



LOS COLOQUIOS DE LA ASOCIACIÓN

Núm. 11

«La Capacidad Logística de Aragón: Plaza como vínculo de otros proyectos»

D. JAVIER VELASCO, Consejero de Pbras Públicas del Gobierno de Aragón

Depósito Legal: Z-312/2004

EL INTERÉS DE UNA JORNADA

La visita a la Plataforma Logística de Zaragoza se proyectó en el viaje a Castejón de Sos: la presencia del Consejero Javier Velasco en la inauguración de las Jornadas en la citada población alto aragonesa, propició que en una de las conversaciones se estimara conveniente el realizar una jornada de información y conocimiento dirigida a todos los miembros de la Asociación de un proyecto tan ambicioso e importante para Aragón como es el de PLAZA.

La jornada se distribuyó en dos partes. La primera por la mañana con la visita en directo de la oficina e instalaciones de PLAZA y la segunda con un almuerzo-coloquio en el Cachirulo donde a los postres y con un público más amplio, pues se invitaron a varios empresarios interesados en la Plataforma, el Consejero Javier Velasco completó una exposición que había iniciado por la mañana en las oficinas que PLAZA tiene en los mismos terrenos donde se están instalando las naves de carácter logístico de las diferentes empresas.

La intervención matutina del Consejero fue seguida con mucho atención por parte de un gran número de asociados que formularon al final de la exposición de Javier Velasco abundante número de aclaraciones y preguntas. Esa es la intervención que recogemos en esta publicación junto con varias fotografías de la ocasión. En el almuerzo coloquio posterior también se suscitó un amplio debate que no hizo más que subrayar el interés de todos los asistentes por la cuestión.

Los datos de Plaza

PLAZA es: una plataforma logística abierta a todas aquellas empresas que participen en actividades relacionadas con el transporte y la logística en un sentido amplio

Extensión: 12.063.674 metros cuadrados.

Ubicación: en Zaragoza que ocupa el lugar central de seis áreas metropolitanas del Sureste europeo (Burdos, Toulouse, Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona).

Capacidad: mover más de 5 MILLONES de toneladas al año. **Empresas instaladas o comprometidas:** INDI-TEX, IMAGINARIUM, GLOBAL 3, MEMORY SET, SALGAR, TDN, DHL EXPRESS, TRANSPORTES AZKAR, MIT, ...

Respaldado político: el Gobierno de España, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza

Respaldo económico: las principales entidades de ahorro aragonesas: Ibercaja y Caja de la Inmaculada

Conferencia del Excmo. Sr. Consejero de Ordenación del Territorio, Sr. D. Javier Velasco

Buenos días a todos.

En primer lugar quiero darles la bienvenida a este recinto. Todos ustedes han tenido en algún momento responsabilidades de representación política y personalmente tenía mucho interés en que conocieran la Plataforma Logística de Zaragoza.

Ahora ustedes tienen otras responsabilidades, en el campo profesional, en muy diversos sectores de la actividad. Es por ello que me interesa que ustedes conozcan de primera mano qué es PLAZA, qué hay en PLAZA, qué va a pasar en PLAZA y cómo estamos trabajando.

Una cosa interesante podría ser conocer in situ como esta PLAZA, aunque hoy nos ha salido un día poco apropiado. Pero, en todo caso, podemos tener en torno a una mesa una explicación pormenorizada de cuál fue el concepto de PLAZA, dónde estamos, qué hemos hecho, hacia dónde vamos, y que tengáis la oportunidad de conocer el plan y poder hacer cuantas preguntas consideréis de interés.

En esta carpeta que se os han entregado están todos los datos técnicos y además hay un CD que reproduce todo el proyecto PLAZA, con lo que tenéis acceso a todos los datos.

FILOSOFÍA DEL PROYECTO

Yo voy a hacer, si os parece bien, una explicación de cuál es la filosofía del proyecto, qué hemos hecho, qué previsiones hay a corto y medio plazo, y después el hecho de estar aquí nos sitúa físicamente en lo que es la plataforma logística.

