivos Estratégicos** fijados en este Plan.

Para la elaboración del **CAME** es fundamental considerar múltiples perspectivas deducidas del Análisis Interno y Externo de la logística en Aragón, expresadas en el DAFO, e involucrar a diferentes *stakeholders* para obtener una visión completa y precisa de los análisis realizados.

La metodología de análisis CAME sigue el siguiente esquema:



A continuación, se describen las principales actuaciones que conformarán la base operativa del Plan Estratégico, estructuradas según cada uno de los ejes del análisis CAME, con el objetivo de garantizar una respuesta integral y coherente a los desafíos y potencialidades de la logística en Aragón.

CORREGIR LAS DEBILIDADES

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón

- A nivel regional, incentivar la intermodalidad con ecobonos y ayudas para la renovación del material móvil, entre otras.
- Concertar convenios con Ministerio de Transportes, Adif, autoridades portuarias y otras administraciones regionales para acelerar la mejora de las infraestructuras de transporte intermodal.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- Elaborar y ejecutar un nuevo modelo regional de instalaciones logísticas intermodales de interés regional y nacional.
- Desarrollar con la Agencia Tributaria y el sector privado las instalaciones y los servicios de inspección fronteriza para mejorar los recursos y la eficiencia de estos procesos en Aragón.

Aspectos urbanísticos y territoriales

- Proponer un modelo de áreas logística que provea a la región de una amplia y variada oferta de espacios logísticos y de servicios intermodales.
- Elaborar determinaciones regionales y guías que ayuden a los ayuntamientos a gestionar la logística de la distribución urbana de mercancías (DUM).

Gobernanza y concertación entre administraciones

- Impulsar acuerdos con la Administración General del Estado para el desarrollo de corredores logísticos intermodales eficientes.
- Impulsar acuerdos de colaboración con otras CC. AA. para desarrollar las Autopistas Ferroviarias necesarias para mejorar las conexiones ferroviarias de toda España y hacia Europa.

Asociacionismo / clusterización / centros formativos

- Proponer e instrumentalizar un nuevo marco de colaboración con y entre asociaciones, clústeres y centros formativos y tecnológicos.

Otros

- Incentivar servicios de transporte intermodal multicliente para facilitar la concentración de cargas para dichos servicios.
- Facilitar la implantación de servicios logísticos de valor añadido no sólo en Zaragoza, también en Huesca y Teruel.

- Crear un Observatorio del Transporte y la Logística de Aragón.
- Incentivar la captación de recursos humanos fuera de Zaragoza mediante ayudas a la vivienda y facilitar los servicios básicos (sanidad, educación...) y otros como seguridad, empleo de calidad, integración social, o apoyo a la conciliación familiar y laboral.

AFRONTAR LAS AMENAZAS

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón

- Solicitar a las administraciones y entes responsables la ejecución de las obras de mejora necesarias y la mejora del resto de líneas.
- Crear la figura de un Comisionado para labores de lobby, al objeto de acelerar el desarrollo de la conexión ferroviaria con Francia y la mejora del resto de líneas de relación peninsular.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- Acción de gobierno necesaria para trasladar las determinaciones de la estrategia logística a las estrategias territoriales y urbanísticas.
- Impulso a la creación de nuevas infraestructuras logísticas.

Estrategia y planificación de transporte

- Acciones de gobierno necesarias para trasladar las determinaciones de la estrategia de transportes, singularmente el ferroviario, a las administraciones del Estado y del Gobierno de Aragón.

Demandas

- Incentivar servicios de transporte intermodal multicliente para facilitar la concentración de cargas y las demás tipologías de transporte ferroviario (convencional o intermodal).
- Impulsar convenios entre promotores y gestores de terminales intermodales para mayor coordinación y especialización que evite el excesivo número de terminales en competencia y su coordinación operativa.
- Colaborar con la Agencia Tributaria y los servicios de inspección fronteriza para mejorar los recursos y la eficiencia de los procesos aduaneros y paraduaneros en Aragón.
- Ayudar a la implantación de la ventanilla única SIMPLE [en fase de utilización] o herramientas similares.

- Incentivar a nuevos operadores de carga aérea en Zaragoza que fleten aviones cargueros y abran nuevas rutas de transporte aéreo, desarrollando también nuevas actividades en los aeropuertos de Teruel y Huesca.

Oferta en competencia

- Impulsar convenios con comunidades limítrofes para coordinar proyectos de logística y transporte.

Aspectos urbanísticos y territoriales

- Elaborar y ejecutar un nuevo modelo regional de instalaciones logísticas de interés regional y suprarregional.
- Acciones de gobierno necesarias para trasladar las determinaciones de la estrategia logística a las estrategias territoriales y urbanísticas y planeamientos urbanísticos municipales.

