



# PLAN LOGÍSTICA ARAGÓN 2025|40

BLOQUE II  
FORMULACIÓN DE LA  
ESTRATEGIA LOGÍSTICA

---

*RESUMEN EJECUTIVO*

## **OBJETIVO 1**

*Redefinir y ampliar la actual configuración del Mapa de Áreas Logísticas e Intermodales en su diversa tipología en Aragón, jerarquizando su desarrollo, y contribuyendo al reequilibrio territorial*






Este primer objetivo se basa en **crear una red de áreas logísticas de alta calidad** en Aragón, estratégicamente ubicadas, bien conectadas, adecuadamente dimensionadas y dotadas de intermodalidad y de todos los servicios necesarios para atraer inversiones y reforzar la competitividad del sector logístico en la región.






### **1. Definir un mapa de nodos y ejes por niveles de importancia**

Para esto es necesario identificar y clasificar las áreas logísticas e intermodales en la región en función de su relevancia estratégica. El mapa debe **establecer los nodos** (puntos clave o *hubs*) y **los ejes** (corredores de transporte y comunicación) **más relevantes para el desarrollo logístico en Aragón**, con el fin de optimizar su uso y maximizar su impacto.

### **2. Oferta de suelo de calidad**

-  **Tamaño y geometría adecuados:** Se refiere a la necesidad de contar con terrenos con la superficie adecuada, tanto en tamaño y forma, para la construcción y desarrollo de infraestructuras logísticas. Es fundamental que estas parcelas sean fácilmente adaptables a las necesidades de las empresas del sector.
-  **Dotación de servicios:** El suelo debe contar con todos los servicios básicos y logísticos necesarios para facilitar su uso por parte de empresas, tales como abastecimiento de agua, energía, telecomunicaciones, y otros recursos esenciales para el funcionamiento de las instalaciones.
-  **Precio:** Un factor crucial será que dichos terrenos estén disponibles a precios competitivos, para que las zonas sean atractivas tanto para el sector público como privado. El precio debe guardar equilibrio con la idoneidad de su ubicación, los servicios disponibles y la accesibilidad.

### 3. Conectividad a través de infraestructuras del transporte e intermodalidad

-  **Accesibilidad:** La ubicación del terreno debe asegurar conexión con los principales ejes de comunicación, como autopistas, puertos, aeropuertos o vías férreas, para facilitar el transporte de mercancías.
-  **Intermodalidad:** Debe fomentarse el uso eficiente de diversos modos de transporte (ferroviario, terrestre, marítimo, etc.), para mejorar la competitividad y sostenibilidad de la logística. Esto implica el desarrollo de infraestructuras que permitan una ágil transferencia de mercancías entre diferentes modos de transporte (por ejemplo, tren-carretera).
-  **Otros servicios:** Además de la conectividad básica, algunas áreas logísticas pueden beneficiarse de infraestructuras adicionales, como zonas aduaneras y para-aduaneras, aparcamientos de camiones, estaciones de repostaje de combustible, o incluso instalaciones de almacenamiento temporal.
-  **Reequilibrio territorial:** Uno de los fines de este objetivo es promover el desarrollo logístico en distintas áreas del territorio aragonés, no solo en las zonas más desarrolladas o cercanas a los grandes núcleos urbanos, sino también en áreas que podrían beneficiarse de la implantación de nuevas infraestructuras logísticas. Esto contribuirá a un reparto más equitativo de las actividades económicas y a la mejora de la cohesión territorial.
-  **Anticiparse a la demanda futura:** Resulta esencial anticiparse a las necesidades logísticas del futuro. El análisis prospectivo de tendencias de consumo, de los cambios en los patrones de transporte, y las previsiones económicas permitirá asegurarse de que la infraestructura logística esté alineada con las necesidades que surgirán en el futuro. Esto incluye prever la capacidad de las infraestructuras y servicios necesarios para cubrir la demanda futura, optimizando la eficiencia y sostenibilidad de las soluciones logísticas.



## **OBJETIVO 2**

*Impulsar la multimodalidad, potenciando la eficiencia en el servicio de los corredores intermodales significativos, que conectan Aragón con el conjunto de España y de la UE, y globalmente a través de los aeropuertos de Aragón y de los puertos significativos de la Península Ibérica, promoviendo así la competitividad y la sostenibilidad en el transporte, la logística y la industria a la que sirve*






Este objetivo busca transformar el sistema de transporte de Aragón en **una red logística más eficiente, competitiva y sostenible** mediante la mejora de las infraestructuras intermodales y su integración con los grandes corredores de comunicación nacionales e internacionales. Al fomentar la multimodalidad, se potencia la competitividad de la región, lo que a su vez beneficiará al transporte, la logística y las industrias que dependen de ellos.

### **1. Impulsar la multimodalidad**




-  **Concreción de multimodalidad idónea:** Se refiere a la integración de diferentes modos de transporte (como el terrestre, ferroviario, aéreo y marítimo) para la gestión más eficiente de las mercancías. El objetivo es facilitar una transición ágil y rentable entre diferentes tipos de transporte, reduciendo costos y tiempos de entrega.
-  **Beneficios:** La multimodalidad mejora la eficiencia en el transporte de mercancías y fomenta un uso más sostenible de los recursos, al optimizar la capacidad de cada modo de transporte y reducir la huella de carbono global.

### **2. Potenciar la eficiencia en el servicio de los corredores intermodales**


-  **Corredores intermodales:** Son rutas que permiten el uso combinado de distintos tipos de transporte para el tránsito de mercancías. El objetivo es mejorar la eficiencia en las rutas intermodales clave que conectan Aragón con el resto de España, la UE y los mercados internacionales.
-  **Mejorar la infraestructura y la conectividad:** Una mayor eficiencia se alcanza mediante la mejora de las infraestructuras de transporte, como vías ferroviarias, autopistas, puertos y aeropuertos, y la optimización de los puntos de transferencia (por ejemplo, terminales intermodales).
-  **Optimización de la operativa:** Se busca mejorar la coordinación y sincronización de la operación entre los diferentes modos de transporte para garantizar una transición ágil y sin interrupciones entre ellos, para reducir tiempos de espera y costos operativos.





### 3. Conexiones de Aragón con España, la UE y el mundo:

-  **Conexiones nacionales:** Mejorar las conexiones intermodales dentro de España, particularmente entre Aragón y los principales centros logísticos y productivos del país, para que Aragón quede estratégicamente integrado con las redes logísticas nacionales.
-  **Conexiones internacionales:** Fortalecer los enlaces con los mercados internacionales, en particular con los países de la UE, mediante el uso eficiente de las infraestructuras y el transporte intermodal. Esto incluye tanto la red de ferrocarriles como las conexiones por carretera.
-  **Conexiones globales:** A nivel global, la conectividad se potenciará mediante los aeropuertos de Aragón (Zaragoza principalmente) y los puertos más significativos de la Península Ibérica (como los puertos de Valencia, Barcelona, Algeciras, Bilbao, Tarragona etc.). Puntos estratégicos que actuarán como importantes nodos para la entrada y salida del comercio internacional.

### 4. Promover la competitividad en el transporte, la logística y la industria:

-  **Competitividad:** Un sistema logístico más eficiente y altamente interconectado permitirá a las empresas localizadas en Aragón competir en igualdad de condiciones con otros actores internacionales. La mejora de la infraestructura y la eficiencia en los corredores intermodales aumentará la agilidad en las operaciones y reducirá los costos, lo que beneficia a todos los sectores industriales que dependen del transporte de mercancías.
-  **Incremento de la productividad:** La integración de la multimodalidad y la mejora de la eficiencia de las rutas logísticas también contribuirá al aumento de la productividad de las empresas que operan en la región, haciendo que los productos lleguen más rápido a los mercados y que las materias primas se distribuyan de manera más eficiente.

### 5. Fomentar la sostenibilidad en el transporte:

-  **Transporte más “verde”:** El objetivo busca hacer que el sistema de transporte sea más respetuoso con el medio ambiente, reduciendo las emisiones de gases contaminantes y el consumo de recursos naturales. La multimodalidad, al facilitar el uso del tren y otros modos de transporte menos contaminantes, puede ser una herramienta importante para mejorar la sostenibilidad del sector.
-  **Uso de tecnologías limpias:** La incorporación de tecnologías innovadoras y más sostenibles (como vehículos eléctricos, sistemas de gestión de tráfico inteligentes, o infraestructuras más eficientes) también se alinea con los objetivos medioambientales del transporte intermodal.



*Figura 2: Áreas de actuación, que subdivididas en líneas*

## 1.5. Formulación de la estrategia logística de Aragón

### 1.5.1. Estrategia para alcanzar los logros perseguidos en el OBJETIVO ESTRATÉGICO 1

*Para alcanzar los distintos objetivos operativos que permitan conseguir los **logros del OBJETIVO ESTRATÉGICO 1**, se despliegan medidas a ejecutar de manera agrupada en una única Área y Línea de Actuación y 7 Acciones específicas*



#### **OE 1-LINEA DE ACTUACIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS. SERVICIOS LOGÍSTICOS.**

Con esta acción, Aragón se dota de una oferta de instalaciones logísticas eficiente, sostenible y competitiva.

Esta oferta de suelo para el desarrollo de instalaciones logísticas debe estar bien localizada, tanto a efectos de facilitar la conectividad de los diferentes flujos de mercancía con sus mercados objetivo, como a efectos sociales, en municipios, pueblos y ciudades con una suficiente oferta de vivienda, equipamientos y servicios que contribuyan a facilitar la atracción y retención del talento necesario.

#### **OE1 – L1 – Acción 1.1: Revisar el modelo aragonés de instalaciones logísticas, reequilibrando así el territorio regional**

Esta revisión se realiza una vez se ha conocido el comportamiento histórico de la logística en Aragón, se han extraído conclusiones de las entrevistas y encuestas realizadas entre *stakeholders* de referencia, se han analizado las actuales tendencias globales y regionales del transporte y la logística, las recientes demandas, y sus necesidades, de proyectos que buscan poder asentarse en Aragón, y se han extraído conclusiones tras la aplicación de modelos econométricos para la estimación de las necesidades futuras de suelos para la actividad logística.