Había dos viviendas en todo este espacio y estamos ubicados en una de ellas; entendimos que en tanto se concluyera este pro-



El Consejero Velasco en su intervención

yecto había que utilizar esta instalación. Aquí vivía una de las familias que tenía parte del terreno de lo que hoy es la Plataforma Logística y lo aprovechamos; tenemos esta sala, que es la del Consejo de Administración, y en la primera planta tenemos los Servicios Técnicos de Dirección de Obra y el Control de Obra que llevan de la Plataforma.

Habréis visto también casetas externas en lo que es la parte de obra propiamente dicha; tenemos asimismo instalaciones complementarias que es donde se encuentra ubicado el espacio para atender los primeros auxilios del personal que está trabajando aquí, conectado con la MAZ; hay dos oficinas de CAI y de Ibercaja, dos cajeros, y también tenemos un centro de Prevención de Riesgos Laborales que está dirigido por UGT y CC OO, pensando en la gente que va a trabajar a las empresas aquí instaladas y que esté físicamente trabajando in situ estén trabajando bajo condiciones de adecuada seguridad, además había mucha obra pública con subcontratas que interesaba que también estuviesen con la máxima garantía de seguridad en el desarrollo de este proyecto, además de las medidas de seguridad que ponen cada una de las empresas.

Estamos ante la mayor plataforma de Europa en sistemas de distribución, pero la mayor no porque superemos en dos o tres hectáreas la superficie, sino porque las otras plataformas que conocemos a nivel de Europa están en torno a las 300 ó 400 hectáreas, es decir, estamos hablando de una plataforma que supera en el doble a la mayor plataforma logística que puede existir.

Históricamente las plataformas logísticas han estado en torno a los puertos de manera natural y es allí donde existe la máxima potencialidad de todo el tránsito de mercancías, puesto que un porcentaje muy alto, más de las dos terceras partes de las mercancías fluyen, entran o salen por los propios puertos.

A través de esa idea es como entendimos la importancia de la posición estratégica de Aragón, concepto en el que muchos de vosotros habéis contribuido a elaborar pues en el PSOE hace ya mucho tiempo que se ha hablado de ese concepto.

DIRECTRICES GENERALES DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

De las propias Directrices Generales de la Ordenación del Territorio –muchos de los que estáis aquí votásteis estas Directrices– arranca de una manera formal el hecho de decir que Zaragoza tiene un elemento estratégico que es su ubicación y convendría desarrollar una plataforma logística. De la buena situación de Zaragoza yo creo que lo escenifica bien la propia existencia de la ciudad; ahí había un valor potencial que todos estábamos convencidos de que era muy interesante. Pero había que desarrollarlo.

Cuando llegamos al Gobierno hace cinco años, nos encontramos con el encargo, casi la finalización, de un anteproyecto para hacer el diseño de una plataforma logística en este entorno que no se parece en nada a lo que hay hoy, pero que lógicamente sirvió de base, es decir, se aprovechó todo lo que había y al final se ha modulado un esquema final.

Con aquel esquema que teníamos encima de la mesa, el Gobierno toma la decisión de desarrollar un gran proyecto con figuras muy nuevas. En abril del 1999 las Cortes de Aragón aprueban la Ley Urbanística de Aragón que contempla la posibilidad de desarrollo, mediante la figura de los Proyectos Supramunicipales, una figura urbanística que no existía en ninguna otra legislación autonómica de corte urbanístico. Extremadura ya hablaba de proyectos estratégicos, pero no definía como nosotros la figura de Proyecto Supramunicipal.

