

TRANSPORTE INTERMODAL

# Aragón gana peso como uno de los principales nudos logísticos de la UE

De la comunidad parten cada semana más de 80 conexiones ferroviarias de carga

EL PERIÓDICO  
eparagon@elperiodico.com  
ZARAGOZA

Aragón sigue ganando peso como uno de los principales nudos logísticos de Europa. Desde la comunidad parten cada semana más de 80 conexiones ferroviarias de carga con Barcelona, Valencia y Bilbao, y más de 21 vuelos semanales hacia Europa, América y Asia. Sin embargo, para que Aragón continúe ganando posiciones en el sector es necesario seguir impulsando las terminales ferroviarias multimodales. Así lo aseguró ayer el consejero de Movilidad de la DGA, José Luis Soro, en la inauguración de la jornada *Las terminales ferroviarias intermodales de mercancías como factor de competitividad en el transporte: el caso de Aragón*, que se celebró en la Sala de la Corona del Edificio Pignatelli.

Según destacó el Ejecutivo autonómico, para ser competitivos en el plano económico y en el de la sostenibilidad ambiental, surge la necesidad de que el ferrocarril ocupe el lugar que le corresponde. Así, indicó que la cuota de mercancía transportada por tren en España es de algo más del 4% del transporte terrestre, muy lejos del 14% de Francia o el 23% de Alemania.

En este sentido, la consejera de Economía de la DGA, Marta Gastón, subrayó en la clausura de la jornada, organizada por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, que la voluntad del Gobierno de Aragón es seguir apoyando «el renacimiento del sector ferroviario destinado a mercancías», contando con todas las empresas, públicas y privadas, para seguir ganando en intermodalidad y, con ello, en competitividad y calidad del servicio.

Soro recordó a este respecto los avances para la reapertura del Canfranc y el trabajo «constante» para el impulso del corredor Cantábrico-Mediterráneo. Por otra parte, indicó que los retos no están siempre en la gestión de las redes existentes. «La gestión es primordial, pero, a mi juicio, aun siendo importante, es sólo uno de los obstáculos a remover para alcanzar un transporte ferroviario de mercancías eficaz», señaló Soro, que apuntó que «nos encontramos con problemas de interoperabilidad, electrificación, rampas, material e infinidad de factores que la gestión, por sí misma, no puede solucionar». =



La consejera de Economía, Marta Gastón, clausuró ayer la jornada celebrada en la Sala de la Corona de la DGA.

## «La terminal ferroviaria de Plaza todavía tiene futuro»

**PEDRO COCA** Presidente de la AEFPP

R. LÓPEZ  
ZARAGOZA

La Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) fue la encargada de organizar la jornada en la sede del Ejecutivo autonómico. Su presidente, Pedro Coca, se mostró confiado en que Aragón jugará un papel crucial en el futuro logístico nacional.

—¿Aragón tiene mucho que decir en el sector logístico español?

—Aragón ya tiene un presente en el sector gracias a que los ejecutivos autonómicos han sabido sacar provecho a una ubicación geográfica magnífica. Sobre este presente, la DGA está desarrollando un proyecto logístico que tiene mucho recorrido. Incluso he leído recientemente que se está buscando nuevo suelo porque parece que Plaza puede llegar a no tener oferta suficiente. Y en el ámbito ferroviario tiene dos terminales con dos modelos de gestión muy diferentes. Una, la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), es un caso de éxito, la otra, (el ramal ferroviario de Plaza) es un ejemplo de lo que hay que ir modificando para darle competitividad al ferrocarril.



►► Pedro Coca.

—Siete años después de construirse, la terminal ferroviaria de Plaza no ha cumplido sus expectativas y apenas ha sido utilizada por las empresas. ¿Qué ha fallado?

—Siendo un buen modelo, quizá lo que no se ha planteado bien es la fórmula de transición de estar gestionado por Adif al operador privado, ese paso. Nos han comentado que el 60% de los costes de la terminal es el personal y el 13% la amortización de activos. Eso significa que el 73% de todos los costes te vienen

condicionados. Así es muy difícil... Pero para eso hemos montado entre otras cosas esta jornada, para ir viendo en qué estamos acertando y en qué no. Al final, vemos que la eficiencia es la clave.

—¿Cree que el ramal de Plaza tiene futuro?

—Yo pienso que sí. Las exportaciones e importaciones de Aragón han crecido once puntos desde el 2001 y lo van a seguir haciendo, así que las infraestructuras logísticas van a ser muy necesarias.

—Según la DGA, desde Aragón hay más de 80 conexiones ferroviarias de carga cada semana con Barcelona, Valencia y Bilbao. ¿Llegarán más en el futuro?

—En cuanto esté en marcha el corredor Cantábrico-Mediterráneo en el tramo Valencia-Sagunto y Teruel-Zaragoza, los estudios hablan de 48 circulaciones a la semana en cada sentido. Ahora hay dos o tres, lo que significa que habrá 45 trenes más que pueden circular entre el Mediterráneo y Zaragoza. =