



PLAN LOGÍSTICA ARAGÓN 2025|40

BLOQUE I
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

RESUMEN EJECUTIVO

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:



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 paradiuaneros.

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.

Demanda

- ➡ 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*.