

## El futuro del sector logístico



► La consejera de Economía, Marta Gastón, ayer durante su intervención en la jornada sobre sostenibilidad y transporte de carga celebrada en Zaragoza.

## Megacamiones y gas para hacer más sostenible el transporte por carretera

J. H. P.  
ZARAGOZA

El transporte por carretera es el principal responsable de los gases de efecto invernadero de la Unión Europea, por lo que su futuro pasa irremediablemente por ser más sostenible para contribuir a la lucha global contra el cambio climático. Para lograr resultados a corto plazo, las principales alternativas que existen actualmente son en torno al uso de megacamiones y vehículos pesados con motores de gas, que reducen notablemente las emisiones contaminantes.

Sobre este asunto giró la mesa redonda *Conducción autónoma: del Dño Trailer a la última Milla* desarrollada ayer en el marco de la jornada sobre transporte organizada por la Fundación Ibercaja y la Cámara de Zaragoza. El debate, moderado por Jaime Armengol, coordinador de Mobility City, contó con la participación de Fernando Velasco, jefe de Área de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT), quien ofreció datos de cómo los megacamiones –que emiten un 20% menos de emi-

### La DGT ve «viable» la circulación del 'duo trailer' tras los primeros ensayos

siones– se han hecho un hueco en la carretera desde que se permitiera su circulación hace dos años.

Según explicó, las autorizaciones de estos vehículos –de 25,25 metros de longitud y 60 toneladas– fueron de 737 en el 2017 y 925 en el 2018. En esos dos primeros años, el 80% de los permisos se tramitaron en Zaragoza por la mayor agilidad en la concesión, que desde el 2019 se hace a través de la aplicación *Traza*. El presente ejercicio se prevé cerrar con unas 1.100 concesiones. Velasco avanzó que la DGT prevé crear una «red de tramos autorizados» para megacamiones y que se está ensayando la implantación del *duo tráiler* o *bitrailer* (hasta 31,75 metros y 70 toneladas). «La información que nos llega es que son perfectamente viables», apuntó sobre estos últimos.

Por su parte, Eugenia Sillero, secretaria general de la asociación Ganam, que fomenta el uso del gas natural, aseguró que los camiones que usan este combustible representan el «vehículo ecológico y económico» del presente. ≡

# Aragón teje una autopista ferroviaria que conectará con África y Europa

► La DGA apuesta por el 'ferroustage', que abarata costes y reduce las emisiones

► Se trata de una línea intermodal que mueve por tren hasta 45 camiones a la vez

JORGE HERAS PASTOR  
jheras@aragon.esperiódico.com  
ZARAGOZA

El Gobierno de Aragón promueve la creación de una autopista ferroviaria –destinada al transporte de camiones a través del tren– que conectará Zaragoza con Algeciras (Cádiz), puerta de entrada a África; y con Europa en un siguiente paso. Es uno de los proyectos estrella en los que trabaja la comunidad autónoma para sacar más partido a su ubicación geoestratégica. Esta modalidad –denominada técnicamente *ferroustage*– ofrece ventajas en cuanto a coste (es un 20% inferior a un trayecto por carretera), número de accidentes y emisiones de CO2 (un 95% menos).

La iniciativa está siendo pilotada por Aragón Plataforma Logística (APL), la sociedad pública autonómica que engloba la oferta

regional en esta materia (infraestructuras, formación, investigación y servicios), que trabaja junto a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y el gestor público ferroviario Adif para hacer realidad este sistema de transporte combinado. Además de enlazar Zaragoza con el puerto andaluz, el objetivo final de la DGA es prolongar la conexión con las autopistas ferroviarias europeas, para lo que sería necesario un ancho estándar (UIC) o la homologación de vagones con eje variable para circular por ambas vías.

La consejera de Economía, Industria y Empleo, Marta Gastón, dio a conocer ayer los avances del proyecto en la inauguración de la jornada *Sostenibilidad y transporte de mercancías por carretera. Un nuevo reto para las economías europeas*, organizada por la Fundación Ibercaja y la Cámara de Zaragoza con el apoyo del Gobierno de Aragón y la colaboración de la revista *Truck*. El foro, enmarcado en el ciclo *Mobility City*, reunió en el Patio de la Infanta a fabricantes de camiones, asociaciones y responsables de la Administración.

«El *ferroustage* permitirá lograr un transporte de mercancías más eficiente y contribuirá muy eficazmente a la reducción del impacto ambiental, es decir, al cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030», afirmó Gastón. La consejera destacó asimis-

### los retos

#### CÓMO SER VERDES Y COMPETITIVOS

► El sector del transporte tiene en la mejora de la eficiencia, la sostenibilidad y la digitalización sus principales retos de futuro. Así quedó patente en unas mesas redondas que acogió la jornada sobre transporte por carretera del ciclo *Mobility City*, que reunió a empresas del sector. El director de la División de Transporte del Grupo Sesé, Álvaro Sarriá, destacó como principales problemas los incrementos de costes vinculados a los combustibles y la legislación, pero también «la escasez de conductores que está siendo crítica y dramática en los últimos años». El fabricante de camiones Man, por su parte, destacó la apuesta por liderar transición a la electromovilidad «que se ciñe ahora al reparto urbano». Y Scania urgió a «actuar ya» para propiciar la sostenibilidad económica y medioambiental, que «se debe y se puede dar».

mo que esta apuesta ha recabado un «gran interés» por parte de los operadores de transporte nacionales e internacionales.

La primera línea española de este tipo se puso en marcha en febrero y conecta Barcelona con la ciudad luxemburguesa de Belemburgo. Según Gastón, el tren electrificado podría transportar, con apartaderos de 750 metros, entre 40 y 45 semirremolques en las principales rutas sin necesidad de conductor ni emisiones.

ASIGNATURA PENDIENTE // El transporte de mercancías por tren es la gran asignatura pendiente de España por el impacto que el tránsito por carretera tiene sobre el medio ambiente, siendo el responsable del 6% de las emisiones contaminantes de la Unión Europea, según se recordó en la jornada. Actualmente solo el 5% de las mercancías del país se mueven por tren frente al 18% de la media comunitaria, pero Bruselas ha marcado como meta que para el 2030 se sustituya un 30% del transporte por carretera –en distancias superiores a los 300 kilómetros– por el ferrocarril y el 50% para el 2050. «Este objetivo es imposible de lograr», aseguró Manuel Teruel, presidente de la Cámara, que abogó por «buscar soluciones competitivas» que sean compatibles con la lucha contra el cambio climático. ≡