Con todo este cúmulo de cuestiones, nos lanzamos y en febrero del 2000 hicimos la primera presentación de la idea y los que asististeis a la presentación de una idea, no pusimos encima de la mesa ningún plano, no pusimos ninguna calle, no pusimos nada porque era simplemente una persona que sobre un punto decía: “Aquí está Zaragoza y queremos abrirnos a todos los demás”. Esa era la idea. A partir de ahí fuimos dando los pasos sucesivos: la



Los miembros de la Asociación siguiendo con atención la exposición

toma de decisión del Gobierno, la constitución de la Sociedad, que inicialmente se constituye con un capital de 1.000 millones de pesetas, entre el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón –el Gobierno de Aragón con el 80% y el Ayuntamiento con el 20% del capital–; posteriormente se da entrada a dos entidades financieras, Ibercaja y CAI, que están en torno a un 17% de participación y así es como queda constituida la Sociedad. Se contrata el gerente y licitamos el proyecto de desarrollo de la Plataforma.

LA IMPORTANCIA DE LA PLATAFORMA

La primera pregunta que convendría hacerse es el por qué tiene 1.200 hectáreas de superficie y no tiene 400 ó 500. Lo máximo que vimos en nuestras visitas fueron plataformas en torno a las 200 ó 300 hectáreas, y por tanto hubiera sido lógico que nosotros también planteáramos en principio un escenario de esta envergadura.

Tuvimos un debate que respondió en aquel momento más a una política general de las posibilidades que tenía el Gobierno que a un desarrollo de lo que era la propia Plataforma; nunca pensamos en aquel momento –estamos hablando de principios del año 2000– que la totalidad de la Plataforma iba a estar en obras cuatro años después; éramos ambiciosos pero no tanto; pero si teníamos un concepto claro y era que las Administraciones Públicas y el Gobierno deberían tener posicionamientos en suelos de una manera importante, no solamente pensando en lo que se pudiera hacer en una legislatura sino dejando posibilidades de crecimiento hacia el futuro pero ya con un posicionamiento inicial en el propio suelo.

Las 1.200 hectáreas prácticamente eran la totalidad de las hectáreas que se podían adquirir, pensando que por un lado tenemos el límite del Canal; por otro, tenemos la autovía, el tren de alta velocidad y el convencional; y por el otro lado cerrábamos ya de una manera amplia la otra parte del Aeropuerto. Podíamos ensanchar más pero nos topábamos con unos elementos físicos que nos deli-



El Consejero costentando alguna cuestión suscitada en el debate

mitaban y que nos daban en torno a las 1.000 hectáreas que al final lo concretamos en 1.200.

Yo en plan de broma digo muchas veces “¿por qué son 1.200 hectáreas?”

Pues porque uno de los que estaba trabajando en este proyecto era de Teruel y cuando llega a Zaragoza se da cuenta uno de que en lugar de llamarse al Hospital como tal se le llama la Casa Grande y al parque se le llama el Parque Grande y yo pensé que como nos quedemos cortos nos iban a decir que somos de pueblo; entonces pensamos en hacer esto más grande y así estaremos al nivel que teníamos que estar. Por eso queríamos hacer una Plataforma grande y hemos conseguido la más grande.

Esa decisión creo que fue acertada y sobre ese proyecto nos pusimos a trabajar. Teníamos clara una cuestión y es que había que marcar un elemento diferencial en el planteamiento y en el desarrollo del proyecto; no podíamos caer en la trampa de hacer un polígono al uso aunque las propias empresas tuvieran ese concepto, para lo cual pensamos en las condiciones que tendríamos que dar para que este espacio, que tendríamos que desarrollarlo inicialmente en doce, catorce, o quince años, el día que finalice sea un proyecto que en ese mismo momento, que en el momento de su finalización, siga siendo actual.