**Con esta revisión**, en Aragón se sentarán las bases para **dar el salto a un segundo ciclo de la logística en Aragón, evolucionando su actual modelo** basado en desarrollos de éxito internacional, como es la Plataforma Logística de PLAZA, la cual ha agotado su desarrollo. Urge actuar para poder seguir siendo competitivos y atractivos en capacidad logística de Aragón.

El modelo de suelo al servicio **del primer ciclo de la logística de Aragón** ha permitido desarrollar **2.626,34 ha**, de las cuales **280,60 ha** se localizan en **Huesca**, **242,98 ha** en **Teruel** y **2.102,76 ha** en **Zaragoza**.<sup>1</sup>

El nuevo modelo de infraestructuras logísticas de Aragón se propone sobre una doble perspectiva:

- La perspectiva de las **tipologías de funcionalidad logística** en que cada instalación se especializa. En esta perspectiva se proponen cuatro tipologías funcionales.
  - Un **primer nivel** de tipología por funcionalidad logística o nivel básico, que responde a las **necesidades del sector del transporte por carretera** en un nodo determinado.
  - Un **segundo nivel** de tipología por funcionalidad Logística, que incorpora ya **servicios a la mercancía**, incluyendo naves de *cross docking* o de almacenaje de reducida dimensión
  - Un **tercer nivel** de tipología por funcionalidad logística, referido a las **Plataformas Logísticas o Nodos Logísticos Regionales**. Nodos de distribución y nodos de reequilibrio territorial.
  - Y un **cuarto nivel** de tipología por funcionalidad logística, que constituye la **intermodalidad**.
- La perspectiva de la **jerarquía funcional o prestacional**. Desde esta perspectiva las instalaciones se jerarquizan en cuatro niveles:
  - **NIVEL 0**. Instalaciones existentes más demandadas y su estructuración en coronas logísticas en torno a Zaragoza (10 km, 30 km, 50 km).
  - **NIVEL 1**: ampliaciones de las de Nivel 0 que tengan o puedan tener intermodalidad funcional (ferroviaria/aérea), y sean fáciles de poner en servicio.
  - **NIVEL 2**. Completar el desarrollo del nodo de Zaragoza y sus corredores logísticos: Zaragoza-Lérida, Zaragoza-Navarra, Zaragoza-Huesca, Zaragoza-Madrid, Zaragoza-Teruel y Zaragoza-Francia-Europa.

En este nivel, se engloba la creación de nuevas actuaciones estratégicas para conseguir un reequilibrio territorial.

Así como, aprovechar el potencial que ofrecen para la actividad logística los suelos vacantes en polígonos industriales o en polígonos que fácilmente se puedan ampliar.

---

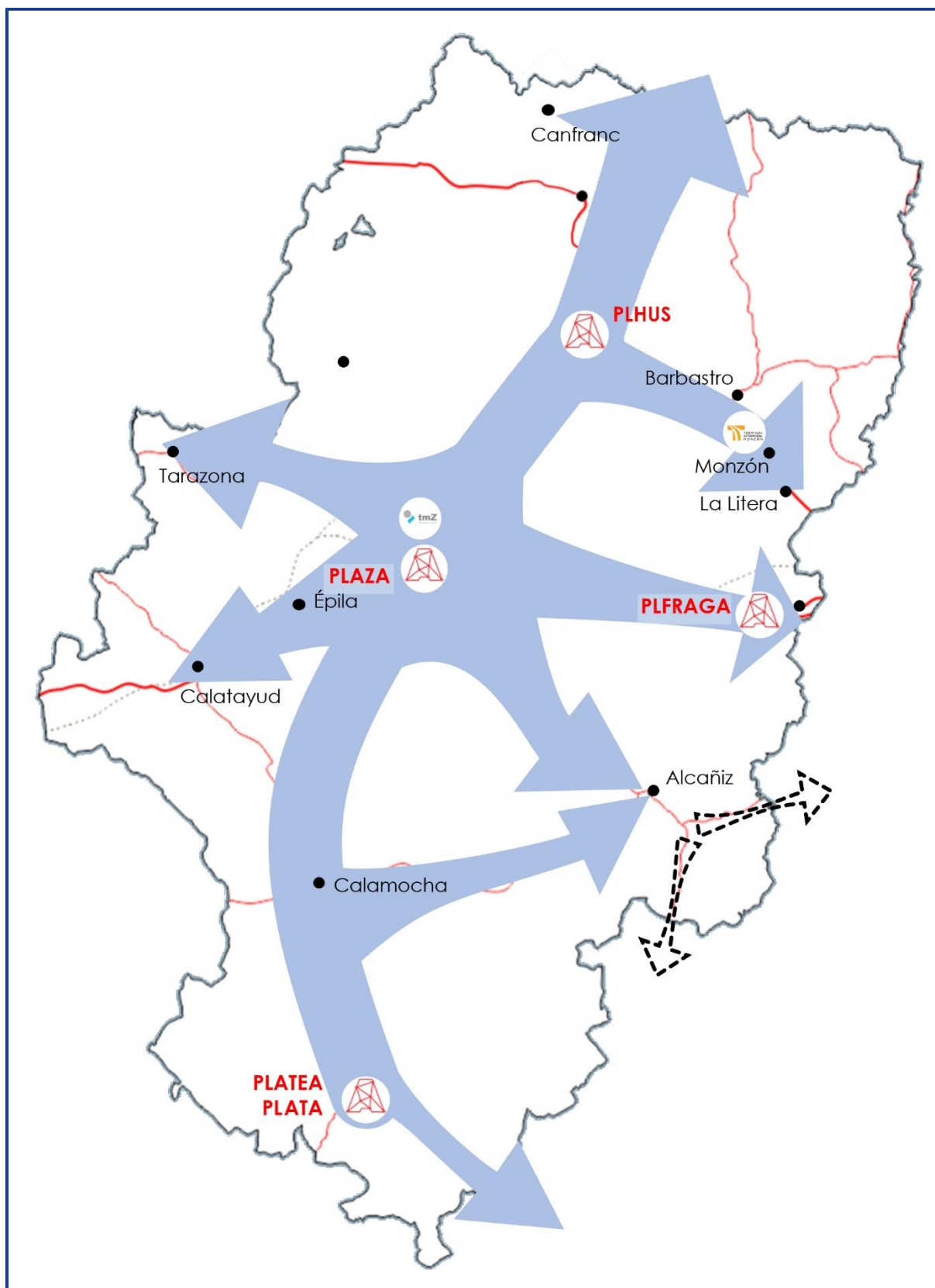
<sup>1</sup> Esta superficie se trata de una estimación del suelo dedicado a la logística en Plataformas Logístico/Industriales



- **NIVEL 3.** Nuevas actuaciones que se puedan plantear en otras zonas del territorio aragonés.

Esta jerarquía funcional / prestacional, y esta estrategia de expansión es lo que se denomina desde el Gobierno de Aragón la **Doble Flecha Logística**.

La **Doble Flecha Logística** es una estrategia integral diseñada por el Gobierno de Aragón para optimizar y vertebrar el territorio mediante una jerarquía funcional / prestacional de instalaciones logísticas. Esta estrategia, estructurada en cuatro niveles, cada uno con un enfoque específico para maximizar la eficiencia y la conectividad logística en la región, simboliza el compromiso del Gobierno de Aragón con la mejora continua de la infraestructura logística. No solo busca optimizar la eficiencia operativa, sino también acercar las inversiones a todas las zonas de la Comunidad, fomentando un desarrollo equilibrado y sostenible.



**Figura 3:** Doble Flecha Logística de Aragón.

Con este nuevo modelo, se dotará a Aragón a 2040 de un *stock* de suelos para el desarrollo de actividades logísticas de **4.791.34 ha de suelos brutos al servicio de la logística**, de las cuales 630,60 ha se localizan en Huesca, 782,98 ha en Teruel y 3.377,76 ha en Zaragoza. El modelo propuesto supone incrementar en un 89 % el *stock* de suelo disponible (o en fase avanzada de desarrollo) existente a fecha de marzo de 2025.

Este nuevo modelo de instalaciones logísticas se plantea realizarlo en **fases**, pero con un faseado orientativo, priorizando el desarrollo flexible para atender las demandas de espacios en el menor plazo posible.

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS/INDUSTRIALES SITUACIÓN ACTUAL (*)	TIPOLOGÍA DE ACTUACIÓN	ESTADO	Localización	DESARROLLO TOTAL (ha)	[ESTIMACIÓN] SUPERFICIE LOGÍSTICA (ha)
<b>PROVINCIA DE HUESCA</b>					
<b>Estado actual 2025</b>					
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 TROTAS	CTM	En servicio	Boltaña	10,49	2,10
OTROS POLIGONOS/ ESPACIOS PRODUCTIVOS PROVINCIA HUESCA				1.616,00	
<b>PROVINCIA DE HUESCA con Superficie Logística 2025</b>				<b>402,76</b>	<b>280,60</b>
<b>PROVINCIA DE HUESCA TOTAL</b>				<b>2.018,76</b>	
<b>Nuevos desarrollos y ampliaciones previstas a 2040</b>					
PLHUS	PLI+TI	-	Huesca	100,00	100,00
AMPLIACIÓN PLFRAGA	PLI	-	Fraga	100,00	100,00
BINÉFAR-TAMARITE DE LA LITERA	CTM	-	Tamarite de Litera	50,00	50,00
JACA	CTM	-	Jaca	50,00	50,00
SABIÑÁNIGO	CTM	-	Sabiñánigo	50,00	50,00
<b>Provincia de Huesca ampliaciones y nuevos desarrollos</b>				<b>350,00</b>	<b>350,00</b>
<b>Provincia de Huesca Superficie Logística total 2040</b>				<b>752,76</b>	<b>630,60</b>
<b>Provincia de Huesca Superficie total 2040</b>				<b>2.368,76</b>	

\*Estimación de la superficie global (en ha) que se destina a usos logísticos.