Costes

- Impulsar nuevos programas de incentivos a la intermodalidad ferroviaria.
- Incentivos para el asentamiento de nuevas actividades industriales y logísticas, y ampliación de las instalaciones territoriales precisas en las provincias de Huesca y Teruel.

Coordinación y concertación entre regiones administraciones

- Facilitar la implicación de las comarcas y municipios en la formulación de la estrategia logística y su desarrollo.

Gobernanza

- Innovar la imagen de marca logística aragonesa como símbolo de excelencia en la materia con función de lobby y promoción internacional.

Otros aspectos

- Implantar canales de comunicación eficientes con el sector.
- Promover la difusión entre agentes económicos de las ventajas de la operativa intermodal ferroviaria y las fórmulas para su utilización.
- Promover nuevos marcos relationales entre stakeholders de la logística.

MANTENER LAS FORTALEZAS

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario y viario en Aragón

- A nivel regional, incentivar la intermodalidad con ecobonos, ayudas para la renovación del material móvil y otros aspectos relacionados.
- Concertar convenios con Ministerio de Transportes, Adif, autoridades portuarias y otras administraciones regionales para acelerar la mejora de las infraestructuras ferroviarias interiores y de conexión exterior de Aragón.
- Completar la red de autovías, terminado la A-21, la A-23 y la A-68, entre otras acciones.
- Facilitar la ejecución del acceso este ferroviario y acceso norte viario a PLAZA.
- Impulsar y facilitar la ejecución de la conexión ferroviaria con Francia en sus dos etapas: corto plazo por Canfranc, y medio/largo por TCP.
- Ayudar a la implantación de nuevos servicios de autopista ferroviaria, facilitando la construcción de una terminal de altas prestaciones en Zaragoza.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- Ampliar el nodo logístico multimodal en Zaragoza (PLAZA, Adif PLAZA, tmZ, aeropuerto de Zaragoza...), incluyendo la colaboración con Platea, y PLHUS, como instalaciones de soporte.
- Innovar el actual modelo regional de instalaciones logísticas de interés regional y ejecutarlo con colaboraciones público-privadas.
- Incentivar a nuevos operadores de carga aérea en Zaragoza que fleten sus aviones cargueros y abran nuevas rutas de transporte aéreo.

Demanda

- Impulsar las ya comentadas acciones en materia de incentivos del transporte ferroviario, intermodal y convencional.

Estrategia y planificación de transporte

- Dotar a las nuevas instalaciones logísticas para Aragón de un diseño urbanístico y funcional sostenible y funcionalmente adecuado concebido para garantizar la eficiencia de las operaciones logísticas, de accesibilidad viaria y ferroviaria, de agilizar la intermodalidad y otras características adecuadas.

Promoción, comercialización, explotación y gestión

- Innovar el marco competencial de Aragón Plataforma Logística para asumir las funcionalidades que en este Plan Estratégico se proponer para la Marca de Excelencia Logística de Aragón.

Aspectos financieros y de inversión

- Acompañar a este Plan Estratégico de una memoria económica e incluir ésta en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón, utilizando otras fuentes financieras del Estado y la UE (CEF, NextGen).

Asociacionismo/clusterización

- Impulsar una mayor relación y colaboración con el clúster ALIA, y entre este y el resto de clúster industriales en Aragón. Y, por extensión, con sus equivalentes internacionales, para aumentar su ámbito de actuación.

Innovación y formación

- Impulsar una mayor relación y colaboración con los centros tecnológicos y formativos de prestigio como ZLC (colaborador del Instituto Tecnológico de Massachusetts, MIT), atrayendo otros de excelencia para su implantación en Aragón.

EXPLOTAR LAS OPORTUNIDADES

Sistema y Oferta de Transporte Ferroviario en Aragón

- Incentivar la intermodalidad ferroviaria como fórmula eficiente y sostenible de transporte de media/larga distancia.
- Incentivar servicios de transporte intermodal multicliente para facilitar la concentración de cargas como complemento a los grandes cargadores presentes en la región.
- Impulsar convenios entre promotores y gestores de terminales intermodales para una mayor coordinación y especialización funcional en zonas como Monzón-Tamarite-Lérida; Zaragoza y otras comunidades anexas como Navarra o Castilla y León.
- Concertar convenios con Ministerio de Transportes, Adif, autoridades portuarias, Aena y otras administraciones regionales para ayudar a la mejora de las infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias.
- Impulsar la conexión ferroviaria con Francia, a corto plazo por el túnel de Canfranc, y a largo plazo el túnel de baja cota TCP.