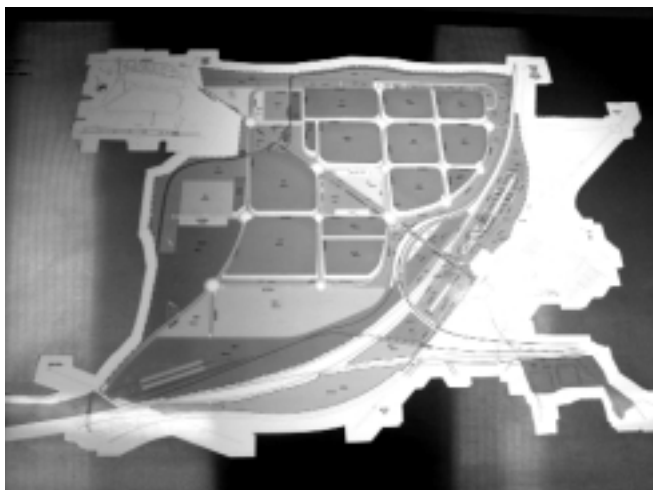
Queríamos que siguiera siendo moderno y por lo tanto todas las iniciativas, todas las experiencias que había, todas las sugerencias e ideas que nos iban dando en esa proyección de futuro las íbamos recogiendo en el propio desarrollo del proyecto, y es por eso por lo que conceptualmente la idea arranca como un proyecto logístico industrial que enseguida lo desechamos y convertimos en logístico puro. Y un espacio logístico puro es la capacidad de poder desenvolverse con todos los medios de inter-modalidad rápidos y además muy dimensionados.

También, la ventaja de acceder a una superficie tan grande era que automáticamente el proyecto tenía que plantearse las necesidades desde el planteamiento global; no plantear que se necesita para dotar 300 hectáreas y mañana incorporamos otras 300, sino ¿qué necesitamos para dotar 1.000 hectáreas?

Entonces necesitamos hacer unos dimensionamientos grandes y, por lo tanto, todos los desarrollos de futuro, los elementos básicos que íbamos haciendo, los íbamos dimensionando para esa superficie, incluso en algunos casos, como es el caso de la depuradora y en otros. Planteábamos también una ejecución modular y más dimensión de la que necesitábamos en cuanto fuésemos desarrollando el propio proyecto.

LA INTERMODALIDAD DE LA PLATAFORMA

Este conjunto de cuestiones es el que nos ha ido dando primero y como elemento fundamental de la Plataforma la Inter-modalidad. A pie de la Plataforma, justo pegado a la esquina de la Feria de Muestras, tenemos el nudo del *Cuarto Cinturón* que es el nudo de distribución de todos los tráficos hacia Madrid y Barce-



Maqueta del complejo PLAZA que sirvió de apoyo para la explicación

lona, Bilbao o Valencia... De ahí salen todos los tráficos distribuidos sin tener que entrar en la ciudad.

Primer elemento: la carretera, que hoy en día está ocupando el 90% de los tráficos de interior; como segundo elemento tenemos el Aeropuerto, elemento quizás clave para la entrada y salida de algunos productos y que puede ser un elemento referencial; tercer elemento, la apuesta que también hacíamos a futuro del sistema ferroviario. Aquí hubo una gran discusión porque coincide el desarrollo de esta Plataforma con la aprobación del Plan General de la Ciudad de Zaragoza y, lógicamente, como la aprobación definitiva del Plan la hace el Gobierno de Aragón era un arma que teníamos también para ordenar los tráficos ferroviarios de esta ciudad pensando en los próximos 30 o 40 años. Era una gran oportunidad.

Así como el sistema viario es relativamente flexible, el plan ferroviario es muy difícil modificar y además partíamos de que ya que habían cometido algunos errores, pero había que jugar con ellos. Me refiero concretamente al viaducto de la carretera de Valencia, que se hace en doble vía para el AVE y se hace en vía sencilla para las mercancías, con lo cual es un cuello de botella absoluto.