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS/INDUSTRIALES SITUACIÓN ACTUAL (*)	TIPOLOGÍA DE ACTUACIÓN	ESTADO	Localización	DESARROLLO TOTAL (ha)	[ESTIMACIÓN] SUPERFICIE LOGÍSTICA (ha)
<b>PROVINCIA DE TERUEL</b>					
<b>Estado actual 2025</b>					
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	
<b>Provincia de Teruel con Superficie Logística 2025</b>				<b>548,05</b>	<b>242,98</b>
<b>Provincia de Teruel TOTAL</b>				<b>1.955,81</b>	
<b>Nuevos desarrollos y ampliaciones previstas a 2040</b>					
AMPLIACIÓN POLÍGONO SODECASA	PLI + CTM+CST	-	Calamocha	50,00	50,00
ALCAÑIZ	PLI	-	Alcañiz	75,00	75,00
PLATEA	PLI + TI+CST	-	Teruel	240,00	240,00
AMPLIACIÓN POLÍGONO INDUSTRIAL "VENTA DEL BARRO"	TI + CTM	-	La Puebla de Híjar	50,00	50,00
ALCORISA	CTM	-	Alcorisa	25,00	25,00
SARRIÓN	CTM	-	Sarrión	25,00	25,00
ANDORRA	CTM	-	Andorra	25,00	25,00
MONTALBÁN	CTM	-	Montalbán	50,00	50,00
<b>Provincia de Teruel ampliaciones y nuevos desarrollos</b>				<b>540,00</b>	<b>540,00</b>
<b>Provincia de Teruel Superficie Logística total 2040</b>				<b>1.088,05</b>	<b>782,98</b>
<b>Provincia de Teruel Superficie total 2040</b>				<b>2.495,81</b>	

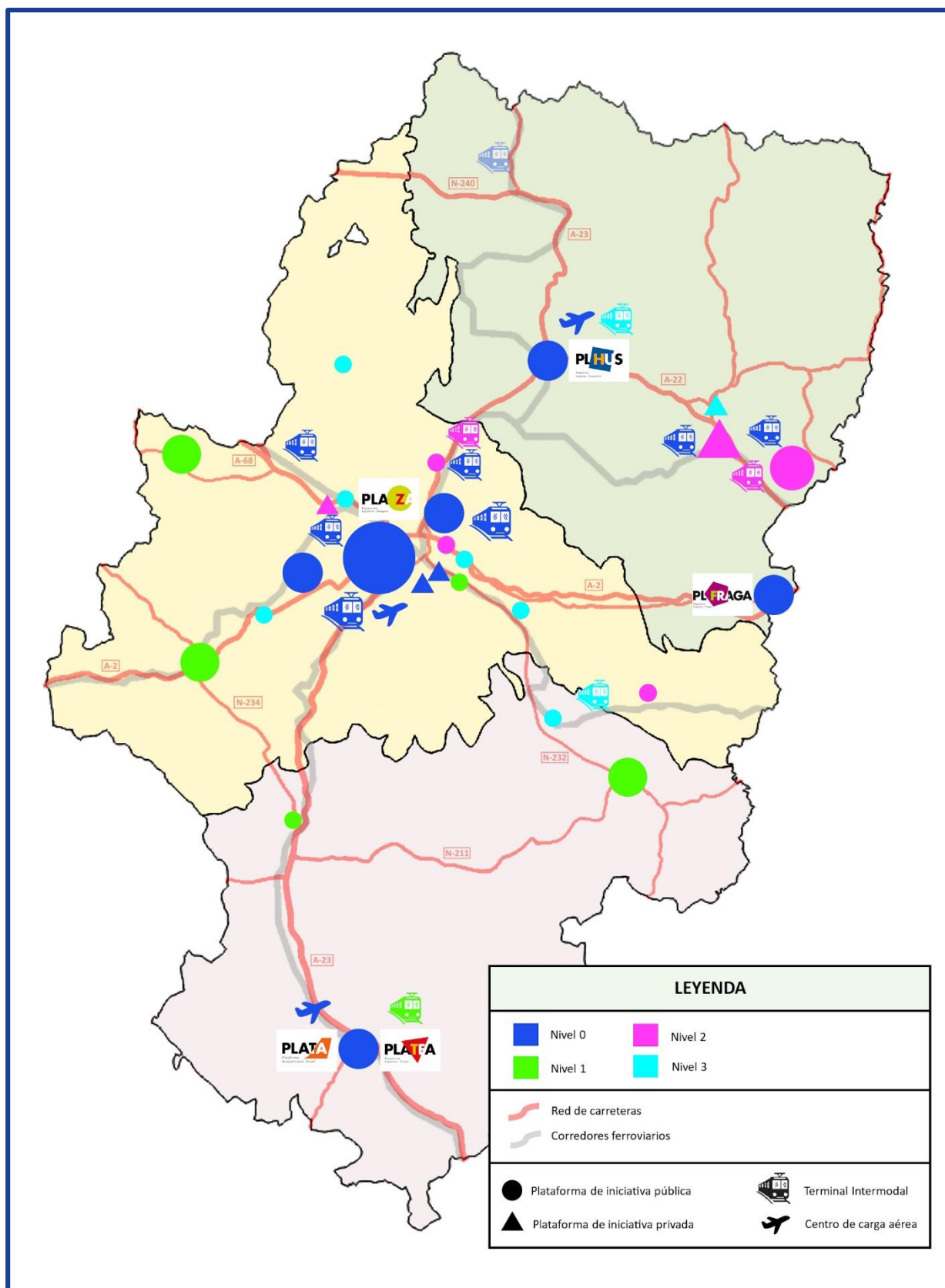
\*Estimación de la superficie global (en ha) que se destina a usos logísticos.

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

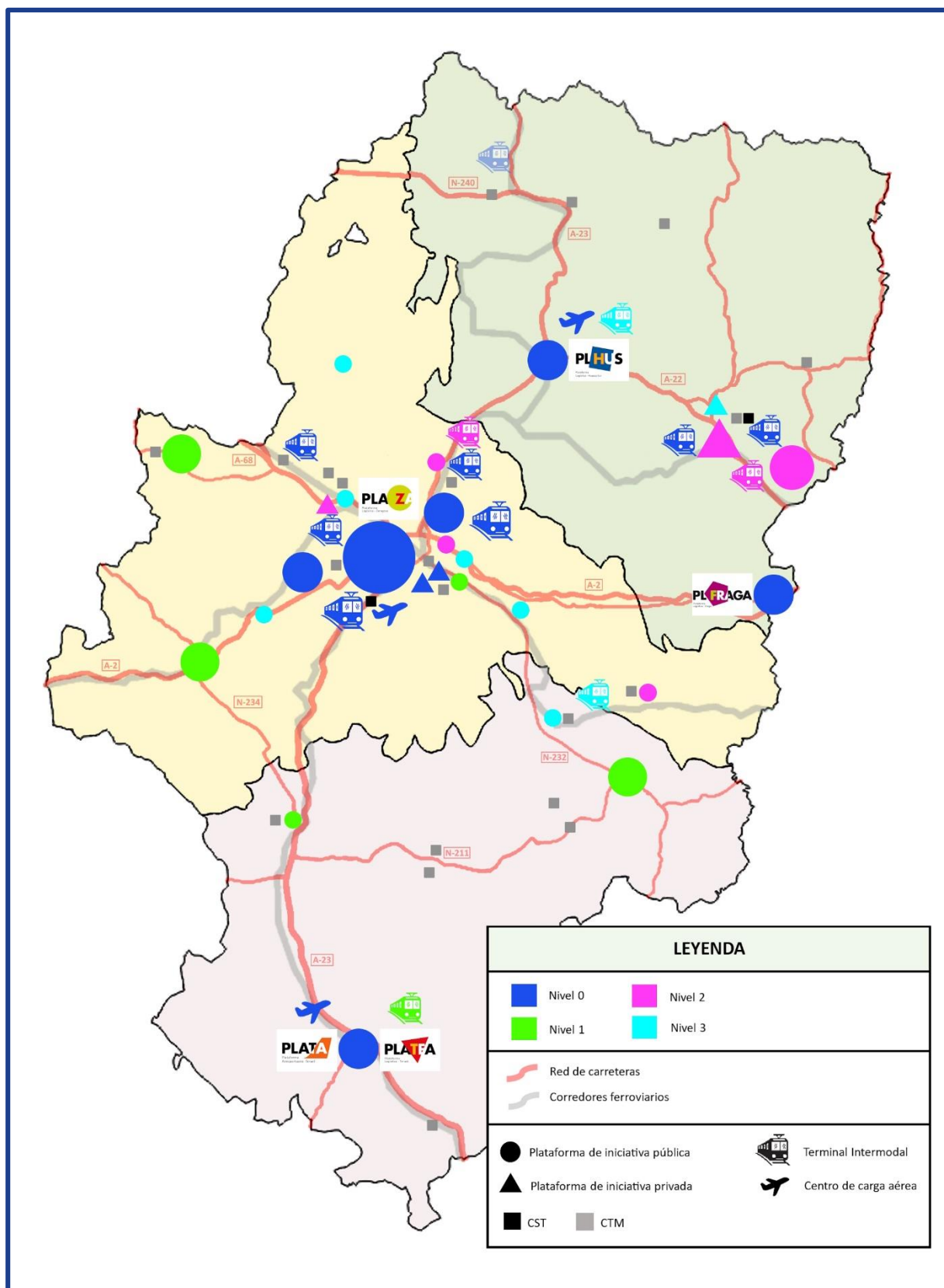
PLATAFORMAS LOGÍSTICAS/INDUSTRIALES SITUACIÓN ACTUAL (*)	TIPOLOGÍA DE ACTUACIÓN	ESTADO	Localización	DESARROLLO TOTAL (ha)	[ESTIMACIÓN] SUPERFICIE LOGÍSTICA (ha)
<b>PROVINCIA DE ZARAGOZA</b>					
<b>Estado actual 2025</b>					
PLAZA	CST+PLI+TI	En servicio	Zaragoza	1.344,23	1.008,00
PLATAFORMA AGROALIMENTARIA 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
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE ZARAGOZA - CTZ	PLI+CTM+CST	En servicio	San Juan de Mozarrifar	835,50	60,00
PARQUE EMPRESARIAL PUERTA NORTE	PLI+CTM	En servicio	Zaragoza	349,77	69,95
PARQUE TECNOLÓGICO DE RECICLADO LÓPEZ SORIANO	PLI	En servicio	Zaragoza	72,46	418,00
POLÍGONO EMPRESARIUM	PLI	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 MARITIMA 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	
<b>Provincia de Zaragoza con Superficie Logística 2025</b>				<b>3.790,68</b>	<b>2.102,76</b>
<b>Provincia de Zaragoza total 2025</b>				<b>9.105,69</b>	
<b>Nuevos desarrollos y ampliaciones previstas a 2040</b>					
AMPLIACIÓN DE PLAZA	CST+PLI+TI	-	Zaragoza	500,00	500,00
CALATAYUD	PLI	-	Calatayud	100,00	100,00
TARAZONA	PLI	-	Tarazona	50,00	50,00
CORREDOR DEL GÁLLEGO	PLI	-	Sin determinar	100,00	100,00
CORREDOR DEL HUERVA	PLI	-	Sin determinar	150,00	150,00
GRISÉN	PLI	-	Grisén	100,00	100,00
LA PUEBLA DE ALFINDÉN - ALFAJARÍN	PLI	-	Alfajarín	150,00	150,00
UTEBO-FIGUERUELAS	CTM	-	Figueruelas	50,00	50,00
MAGALLÓN-MALLÉN-GALLUR	CTM+CST	-	Gallur	50,00	50,00
AMPLIACIÓN DEL POLIGONO INDUSTRIAL "EL PORTAL"	CTM+CST	-	Caspe	25,00	25,00
<b>Provincia de Zaragoza ampliaciones y nuevos desarrollos</b>				<b>1.275,00</b>	<b>1.275,00</b>
<b>Provincia de Zaragoza Superficie Logística total 2040</b>				<b>5.065,68</b>	<b>3.377,76</b>
<b>Provincia de Zaragoza Superficie total 2040</b>				<b>10.380,69</b>	
<b>TOTAL ARAGÓN con Superficie Logística 2040</b>				<b>6.906,49</b>	<b>4.791,34</b>
<b>TOTAL ARAGÓN OTROS POLÍGONOS/ ESPACIOS PRODUCTIVOS</b>				<b>8.338,77</b>	
<b>TOTAL ARAGÓN 2040 (ha)</b>				<b>15.245,26</b>	