Oferta de Infraestructuras Logísticas

- Elaborar y ejecutar un nuevo modelo de instalaciones logísticas de interés regional con desarrollo a medio y largo plazo.

- Dotar a Aragón de una red de estacionamientos seguros para camiones en las instalaciones ya desarrolladas y otras adicionales.
- Ayudar al crecimiento de la prestación de servicios aduaneros y paraduaneros gracias al proyecto de la Aduana TIR de Zaragoza, y con elevado soporte de agentes privados especializados (transitarios, operadores globales...).
- Finalización del desdoblamiento de la A-21 y de la A-23 hasta la frontera francesa, entre otras actuaciones.

Demanda

- Apoyar nuevos servicios de transporte intermodal y aéreo, así como instalaciones logísticas intermodales para atender las necesidades del crecimiento de la exportación.
- Garantizar la traslación de las determinaciones de este Plan Estratégico al resto de políticas sectoriales del Gobierno de Aragón.
- Apoyar la demanda de operadores logísticos.

Estrategia y planificación del transporte

- Fomentar e incentivar la intermodalidad terrestre y aérea.
- Incentivar la movilidad sostenible de mercancías, usando modos de mayor capacidad (ferrocarril y marítimo) mediante cadenas intermodales, impulsando acuerdos con la UE y sus Estados miembro y otras regiones.
- Establecer conexiones institucionales, comerciales y operativas con redes nacionales e internacionales de áreas logísticas, puertos y aeropuertos.

Coordinación y concertación entre regiones

- Impulsar convenios con las regiones limítrofes españolas y francesas.

Aspectos urbanísticos y territoriales

- Adaptar las normativas para instalaciones logísticas en materia de necesidades eléctricas.
- Ayudar a los ayuntamientos a adaptar sus planteamientos al Plan Estratégico incluyendo actuaciones en transporte y logística, de acuerdo con el Modelo Territorial Logístico de Aragón.
- Elaborar un plan de vivienda, formativo y de integración social de empleo de calidad y otros servicios específicos para atraer talento a la logística aragonesa.

Sinergias con otras áreas de actividad económica

- Impulsar y facilitar el desarrollo de plataformas logístico-industriales y hubs especializados (automoción, metalmecánica, aeronáutica, militar, agroindustria, materiales de

construcción, farmacia, enológico...) de forma asociada a las instalaciones de Aragón Plataforma Logística en todo el territorio de la región.

- Elaborar un plan específico para equipar los grandes desarrollos de Aragón Plataforma Logísticas con Hubs de economía circular que ponga en práctica la economía circular integral en la Comunidad.

TIC y formación en el transporte y la logística

- Incentivar políticas específicas para la implementación de Inteligencia Artificial, Innovación, sostenibilidad y la difusión de buenas prácticas en la materia.
- Impulsar nuevos itinerarios formativos adaptados a la demanda de las empresas en colaboración con los centros formativos regionales y las asociaciones empresariales más representativas del sector.
- Sacar el máximo provecho a las nuevas aplicaciones de las TIC, ya en desarrollo y en planificación, y sus plataformas tecnológicas integrales, como SIMPLE, en plena dinamización de uso.

Asociacionismo/clusterización

- Instrumentalizar un nuevo marco colaborativo que permita profundizar en la comunicación entre distintos clústeres, y entre estos y los centros tecnológicos y formativos.
- Ampliar geográfica y funcionalmente la clusterización, como instrumento muy eficiente de internacionalización de la logística, la industria y de sus tecnologías asociadas.

Gobernanza

- Elaborar un plan de acción para implantar el nuevo concepto de Marca de Excelencia Logística.
- Crear la figura de un Comisionado de la Logística en Aragón, con fuerte apoyo empresarial, social, tecnológico y financiero, con el objetivo de ejercer acciones de lobby ante instituciones europeas y el Gobierno de España.
- Establecer una estrategia de visibilidad logística nacional e internacional, con actuaciones de promoción (ferias, foros, congresos, eventos formativos...) y emplazamiento e instalaciones no solo emblemáticas sino equipadas, como la Torre del Agua, futuro centro de excelencia logística mundial.

La Estrategia Logística basada en el Análisis CAME se ha materializado en la **identificación de las acciones que será necesario incluir en el Plan de Acción del Plan Estratégico de la Logística de Aragón 2025-2040**, que se detallan en el Bloque II de este Resumen Ejecutivo, las cuales, se han planteado siguiendo las agrupaciones temáticas consideradas en los Análisis DAFO y el CAME.

8. Tabla resumen figuras

Este Bloque I del Resumen Ejecutivo del Plan Estratégico incorpora una serie de figuras y planos que complementan y enriquecen el contenido técnico y estratégico del documento.