Pelemos con el Ministerio pero no conseguimos el que lo ampliaran; nos justificaron que en los tráficos teníamos una gran capacidad de salida y entrada de mercancías, pero nosotros pensábamos que íbamos a necesitar mas capacidad, y al final el concepto ferroviario fue: dejemos lo que está cerca de la ciudad para tráfico de pasajeros y saquemos todos los tráficos de mercancías al exterior, hacia donde menos población teníamos, y para eso, simplemente, era coger la propia vía del AVE.



Otra perspectiva de la mesa

Lo que nosotros planteamos era conectar desde Grisén y en lugar de bajar por todo el Jalón, entrar por debajo de la Plataforma a Zaragoza y llevarnos todos los tráficos, también los de mercancías, por ese mismo corredor paralelo al AVE. Que el punto de entrada fuera la Plataforma y desde la Plataforma distribuir por una vía hacia el País Vasco y hacia Madrid y por la otra vía hacia Valencia o hacia Barcelona, con lo que conseguíamos otro efecto importante: que es que todo el corredor del Valle del Ebro le quitábamos el tráfico de mercancías y la vía convencional nos posibilitaba en un futuro para poder implantar el tráfico de cercanías y otros temas.

Nos han llamado de todo en este tema pero al final cada uno hace uso de la herramienta que tiene y nosotros teníamos la herramienta de la aprobación del Plan General y en el Ministerio dijimos que podemos ponernos de acuerdo, vosotros reordenáis el área de la zona del Portillo, pero a cambio nosotros exigimos, porque nos correspondía legalmente, que nos presentéis cuál es el modelo ferroviario de esta ciudad que esta levantándose y que no cabe el decir ya lo haremos sino que fijémoslo como uno de los elementos estructurantes de Plan General definitivo.

En esa negociación que al final fue una negociación fructífera llegamos a la implantación del sistema ferroviario que diseñamos. Lo que estamos planteando es una Estación de Clasificación de 30 vías paralelas de un kilómetro de longitud y que será la mayor infraestructura ferroviaria planteada en todo el territorio nacional por su capacidad y por su dimensionamiento.

Este haz de vías no está pensado para hacer funcionar la Plataforma actual, sino que como Gobierno estamos haciendo una apuesta clara hacia un sistema eficiente de salida ferroviaria por el centro de Europa. En un punto determinado tiene que hacerse la ruptura de carga en un punto determinado tiene que existir la capacidad de desarrollo importante; hablamos de un proyecto a largo y medio plazo, es el túnel del Vignemale, pero nosotros tenemos que tener la infraestructura preparada, y esta infraestructura utilizarla también como base, para decir nosotros la tenemos ya porque aquí la discusión final puede ser donde se sitúa el paso del Pirineo.

Si ponemos como punto de referencia a Zaragoza es más fácil de defender que los trenes de mercancías pasen por Zaragoza y entren recto y no que los tengamos que llevar dirección Pamplona o Cataluña, buscando también elementos fuerza en la defensa de la estructuración, y por eso tenemos un dimensionamiento muy amplio, una capacidad altísima para convertir a Zaragoza en ese *nodo* de arranque hacia Europa.

En esas políticas estamos trabajando en dos elementos fundamentales, en el de la Plataforma de interior si partimos de la base de que el elemento central de logística lo tenemos en los puertos. La capacidad que tengamos de comunicarnos con los puertos y la capacidad que tengamos de autonomía propia para dar salida de mercancías hacia a fuera, eso es lo que nos va a dar un elemento de fuerza importante y en este momento tenemos ya firmados convenios de colaboración que vamos a ir trabajando a lo largo de este año y el próximo con el puerto de Barcelona, con el de Tarragona, con el de Valencia con el de Bilbao, con el de Sines y con el nuevo puerto de Algeciras.