Figura 4: Tabla del modelo aragonés de instalaciones logísticas de propuesto a 2040





**Figura 5:** Modelo aragonés de instalaciones logísticas de propuesto a 2040



**Figura 6:** Modelo aragonés de instalaciones logísticas de propuesto a 2040 con CST y CTM

Dentro de este nuevo modelo, destaca el desarrollo de dos de las funcionalidades logísticas, el **desarrollo de una red de centros de servicios al transporte** dotados de estacionamientos seguros y la disposición de eficientes **instalaciones dotadas de intermodalidad**.

Estas funcionalidades, que **han de ser consideradas como equipamientos básicos** en los desarrollos, polígonos o plataformas logístico-industriales donde se integran, son necesarias para que el sistema logístico, el tejido productivo y los centros de consumo a los que da servicio sean competitivos y sostenibles.

Desde este Plan Estratégico **se proponen 6 centros de servicios al transporte y 9 Servicios a la mercancía** a integrarse en las distintas actuaciones resultantes según el modelo de instalaciones logísticas que se suman a los ya existentes en la comunidad.

Mediante el desarrollo de estos centros de servicios al transporte/mercancías, se pretenden conseguir los siguientes resultados:

- **Poner al servicio del sector instalaciones y servicios con las características técnicas necesarias mínimas** que le permitan cumplir con los estándares mínimos para poder integrar un estacionamiento seguro para vehículos pesados, siguiendo las recientes recomendaciones y reglamentaciones de la Unión Europea (*Delegated Regulation* (EU) 2022/1012).
- **Eliminar el déficit de plazas de estacionamiento** para vehículos pesados existente en Aragón, donde solamente hay 3 estacionamientos con algún tipo de certificación, más un cuarto en proceso de certificación.
- Y dotar a las instalaciones logísticas de Aragón de **nuevos equipamientos en estos centros de servicios al transporte** que faciliten el acceso a nuevos combustibles más sostenibles (biocombustibles, hidrógeno...), junto a la electrificación de la movilidad al servicio de la distribución de mercancías.

Y mediante este Plan Estratégico se propone, entre las que actualmente están en servicio y las que se propone desarrollar, **dotar a Aragón de 16 terminales intermodales (carretera-ferrocarril), preparadas para trenes largos e interoperables**.

- **6 terminales intermodales en la provincia de Huesca.**
  - 3 en servicio/desarrollo (Adif Selgua/TIM, Adif Tamarite-Altorricon, Adif Canfranc), 1 en desarrollo en La Melusa (Tamarite de Litera), 1 pendiente de desarrollo (PLHUS), y 1 propuesta futura (Cabecera TCP)
- **3 terminales intermodales en la provincia de Teruel.**
  - 2, la existente en PLATEA, y la propuesta en Puebla de Híjar/Samper)

- **7 terminales intermodales en la provincia de Zaragoza**
  - 6 en servicio (Adif - PLAZA y JVC - PLAZA, Adif Arrabal/TMZ, Adif Grisén, Adif Zuera y Adif Luceni/Puerto Seco), más una nueva instalación especializada en servicios de autopista ferroviaria, tanto con técnicas de movimiento vertical como con técnicas RO-RO.

Mediante este modelo territorial de instalaciones logísticas para Aragón, se facilita la **concentración y especialización de instalaciones** y servicios logísticos al servicio de los principales sectores productivos de Aragón, contribuyendo a maximizar la competitividad de las cadenas de suministro al servicio de los siguientes sectores, además de generar nuevas sinergias entre empresas productoras y operadores logísticos:

- Automoción
- Logística - paquetería
- Industria manufacturera
- Agroalimentación
- Graneles
- Biosanitario – farmacéutica
- Aeroespacial - defensa
- Energía
- TIC y centros de datos

A continuación, se resume la **potencial orientación de los ‘nuevos desarrollos’** que se proponen en el modelo a 2040:

### **PROVINCIA DE HUESCA**

#### **HUESCA: Ampliación PLATAFORMA LOGISTICA HUESCA (PLHUS)**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística de reciclaje
- ✓ Logística multifuncional comarcal

#### **HUESCA: Ampliación PLATAFORMA LOGISTICA FRAGA (PLFraga)**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística de reciclaje
- ✓ Logística multifuncional comarcal

➤ **HUESCA: PLATAFORMA LOGISTICA INDUSTRIAL ZONA TAMARITE DE LITERA**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística multifuncional comarcal

➤ **HUESCA: CTM BINÉFAR – TAMARITE**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística multifuncional comarcal

➤ **HUESCA: CTM JACA**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Posibilidad de logística intermodal si esta no pudiera desarrollarse por problemas de espacio en la Estación de Canfranc, o en cualquier otra posible instalación ferroviaria entre el CTM de Jaca y el túnel ferroviario de Somport.

➤ **HUESCA: CTM SABIÑÁNIGO**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística multifuncional comarcal

➤ **HUESCA: TI – CANFRANC**

- ✓ Logística agroalimentaria
- ✓ Logística multifuncional comarcal

**PROVINCIA TERUEL**

➤ **TERUEL: POLIGONO INDUSTRIAL SODECASA en CALAMOCHA**

- ✓ Logística multifuncional comarcal

➤ **TERUEL: PLATAFORMA LOGISTICA INDUSTRIAL ALCAÑIZ**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística de materiales de construcción
- ✓ Logística auxiliar sector energético



✚ **TERUEL: Nueva PLATAFORMA LOGISTICA INDUSTRIAL TERUEL** (Ya sea como ampliación de PLATEA, de PLATA o como proyecto diferenciado)

- ✓ Logística industrial aeronáutico
- ✓ Logística de automoción
- ✓ Alternativa a la Logística militar
- ✓ Logística de reciclaje
- ✓ Logística agroalimentaria

✚ **TERUEL: POLIGONO INDUSTRIAL “VENTA DEL BARRO” EN PUEBLA DE HÍJAR**

Especialización funcional:

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística de materiales de construcción
- ✓ Logística intermodal si esta no pudiera desarrollarse en las actuales instalaciones ferroviarias en Samper. Ya sea en Samper o en Puebla de Híjar se propone una terminal intermodal ferroviaria en la conexión ferroviaria entre Zaragoza y Tarragona por Caspe

✚ **TERUEL: CTM ALCORISA**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística de materiales de construcción
- ✓ Logística auxiliar sector energético

✚ **TERUEL: CTM SARRIÓN**

- ✓ Logística multifuncional comarcal. Logística auxiliar sector energético

✚ **TERUEL: CTM ANDORRA**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística auxiliar sector energético
- ✓ Logística de materiales de construcción

✚ **TERUEL: CTM MONTALBAN**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística de materiales de construcción
- ✓ Logística auxiliar sector energético

## **PROVINCIA ZARAGOZA**

### **✚ ZARAGOZA: Ampliación PLATAFORMA LOGISTICA INDUSTRIAL PLAZA. Área metropolitana de Zaragoza.**

- ✓ Nueva aduana multimodal modernizando las instalaciones de la Aduana TIR
- ✓ Plataforma intermodal ferroviario
  - Nueva terminal ferroviaria para autopista ferroviaria sin movimiento vertical
- ✓ Logística nacional y regional para logística de distribución
- ✓ Logística especializada en automoción, farmacia, industria textil, y otros
- ✓ Logística militar
- ✓ Logística de reciclaje complementario de PTR
- ✓ Logística energética
- ✓ Logística agroindustrial
- ✓ Logística tecnológica
- ✓ Logística especializada en *e-commerce*, *cross docking* y distribución urbana