Estas representaciones gráficas incluyen esquemas funcionales, mapas de conectividad, diagramas de flujos logísticos y visualizaciones de nodos clave, entre otros. Su función es facilitar la interpretación de los datos, apoyar la toma de decisiones y comunicar de forma visual los elementos más relevantes del sistema logístico aragonés.

Figura	Título	Fuente	Página
1	Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T)	TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network European Transport Infrastructure	6
2	Catálogo de la red y Mapa Oficial de Carreteras	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS): Elaboración propia.	10
3	Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T)	TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network European Transport Infrastructure	12
4	Corredores Atlántico y Mediterráneo (Red TEN-T)	TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network European Transport Infrastructure	13
5	Corredor Cantábrico y Mediterráneo (Red TEN-T)	TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network European Transport Infrastructure	13
6	Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T)	TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network European Transport Infrastructure	14
7	Corredor Atlántico, diagrama unifilar	European Regulation 913/2010 Rail Freight Corridor "Atlantic" Implementation Plan	15
8	Corredor Mediterráneo	Mediterranean Rail Freight Corridor	16
9	Corredor Atlántico	Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible	17
10	Esquema de vías futuro de la conexión ferroviaria de mercancías Pau-Canfranc al Corredor Mediterráneo	Esquema de vías futuro de la conexión ferroviaria de mercancías Pau-Canfranc al Corredor Mediterráneo	18
11	Corredor Mediterráneo	Presentación del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo de noviembre de 2024	18
12	Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T)	TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network European Transport Infrastructure	20
13	Servicios de Autopistas ferroviarias - 2024 ADIF	Presentación "Las Autopistas del Mar y las Autopistas Ferroviarias: el fortalecimiento del Hub logístico de Zaragoza". Adif. Junio 2024	21
14	UTIs PLAZA	ADIF	22
15	Red ferroviaria de Aragón	Declaración sobre la Red 2025 de Adif	24
16	Red ferroviaria de Aragón - puntos críticos	Declaración sobre la Red 2025 de Adif	25
17	Esquema de vías actual de la red arterial ferroviaria de Zaragoza	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza PLAZA. Mayo 2024	26
18	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza. Hoja 1 de 3	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza	27

Figura	Título	Fuente	
19	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza. Hoja 2 de 3	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza	27
20	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza. Hoja 3 de 3	Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la Plataforma Logística Zaragoza Plaza	28
21	Flujo transporte carretera origen Aragón	EPMTC 2023. Elaboración propia	29
22	Flujo transporte carretera destino Aragón	EPMTC 2023. Elaboración propia	29
23	Flujo transporte carretera internacional con origen Aragón	Observatorio hispanofrancés de tráfico en los pirineos 2010 (actualizado a 2023).Elaboración propia	30
24	Flujo transporte carretera internacional con destino Aragón	Observatorio hispanofrancés de tráfico en los pirineos 2010 (actualizado a 2023).Elaboración propia	30
25	Circulaciones origen y destino Zaragoza	Elaboración propia	31
26	Transporte aéreo aeropuerto Zaragoza	Aena	32
27	Principales Relaciones del aeropuerto de Zaragoza (t. 2023)	Elaboración propia	33
28	Mapa autoridades portuarias	Elaboración propia sobre documento de Puertos del Estado	35
29	Trenes potenciales/semana. Alternativa 2040 máximos	Elaboración propia	37
30	Nivel de saturación de las infraestructuras ferroviarias. Alternativa 2040 máximos	Elaboración propia	39
31	Trenes potenciales/semana. Alternativa 2040 máximos con Canfranc	Elaboración propia	40
32	Modelo aragonés de instalaciones logísticas a 2025	Elaboración Propia	41
33	Tabla del modelo aragonés de instalaciones logísticas propuesto a 2040	Elaboración propia	42-43
34	Modelo aragonés de instalaciones logísticas a 2025 con CST y CTM	Elaboración Propia	44
35	Esquema estructuración de los nodos logísticos	Elaboración Propia	45
36	Aparcamientos Seguros y Protegidos certificados de conformidad con el marco del proyecto europeo Label	Elaboración Propia	46
37	Instalaciones logísticas y técnicas de Adif en Aragón	Adif y Elaboración propia	47
38	Industria de defensa en Aragón	ESRI, GEBCO, NOAA	50
39	Industria de defensa en Zaragoza	ESRI, GEBCO, NOAA	51
40	Hub Economía Circular Aragón	ESRI, GEBCO, NOAA	52
41	PIB englobado en 300 km. desde Zaragoza	Elaboración propia sobre documento INE	58
42	European Freight Village Ranking 2025	European Freight Village Ranking 2025	59