Tenemos incluso proyectos que estamos analizando entre distintas regiones, con fondos europeos, un *corredor* que va desde Sines por el Alentejo portugués, que va después por Extremadura, que sube y que nos llega hasta Zaragoza y queremos coger el otro eje que venga desde Algeciras, que nos haga la misma trayectoria para buscar el punto de confluencia en Zaragoza entendiendo que podemos realmente pivotar muy bien; que el tráfico de mercancías pase por esta ciudad y dejar que se desarrollen los tráficos de pasajeros, los tráficos ligeros por los dos extremos actuales y que la alta velocidad pase por Barcelona y La Junquera, es decir, no entrar en competencia con el tráfico de pasajeros y buscar una línea fuerza en lo que es el tráfico de mercancías.

EL FUTURO INMEDIATO

Pero queramos o no es uno de los elementos básicos que vamos a tener. Los proyectos están en este momento desarrollándose y en tres años estará toda esta infraestructura ejecutada, con el ferrocarril, con las carreteras, con el Aeropuerto, más la conexión y los acuerdos con los puertos nos posicionaremos de una manera muy fuerte dentro de lo que es el esquema de una Plataforma de interior, que es donde recibimos cargas y distribuimos dentro del arco



La comitiva sobre el terreno de PLAZA

que nos corresponde. Conceptualmente, ese es el tema y específicamente yo creo que habría que resaltar dos o tres cuestiones fundamentales:

Primer elemento fundamental: Este Proyecto sale porque hemos contado con el apoyo político, institucional y social total; este ha sido un proyecto que desde que lo formulamos con precisión, hemos contado con el apoyo total de todas las personas. Habría que tratar en singular de una o dos personas que hayan criticado el proyecto, que también tienen derecho porque las cosas no son perfectas, pero a nivel global ha habido una unanimidad total.

Segundo elemento fundamental: Nosotros, que utilizamos la base legal de la Ley Urbanística, nació como compensación para pactar la Ley del Suelo. Estaba muy poco desarrollada lo que era la figura de los proyectos Supramunicipales, y estaba el problema de adquirir suelo. Nosotros no teníamos ni un metro cuadrado de suelo, nos podía generar problemas aunque jurídicamente teníamos capacidad pero veíamos algún fleco por el que se nos podía ir, de ahí que planteemos en el año 2001 una ley específica de Plaza, que viene a reforzar jurídicamente la capacidad expropiatoria y de ejecución de este proyecto y que cuenta con la unanimidad de la Cámara.

Este es otro paso fundamental porque fija una posición clara de todas las fuerzas políticas, y además refuerza jurídicamente una posición muy clara a favor del Gobierno; además, nosotros lo notamos, cuando entramos en conversaciones con los titulares de los terrenos, desde el primer momento, y vienes a tomar decisiones tan importantes nos sentamos a la mesa para llegar a acuerdos, y tengo que decir que de toda la superficie hemos llegado al 99'5 % de acuerdos antes de firmar las actas de expropiación, acuerdos que también contemplaban la no reversión de suelos.

Está comprado el suelo libre de cargas y libre de toda reversión, solamente tenemos un titular de suelo con media hectárea que la tenemos en litigio; por tanto, considero que es otro elemento fundamental. Pero si tienes la duda de cuál va a ser el precio final de ese suelo y esa duda se despeja después de seis o siete años a lo mejor te niegas a hacer el proyecto, porque 100 pesetas de subida de suelo por metro cuadrado suponía un incremento de 1.100 millones de pesetas en el conjunto.

Podríamos hablar de muchas más cosas pero en resumen creo que el Gobierno de Aragón, muy bien acompañado en todo el proceso por el Ayuntamiento de Zaragoza, las dos principales entidades de ahorro de la Comunidad Autónoma y los agentes sociales hemos conseguido identificar una actividad, la logística, que posiblemente sea una de las especialidades que más desarrollo tenga en los próximos años.

Lo importante es que nos hemos adelantado al resto y que las cosas están saliendo bien.

Quedo a vuestra disposición para aclarar cualquier aspecto del proyecto.



El Consejero interviniendo en el almuerzo posterior ante un público más amplio