### **✚ ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGISTICA INDUSTRIAL ZUERA.**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística agroindustrial
- ✓ *Intermodalidad con servicios aduaneros y de inspección fronteriza.*

### **✚ ZARAGOZA. PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL DE CALATAYUD**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística hortofrutícola y enológica

### **✚ ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL TARAZONA**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística Agroalimentaria [hortofrutícola, agroindustrial y enológica]
- ✓ Auxiliar industria energética
- ✓ Auxiliar Logística de automoción

### **✚ ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL DEL CORREDOR DEL GÁLLEGO**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística nacional y regional para logística de distribución
- ✓ Logística especializada en automoción, farmacia, industria textil, y otros

- ✓ Logística agroindustrial
- ✓ Logística tecnológica
- ✓ Logística especializada en *e-commerce*, *cross docking* y distribución urbana

#### ✚ **ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL DEL CORREDOR DEL HUERVA**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística nacional y regional para logística de distribución
- ✓ Logística especializada en automoción, farmacia, industria textil, y otros
- ✓ Logística tecnológica
- ✓ Logística especializada en *e-commerce*, *cross docking* y distribución urbana

#### ✚ **ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL DE GRISÉN**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística de automoción

#### ✚ **ZARAGOZA: PLATAFORMA AGROALIMENTARIA DE EPILA (Ampliación)**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística agroindustrial

#### ✚ **ZARAGOZA: CTM UTEBO-FIGUERUELAS**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística de automoción
- ✓ Logística nacional y regional para logística de distribución
- ✓ Logística especializada en automoción, farmacia, industria textil, y otros

#### ✚ **ZARAGOZA: CTM MAGALLÓN-MALLÉN-GALLUR**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística agroindustrial [hortofrutícola y agroalimentaria]
- ✓ Instalaciones complementarias de tercera corona logística al servicio de PLAZA

#### ✚ **ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL LA PUEBLA – ALFAJARÍN**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística nacional y regional para logística de distribución
- ✓ Logística especializada en automoción, farmacia, industria textil
- ✓ Logística agroindustrial

- ✓ Logística tecnológica
- ✓ Logística especializada en *e-commerce*, *cross docking* y distribución urbana

#### 📍 **ZARAGOZA: PLATAFORMA LOGÍSTICO INDUSTRIAL LA CARTUJA – EL BURGO**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística nacional y regional para logística de distribución
- ✓ Logística especializada en automoción, farmacia, industria textil
- ✓ Logística de reciclaje complementario de Parque Tecnológico de Reciclaje López Soriano - PTR
- ✓ Logística tecnológica
- ✓ Logística especializada en *e-commerce*, *cross docking* y distribución urbana

#### 📍 **ZARAGOZA: AMPLIACIÓN CTM EN POLÍGONO INDUSTRIAL “EL PORTAL” CASPE**

- ✓ Logística multifuncional comarcal
- ✓ Logística hortofrutícola y agroalimentaria
- ✓ Logística de materiales de construcción
- ✓ Logística auxiliar sector energético

### **OE1 – L1 – Acción 1.2: Alinear las políticas territoriales, urbanísticas y sectoriales al servicio del Modelo Territorial – Logístico de Aragón**

El desarrollo del modelo territorial de instalaciones logísticas de Aragón implica no solo la ejecución material de las instalaciones, sino también la **máxima interrelación tanto con la propia planificación territorial general como con otras planificaciones sectoriales**, previendo los complejos procesos de obtención de los permisos propios de la tramitación necesaria para la puesta en marcha de estas instalaciones.

A tal efecto, se propone complementar la eficacia de instrumentos como los Declaración de Inversión Interés Autonómico con Interés General de Aragón y los Planes / Proyectos de Interés General de Aragón, con otros que permitan el traslado de las directrices de este Plan Estratégico a otras estrategias y planificación del Gobierno de Aragón. Todo ello con el objetivo de proteger y reservar suelos para la actividad logística, incluyendo directrices para la regeneración de espacios industriales obsoletos.

Como ejemplo, se propone que los planes industriales de Aragón incorporen este modelo de instalaciones logísticas o que los planes de carreteras consideren la accesibilidad a las instalaciones logísticas y los estacionamientos seguros.

De especial relevancia para la viabilidad de los desarrollos logísticos especializados en almacenaje, distribución y gestión de cadena de suministro es la adecuación específica de la ORDEN EIE/768/2016 de la Diputación General de Aragón, sobre previsión de cargas eléctricas y coeficientes de simultaneidad en áreas de uso residencial y áreas de uso industrial. En un contexto de disponibilidad limitada de recursos energéticos, las exigencias de potencia eléctrica para aprobar un polo logístico especializado deben acomodarse a la realidad ampliamente comprobada de la logística de distribución, aplicando asimismo las correspondientes garantías.

Por otra parte, complementario a esta acción de planificación territorial general, desde el Gobierno de Aragón se está desarrollando un catálogo de suelos productivos disponibles en el que se están recopilando y categorizando los suelos que, siendo de propiedad pública (Gobierno de Aragón o ayuntamientos) o de propiedad privada, se ofrecen como disponibles para aquellas empresas /inversiones que quieren instalarse en Aragón.

Este catálogo será una herramienta eficaz para visibilizar/categorizar la oferta de suelo productivo de Aragón, facilitando la atracción de nuevas implantaciones de empresas, que, añadido a esto, sería conveniente acompañar con servicios de mentoría, acompañamiento y ventanilla única (informativa y de tramitaciones).

**OE1 – L1 – Acción 1.3: Avanzar en modelos de promoción y explotación de áreas logísticas que propicien la participación del sector empresarial implicado**

Desde esta acción, y de forma coordinada con la Línea de Actuación de Gobernanza, se plantean **marcos tipo** para el desarrollo y explotación de las instalaciones logísticas que optimicen los recursos públicos y maximicen la participación privada.

**OE1 – L1 – Acción 1.4: Mejorar la accesibilidad y conectividad de las áreas logísticas e industriales de Aragón**

Para ello, durante la implantación de este Plan Estratégico, además de abordar los cuellos de botella infraestructurales cuyas brechas ya se han identificado en los diagnósticos realizados, y cuya solución se plantea en las medidas para lograr alcanzar el Objetivo Estratégico 2, se realizarán trabajos de continua medición de niveles de servicio de los accesos viarios y ferroviarios a las instalaciones logísticas, y así poder **proponer y ejecutar actuaciones para su mejora** en las acciones de seguimiento del Plan.

Estos trabajos incluirán la conexión y gestión entre áreas logísticas y las áreas urbanas para optimizar los procesos de la logística urbana (DUM).



Con carácter particular, y de forma relacionada con otras acciones de este Plan, se trabajará para potenciar la conexión viaria y ferroviaria con Francia a través de Canfranc y Somport, conectando logísticamente Zaragoza con Pau.

#### **OE1 – L1 – Acción 1.5: Impulsar la prestación de servicios aduaneros y paraduaneros en Aragón**

Este Plan Estratégico aborda de forma diferenciada la propuesta de actuaciones que se pueden realizar desde el Gobierno de Aragón para facilitar la **prestación de servicios logísticos de alto valor (aduaneros y para-aduaneros) en Aragón**, como herramienta eficaz para mejorar el comercio exterior de Aragón y facilitar la atracción de nuevas actividades económicas.

Para ello, facilitar en lo posible la construcción y modernización de instalaciones junto con la prestación de estos servicios en las instalaciones de la Aduana TIR de Plaza, en coordinación con las instalaciones aduaneras del Aeropuerto de Zaragoza y con el resto de los recintos aduaneros de la Región.

Y todo con el objetivo que los cargadores y operadores logísticos con actividad en Aragón no tengan que desplazarse a otras regiones para realizar trámites aduaneros y de inspección fronteriza.

#### **OE1 – L1 – Acción 1.6: Facilitar la mejora en materia de adecuación y actualización de instalaciones logísticas e industriales obsoletas**

Con esta Acción se impulsa la regeneración ambiental de instalaciones industriales y logísticas obsoletas, adecuándolas a las actuales demandas de instalaciones logísticas bajo criterios de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética.

Por tanto, desde este Plan Estratégico no se busca generar la transformación de nuevos suelos sin antes aprovechar al máximo el *stock* de suelos ya desarrollados y disponibles.

#### **OE1 – L1 – Acción 1.7: Impulsar el desarrollo de una sede para la Marca “Aragón Excelencia Logística”**

Esta acción servirá como vehículo para la realización de instrumentos urbanísticos y proyectos constructivos o de rehabilitación de espacios que sean necesarios para albergar la sede física de la Marca “Aragón Excelencia Logística” en un emplazamiento de relevancia, como estrategia fundamental de su visualización.

### 1.5.2. Estrategia para alcanzar los logros perseguidos en el OBJETIVO ESTRATÉGICO 2

*Para alcanzar los distintos objetivos operativos que permitirán conseguir los **logros del OBJETIVO ESTRATÉGICO 2**, se desplegarán medidas a ejecutar de manera agrupada en una única Área de Actuación, 2 Líneas de Actuación y 17 Acciones específicas*



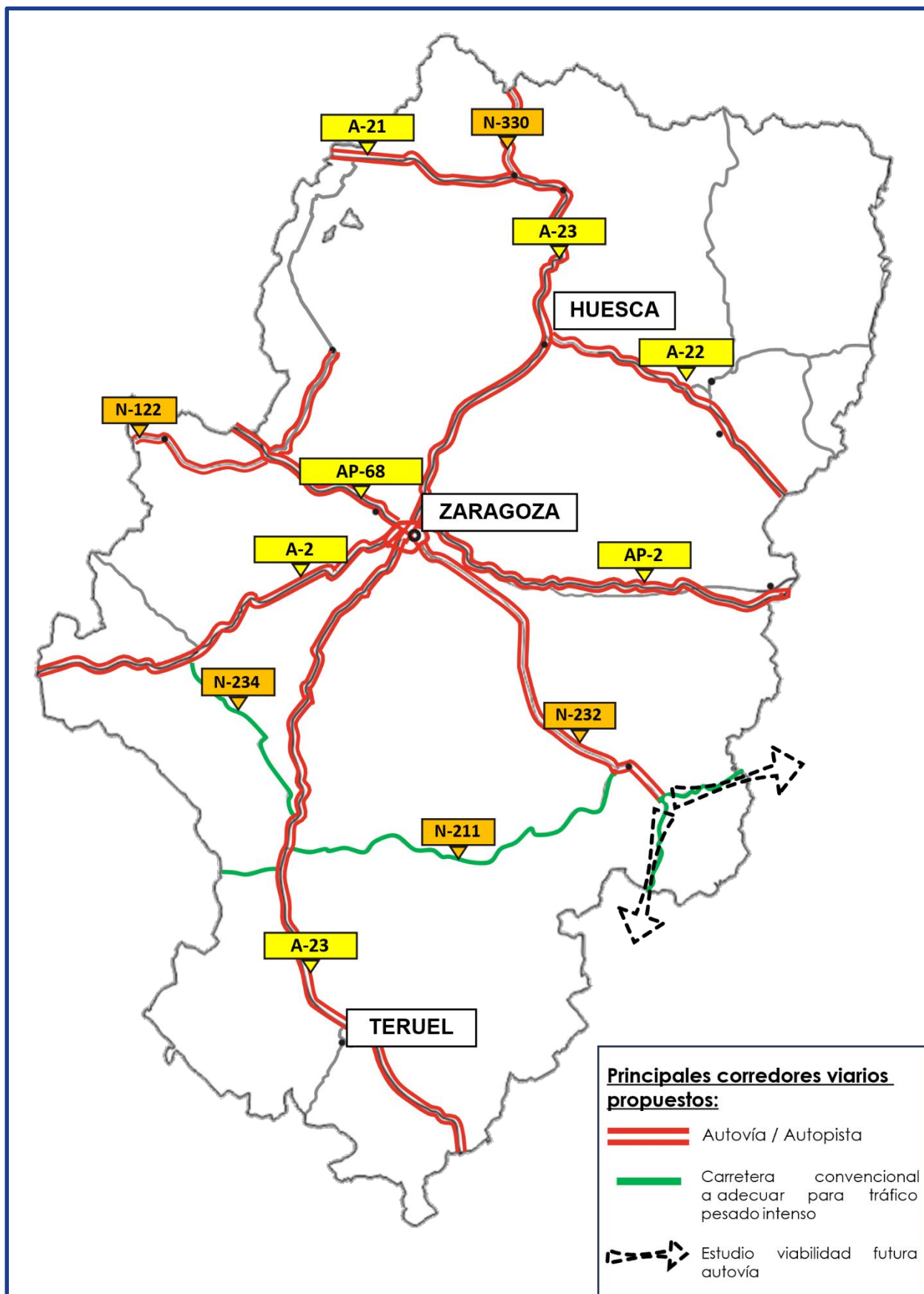
#### OE 2-LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. INTERMODALIDAD. SERVICIOS

Con esta línea de actuación se pretende que Aragón disponga de **una red lineal de infraestructuras de transporte** que garantice dos aspectos esenciales para poder alcanzar este Objetivo Estratégico 2:

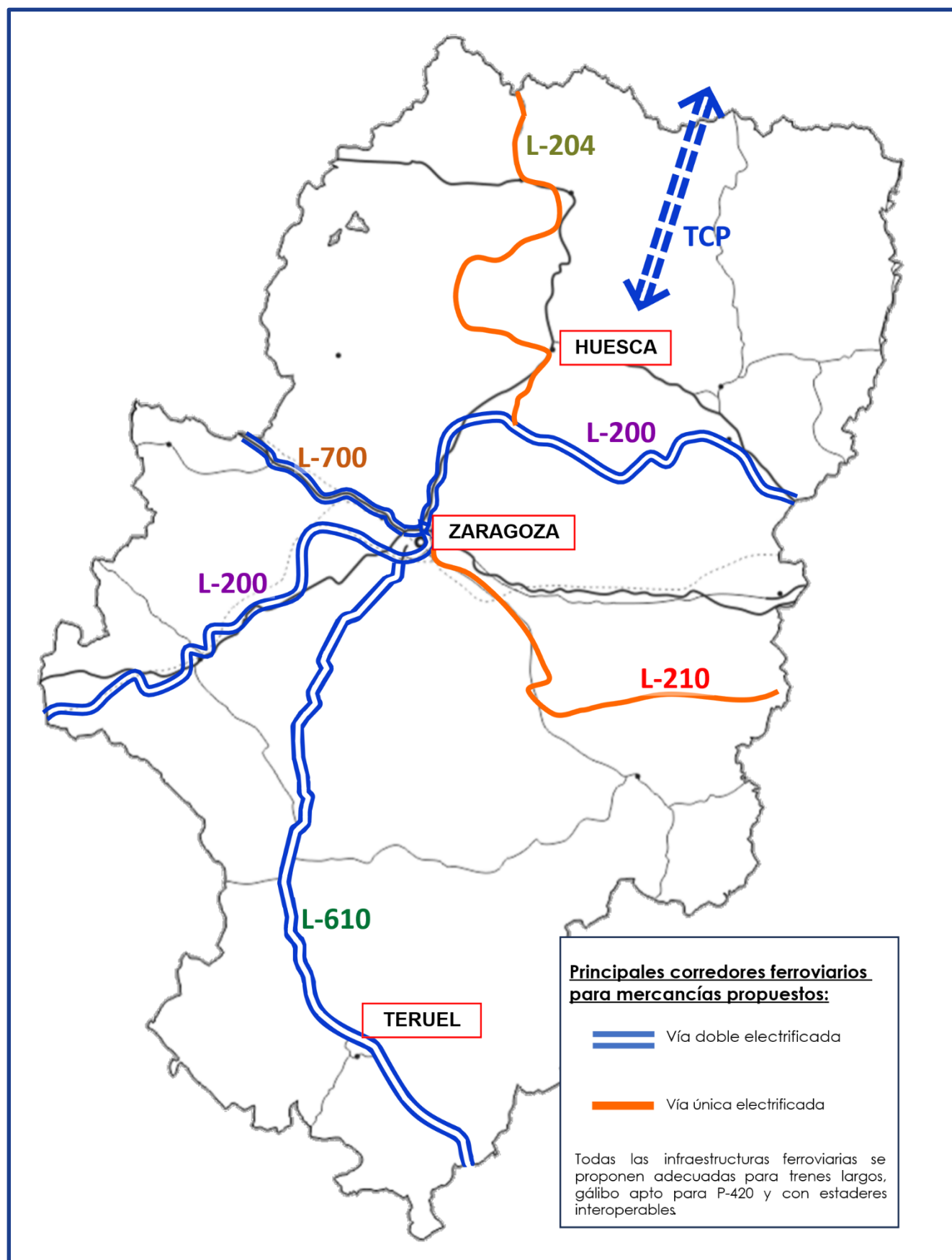
➡ Una red **viaria y ferroviaria de alta capacidad** desde la que se dé acceso a los nodos del modelo territorial de instalaciones logísticas y los conecte con los principales corredores de transporte regionales, nacionales y europeos. Esto es, con el Corredor Atlántico, con el Corredor Mediterráneo, con el Corredor Zaragoza-Pau, con la Autovía del Pirineo y con la Autovía del Bajo Aragón.

➡ Una red sobre la que se **presten servicios sostenibles y competitivos** de transporte de mercancías, trasvasando cargas al ferrocarril, conectando los principales nodos logísticos aragoneses con los puertos y con los pasos fronterizos ferroviarios entre España y Francia (Irún, Portbou, Canfranc-Somport y futura TCP).

Esta red de infraestructuras de transporte lineal al servicio de la logística de Aragón se representa en los siguientes esquemas:



*Figura 7: Principales corredores viarios de Aragón.*



*Figura 8: Principales corredores ferroviarios de Aragón.*

Para poder alcanzar este **Objetivo Estratégico 2**, es preciso facilitar desde el Gobierno de Aragón un **elevado nivel de concertación y colaboración con otras administraciones o entes públicos**, tanto del Estado como de otras comunidades autónomas.

A continuación, se describen sintéticamente las 9 acciones que permitirán alcanzar los 12 objetivos operativos para lograr el Objetivo Estratégico 2.

**OE 2 – L1 – Acción 1.1: Impulsar la mejora de infraestructuras ferroviarias integradas en la Red TEN T en Aragón y con las áreas relacionadas**

Con esta Acción se pretende **adecuar las líneas ferroviarias de Aragón incluidas en la Red TEN-T** a los estándares fijados por la Comisión Europea para los Corredores Prioritarios de dicha Red Transeuropea de Transporte y, en la medida en la que sea posible, programar e iniciar esta adecuación en el resto de las líneas que discurren por Aragón, de cara a la consecución de la interoperabilidad total con la Unión Europea.

Aragón no solo ha de conformarse con la ejecución de apartaderos que permitan la circulación de trenes largos (750 m). Es estratégico que se eliminen al máximo los factores que dificultan la conexión ferroviaria de Aragón con el resto de Europa (ancho de vía, electrificación, señalización).

Es preciso que se aumente la capacidad general de la red ferroviaria desdoblado completamente el Corredor Cantábrico Mediterráneo y la conexión con Madrid.

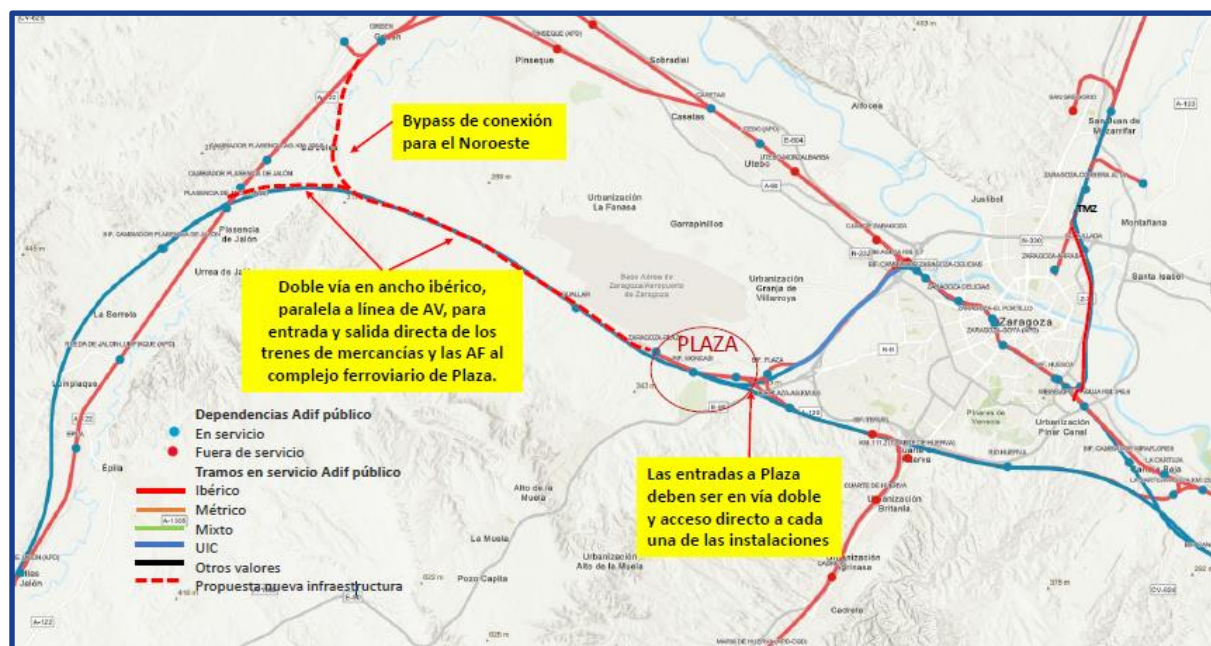
Es urgente eliminar los cuellos de botella del nodo de Zaragoza mediante:

- La ejecución de la variante ya prevista de Zaragoza para facilitar el tránsito de los servicios ferroviarios de mercancías por Zaragoza sin sufrir restricciones derivadas de las circulaciones de viajeros.

 Nuevo acceso ferroviario a PLAZA, eliminando su disposición en fondo de saco.

- Conexión en vía doble, dirección al Valle del Jalón, con la línea general de ancho ibérico Madrid-Barcelona.
- Prolongar esa misma conexión hasta el bypass de Grisén-Cabañas para conectar con la línea de Zaragoza-Logroño-Pamplona-Vitoria e Irún.
- Que las entradas al Complejo Ferroviario sean en vía doble, con un acceso directo a sus tres instalaciones y que las entradas y las salidas sean compatibles.
- Desarrollar una cuarta instalación para atender los servicios de las anunciadas y futuras Autopistas Ferroviarias]





*Figura 9: Esquema de necesidades en las vías actual de la red arterial ferroviaria de Zaragoza*

Es necesario resolver las restricciones que seguirá presentando la conexión ferroviaria entre Zaragoza y Sagunto tras completar su electrificación.

Y desde el Gobierno de Aragón no se debe descartar adelantar el estudio de viabilidad de la posible apertura o reapertura de antiguas conexiones ferroviarias con la provincia de Castellón y su puerto.

Como ya se ha nombrado en el Bloque I, es necesario impulsar lo que recoge **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".

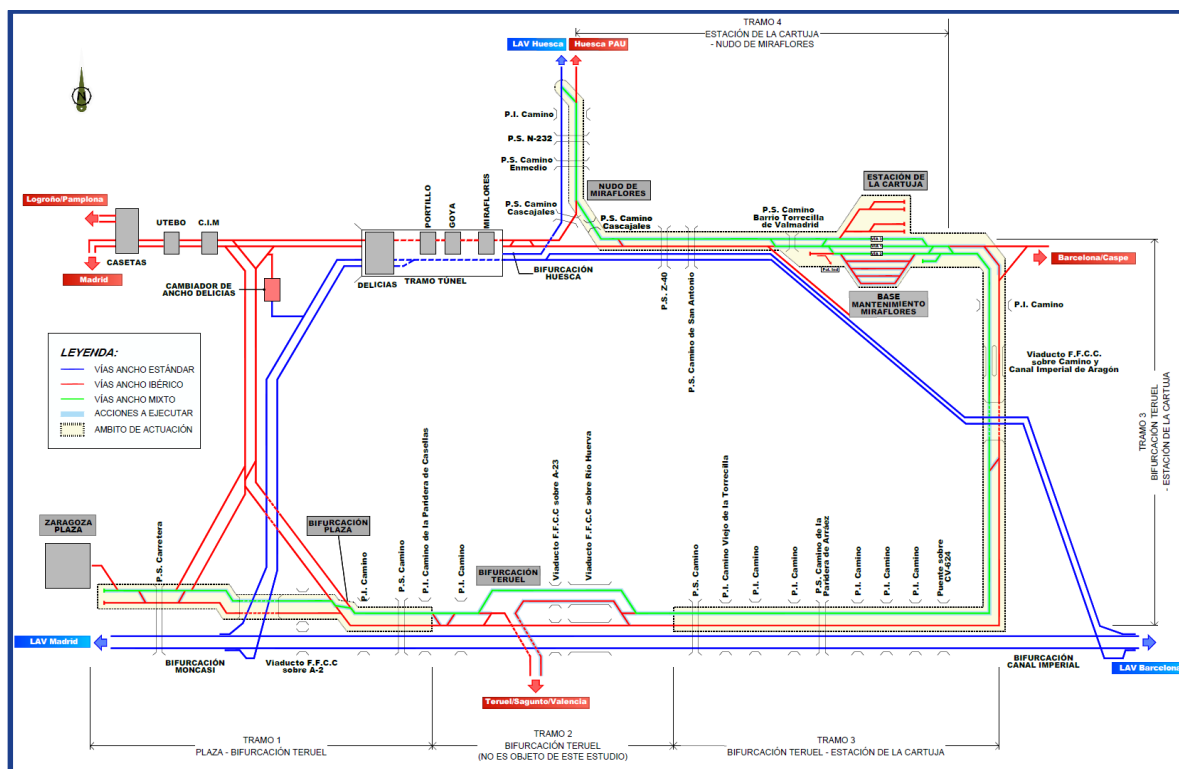


Figura 10: Esquema de vías actual red arterial ferroviaria de Zaragoza

## OE 2 – L1 – Acción 1.2: Impulsar la conexión ferroviaria internacional, tanto la transpirenaica Zaragoza-Canfranc-Pau, como la Travesía Central Pirenaica

Es prioritario restablecer y modernizar la conexión ferroviaria transpirenaica como eje estratégico de integración europea y desarrollo logístico.

El Gobierno de Aragón considera prioritario reabrir el tráfico ferroviario de mercancías entre Zaragoza y Pau, mediante la puesta en servicio del túnel ferroviario de Somport.

Esta actuación se complementa con el impulso a una **nueva conexión ferroviaria de altas prestaciones** (túnel de baja cota) **TCP**, adecuada para tráficos de mercancías, que garantice una conexión transpirenaica moderna, eficiente y sostenible.

Durante las fases iniciales, se prevé el apoyo institucional a nuevos servicios ferroviarios y al desarrollo de instalaciones logísticas asociadas, con el fin de consolidar esta conexión como un corredor estratégico internacional.

## OE 2 – L1 – Acción 1.3: Potenciar la conexión ferroviaria entre Aragón y los principales puertos de la Península Ibérica

Aunque esta acción podría considerarse incluida en otras iniciativas, su relevancia estratégica justifica un tratamiento diferenciado.

Esta acción se basará en mejorar la conectividad ferroviaria con los puertos mediterráneos, cantábricos y atlánticos para fortalecer el comercio exterior de Aragón.

El Gobierno de Aragón impulsará los tráficos ferroportuarios entre las áreas industriales y logísticas de la región y los principales puertos de la Península, con el objetivo de facilitar el acceso a los mercados internacionales y mejorar la competitividad del tejido productivo aragonés.

Se debe priorizar la eficiencia logística, fomentando servicios ferroviarios regulares y mejorando las infraestructuras necesarias para garantizar una conexión fluida y sostenible con los puertos.

#### **OE 2 – L1 – Acción 1.4: Mejorar la intermodalidad ferroviaria y accesibilidad a nodos logísticos**

Como ya se ha adelantado, el modelo territorial debe centrarse en optimizar la red de terminales intermodales ferroviarias y mejorar la accesibilidad ferroviaria a centros productivos y logísticos.

El modelo territorial de Aragón contempla 16 terminales intermodales ferroviarias, de las cuales 10 están en servicio, una en desarrollo y cinco son propuestas.

El Gobierno de Aragón debe trabajar en la mejora de estas infraestructuras, priorizando el aprovechamiento de las ya existentes y su adecuación a las necesidades del transporte intermodal.

Además, impulsar la mejora de la accesibilidad ferroviaria a puertos, aeropuertos y áreas industriales y logísticas, tanto regionales como periurbanas, para garantizar que el ferrocarril llegue de forma eficiente a estos nodos, evitando acarreos por carretera de último kilómetro que reduzcan la competitividad de la intermodalidad ferroviaria.

#### **OE 2 – L1 – Acción 1.5: Impulsar los corredores y servicios logísticos intermodales estratégicos para Aragón**

Mediante esta Acción, desde el Gobierno de Aragón se trabajará junto con los actores más representativos para la operación de las terminales y para la aportación de tráficos a las mismas, de cara a consolidar los actuales servicios ferroviarios y lanzar nuevos.

Para ello, no solo difundir la información sobre conexiones ferroviarias de Aragón con sus principales mercados, sino realizar **prospectivas de viabilidad** de **nuevos servicios**, incluyendo tanto de **autopista ferroviaria** como de **proximidad**.

Y todo ello desde una perspectiva orientada a facilitar la coordinación, colaboración y gestión integrada entre todas las instalaciones ferroviarias, evitando la competencia entre ellas por la carga y la consiguiente dispersión de tráficos de forma que impidan la concentración de mercancías que inviabilice servicios ferroviarios.

**OE 2 – L1 – Acción 1.6: Fomentar la colaboración entre operadores logísticos, cargadores y gestores logísticos para la promoción y gestión eficiente de áreas intermodales**

Resulta imprescindible Impulsar la concentración de cargas y la eficiencia operativa de las áreas logísticas intermodales mediante la colaboración entre operadores logísticos, cargadores y entidades gestoras, en coordinación con los corredores estratégicos de Aragón.

El Gobierno de Aragón promoverá fórmulas de colaboración público–privada y privada para la gestión eficiente de las áreas logísticas intermodales, facilitando la coordinación entre operadores ferroviarios, cargadores y gestores de terminales. Esta acción busca evitar la dispersión de tráficos y fomentar la concentración de mercancías que permita la viabilidad de nuevos servicios ferroviarios, tanto de autopista ferroviaria como de proximidad.

Además de trabajar de forma proactiva con el tejido productivo aragonés, más allá de acciones generalistas de difusión, mediante interlocución directa y mediación, para identificar oportunidades de colaboración entre operadores y cargadores que, de forma individual, no optarían por el ferrocarril.

Esta acción se articula como complemento esencial a la Acción 1.5, orientada al impulso de corredores y servicios logísticos intermodales estratégicos, con el objetivo común de consolidar y ampliar la oferta ferroviaria de Aragón hacia sus principales mercados.

**OE 2 – L1 – Acción 1.7: Impulsar la consecución de la red viaria de alta capacidad de Aragón y su conectividad con las áreas logísticas**

El Gobierno de Aragón, en **coordinación con otras administraciones públicas**, nacionales e internacionales (principalmente con Francia), impulsará decididamente el desarrollo y finalización de la red viaria de alta capacidad, con el objetivo de mejorar la competitividad logística, la cohesión territorial y la seguridad vial. Esta acción se considera estratégica para consolidar Aragón como nodo logístico clave en el sur de Europa.

Se priorizarán las siguientes actuaciones:

- Finalización de la **Autovía del Pirineo (A-21)**, clave para la conexión transpirenaica con Francia y para el desarrollo socioeconómico del norte de Aragón.

- **Conexión por autovía entre Zaragoza y Francia**, incluyendo el refuerzo de los ejes que enlazan con el túnel de Canfranc, cuya modernización está en marcha con apoyo de fondos europeos.
- ↳ **Conexión del Bajo Aragón con Zaragoza, Teruel y el norte de Castellón** mediante el desdoblamiento de la N-232 entre El Burgo de Ebro y Valdealgofa, considerada una de las actuaciones más urgentes por su alta siniestralidad y su papel como eje vertebrador del este aragonés.
- ↳ **Ejecución del acceso norte a la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA)**, cuya puesta en marcha está prevista para 2027. Esta infraestructura es esencial para descongestionar los accesos actuales y mejorar la operatividad de la mayor plataforma logística intermodal del sur de Europa.

Además, se contempla:

- La autovía **ARA-2** entre Cariñena y Gallur como eje transversal que conecte el centro logístico de Zaragoza con el eje del Ebro y el corredor Cantábrico-Mediterráneo.
- La mejora de la **conectividad** entre las plataformas logísticas aragonesas (PLAZA, Platea, PLHUS; PLFRA) y los corredores viarios de alta capacidad, asegurando accesos fluidos y seguros.
- La integración de criterios de **sostenibilidad y resiliencia climática** en el diseño y ejecución de las infraestructuras, priorizando soluciones que reduzcan emisiones y mejoren la eficiencia energética del transporte por carretera.

#### **OE 2 – L1 – Acción 1.8: Impulsar la mejora de las infraestructuras y servicios para la carga aérea**

Desde las instituciones implicadas, se trabajará para impulsar el transporte de carga aérea en Aragón, contribuyendo al aprovechamiento del potencial de las instalaciones existentes y de la **ampliación en el Aeropuerto de Zaragoza**.

Asimismo, se promueve el desarrollo de nuevas instalaciones en otros aeropuertos (Huesca y Teruel), en un marco de apertura de nuevas rutas aéreas hacia *hubs* aéreos del centro de Europa, Norteamérica y Asia, siempre y cuando no repercuta en el negociado actual de los mismos, particularmente en lo que respecta al Aeropuerto de Teruel.

A su vez, se fomenta la colaboración entre los aeropuertos aragoneses, de tal modo que se avance hacia una **especialización eficiente**, con Zaragoza como centro de carga aérea, Teruel como hub industrial aeronáutico y Huesca como un aeropuerto dirigido a la aviación general, escuelas de vuelo y servicios de emergencia.

## OE 2-LINEA DE ACTUACIÓN 2: SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, SOCIAL Y ECONÓMICA

Con esta línea de actuación, Aragón **se alinea con las políticas en esta materia de la Unión Europea** e impulsa su implementación en su territorio.

A tal efecto, desde este Plan Estratégico se potencian los enfoques que, desde la logística y el transporte de mercancías, apoyen la inversión proactiva en combustibles de bajas emisiones y servicios de transporte y logística sostenibles.

Asimismo, se impulsan herramientas que permitan la **evaluación eficaz** de la sostenibilidad de la logística y del transporte en Aragón.

### OE 2 – L2 – Acción 2.1: Analizar los aspectos a considerar para la evaluación de impacto ambiental

Esta Acción procura que Aragón se dote de un **sistema de monitoreo continuo de la sostenibilidad** de su sector logístico y de transporte de mercancía mediante la creación de un "Observatorio de sostenibilidad de la logística y el transporte en Aragón".

### OE 2 – L2 – Acción 2.2: Elaborar Propuestas de movilidad eficiente y sostenible

El Gobierno de Aragón, en colaboración con instituciones especializadas como el ITA y ZLC, promoverá **campañas de sensibilización social y empresarial** para la difusión de buenas prácticas sostenibles en la **distribución de mercancías** y su logística asociada.

Esta misma colaboración se extiende a la planificación de la movilidad urbana sostenible, ayudando a los municipios a dotarse de **PMUS** adaptados a este Plan Estratégico.

Y como desarrollo específico de los nuevos PMUS aragoneses, elaborando recomendaciones para la **mejora de la distribución urbana de mercancías**, del diseño y gestión de las zonas de carga y descarga de los servicios de logística en los sistemas de recogida de residuos sólidos urbanos.

### OE 2 – L2 – Acción 2.3: Implantar mejoras en el comercio electrónico

Mediante esta Acción se trata de fomentar la sostenibilidad de las cadenas de suministro asociadas a comercio electrónico en sus tramos de última milla (DUM), trabajando en:

- Incorporar información sobre trazabilidad y transporte de las compras online
- Ayudar a la digitalización de pymes y del pequeño comercio



- Y elaborar campañas informativas sobre los impactos ambientales del comercio electrónico

➡ Favorecer la accesibilidad del comercio electrónico a núcleos de población dispersos, articulando soluciones logísticas sostenibles que garanticen el reparto de paquetería en zonas rurales y de baja densidad, contribuyendo así a la cohesión territorial y a la igualdad de oportunidades en el acceso a bienes y servicios.

#### **OE 2 – L2 – Acción 2.4: Estudiar la viabilidad de incentivos desde la Administración Pública**

En coordinación con la implantación de las acciones del Objetivo Estratégico 3, se estudia la viabilidad de un **programa de incentivos a la descarbonización y lucha contra el cambio climático** para las empresas de los sectores del transporte y la logística, priorizando la descarbonización de las pymes, la renovación de flotas y, en colaboración con ITA, ZLC y ALIA, mejorar la capacitación de los empleados de estos sectores en la lucha contra el cambio climático.

#### **OE 2 – L2 – Acción 2.5: Promover metodologías cocreativas y cooperativas**

Mediante esta Acción se contribuye a **promover entornos y plataformas** desde la administración aragonesa para **incrementar la colaboración entre agentes** del sector de cara a compartir cargas, asignar modos óptimos de transporte, copar y optimizar medios de transporte o mejorar la transferencia modal.

#### **OE 2 – L2 – Acción 2.6: Avanzar en Economía circular**

El Gobierno de Aragón, en base a estudios y proyectos ya existentes, y con la colaboración de centros de investigación especializados, promoverá la elaboración de recomendaciones **sobre sistemas de logística que permitan recuperar y reutilizar materiales de los procesos industriales y logísticos** que se realicen en Aragón, así como los equipamientos necesarios para ello, ya sea en los propios centros de actividad, como en equipamientos específicos gestionados por actores especializados.

Y el Gobierno de Aragón propondrá los mecanismos para facilitar la difusión del **Sello Aragón Circular** y la certificación empresarial a través de la ISO 14083.

### **OE 2 – L2 – Acción 2.7: Facilitar el desarrollo de energías renovables eficientes**

Con esta Acción se pretende facilitar y fomentar el acceso de las empresas del sector del transporte y la logística a fuentes de energía renovables y eficientes, promoviendo una transición energética sostenible en el ámbito logístico.

- Implantación de puntos de suministro para la flota de vehículos eléctricos alimentados con energías renovables.
- Colaboración con plantas de producción de biocombustibles sostenibles, con el fin de facilitar su uso en el sector del transporte y promover su integración en la cadena logística.

➡ Impulso a la incorporación de puntos de aprovisionamiento de hidrógeno y biocombustibles en las instalaciones logísticas de Aragón.

### **OE 2 – L2 – Acción 2.8: Favorecer la investigación**

Desde el Gobierno de Aragón, en colaboración con centros de investigación especializados, se trabajará en la mejora del actual marco de investigación en la sostenibilidad de las cadenas de suministro, con nuevas fórmulas para su incentivo.

### **OE 2 – L2 – Acción 2.9: Impulsar la Certificación instalaciones y áreas logísticas**

La sostenibilidad de las cadenas de suministro debe empezar por la disponibilidad de activos fijos al servicio de la logística, diseñados, contruidos o rehabilitados, considerando la minimización de la huella de carbono y la huella hídrica de los mismos, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.