

**PROPUESTAS DE LA MESA DE REORDENACIÓN DEL
FERROCARRIL EN EL ENTORNO DE ZARAGOZA**
aprobadas por el CONSEJO RECTOR DE EBRÓPOLIS (noviembre 2002)

Dentro de la Comisión de Impulso de la Ejecución del Plan Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia dedicada a “Zaragoza, ciudad logística y metrópoli regional”, durante el año 2001 se constituyó una mesa específica sobre la *Reordenación ferroviaria en el entorno de Zaragoza* en base al documento elaborado inicialmente por CC.OO. En esta mesa se han integrado diversos representantes de las siguientes instituciones y entidades:

- Gobierno de Aragón
- Ayuntamiento de Zaragoza
- Ayuntamiento de Huesca
- Confederación de Empresarios de Zaragoza
- RENFE
- Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos
- Fundación Ecología y Desarrollo
- CCOO Aragón
- UGT Aragón
- Asociación de Industriales de Cuarte, Cadrete y María de Huerva
- INTECSA-INARSA
- Autobuses La Oscense

Después de un largo proceso de debate y, teniendo en cuenta los logros acordados finalmente en el Convenio de Colaboración firmado el 23 de marzo de 2002 entre DGA, Mº de Fomento, Ayuntamiento de Zaragoza, GIF y RENFE, esta Mesa acuerda elevar las siguientes propuestas:

1. **Impulsar** la Sociedad constituida entre las Administraciones firmantes del Convenio, D.G.A., Grupo Fomento (RENFE y GIF), y Ayuntamiento de Zaragoza para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Zaragoza estableciendo para ello los plazos precisos.

➤ **Responsable:**

Ministerio de Fomento, DGA, Ayuntamiento de Zaragoza: a través de la Gerente de la Sociedad de Alta Velocidad Zaragoza 2002.

- **Estado de ejecución:**
Iniciándose la actividad (lleva 2 reuniones del Consejo de la Sociedad).

2. **Impulsar** el estudio actualizado de la Red de Ferrocarriles de Zaragoza y su Área de Influencia, con las siguientes características:

- incorporación en la Red Ferroviaria Nacional (UIC y VAN), poniendo al día el P.D.I., reconociendo a Zaragoza como “zona de actividad logística de ámbito nacional”,
- integrarla dentro de la red transeuropea de transportes en UIC y la travesía central del Pirineo,
- realizar el “Plan Global Intermodal Metropolitano de Zaragoza”,
- reordenar la Red Arterial ferroviaria en colaboración con el Ministerio de Fomento, como “actuación sectorial en medio urbano”, tomando en consideración –además de las propuestas contenidas en este escrito-, los esquemas del TRPGZ y las propuestas de la DOTEMZ ,
- abordar con carácter prioritario en primera etapa las soluciones intermodales necesarias tanto de PLAZA como del transporte colectivo en la EXPO 2008.

- **Responsable:**
Ministerio de Fomento con las aportaciones del Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza

- **Estado de ejecución:**
Sin iniciar

3. **Conexión Feria de Muestras - Plataforma Logística - Aeropuerto - Estación Intermodal – EXPO 2008**

Siguiendo el esquema de la red arterial ferroviaria propuesto por el TRPGZ, debe realizarse la conexión entre estas infraestructuras aprovechando las líneas de ferrocarril de ancho ibérico que se están construyendo entre la futura segunda parada del AVE, la Plataforma Logística, y la Estación Intermodal de Delicias. Además **del ramal del aeropuerto**, hay que construir un **ramal a la Feria de Muestras y las infraestructuras necesarias para la EXPO 2008**.

- **Responsable:**
Ministerio de Fomento con la aportación del Gobierno de Aragón

- **Estado de ejecución:**
Sin iniciar, aunque la segunda parada del Ave está en el Convenio

4. Ancho UIC

Conectar **en ancho UIC** (para mercancías) **la futura línea de Canfranc – Huesca – Tardienta y Zuera - Turuñana** con la ampliación de la Estación del Arrabal y con la Plataforma Logística en vía doble, evitando así el paso de los trenes de mercancías por la Estación Intermodal de Delicias (para viajeros) y por el centro de la ciudad.

La ruptura de carga debe producirse en la Plataforma Logística; no obstante, hay que prever desde el principio la llegada de los trenes de mercancías de ancho internacional no sólo a dicha plataforma, sino a Opel España, SAICA I, SAICA II (El Burgo), CAF, Torraspapel, Aceralia y Cortasa y a cualquier empresa que realice volúmenes importantes de transportes de mercancías internacionales.

➤ **Responsable:**

Fomento en colaboración con la Sociedad de Alta Velocidad Zaragoza 2002 y con la Sociedad PLAZA

▪ **Estado de ejecución:**

Sin iniciar

5. Corredores ferroviarios (Ronda Sur)

Deben entenderse recogidos en el PGZ **el esquema** de los **corredores ferroviarios** de su propuesta de Texto Refundido a los efectos de su preservación de otros usos hasta el momento de su concreción, de forma que permitan la integración de Zaragoza en los grandes sistemas de transporte.

La circunvalación ferroviaria Este (para mercancías) deberá diseñarse teniendo en cuenta la nueva estación de apoyo de Zaragoza-Arrabal.

Debe conectarse la vía doble de ancho ibérico de la Ronda Sur ferroviaria con la Plataforma Logística.

De acuerdo con los esquemas propuestos en el TRPGZ y del Estudio de la DOTEMZ, la vía de ancho ibérico para mercancías de la **Ronda Sur debe completarse hasta el Valle del Jalón y ser vía doble en su totalidad**, descongestionando así el corredor de Utebo – Casetas, para su futuro uso de cercanías.

De acuerdo con la propuesta que en su día apoyaron las Cortes de Aragón, la vía Valencia – Teruel – Zaragoza debe conectarse directamente a la Ronda Sur ferroviaria tanto hacia Madrid como hacia La Cartuja - Barcelona.

Debe mantenerse el uso ferroviario del corredor Oliver-Valdefierro-Casablanca para los servicios de cercanías (metro ligero) integrados en el bulevar

planificado para este corredor y soterrados en su paso deprimido por el barrio de Oliver para relacionar la zona de Delicias con las nuevas expansiones urbanas al SO y NO de la ciudad y la EXPO.

➤ **Responsable:**

Ministerio de Fomento en colaboración con la Sociedad de Alta Velocidad Zaragoza 2002 y con la de PLAZA, así como con el Ayuntamiento de Zaragoza en la cuestión del Corredor Oliver-Valdefierro-Casablanca.

▪ **Estado de ejecución:**

Sin iniciar, aunque la vía doble de ancho ibérico de la Ronda Sur y la del Valle de Jalón está en el Convenio.

6. Apartaderos ferroviarios

Es necesario que los principales polígonos industriales dispongan de un apartadero que permita el movimiento futuro de las mercancías a través de ferrocarril. En este sentido, planteamos **el aprovechamiento** de la malla ferroviaria que enlace los polígonos industriales con las actuales instalaciones de ferrocarril y, en concreto, que Malpica a través de la denominada circunvalación Este, recogida en el esquema de Red Arterial ferroviaria del TRPGZ, se pueda conectar con las líneas férreas e instalaciones correspondientes. Quedarían por tanto unidos **estos polígonos con las plataformas logísticas.**

Apartadero en la **Feria de Muestras desde la ronda sur.** Por un lado se facilitaría a los expositores el transporte de mercancías para el montaje de la Feria y, por otro lado, para viajeros, se podría unir con la parada del AVE, el aeropuerto y la estación de Delicias, solucionando los problemas de accesibilidad y colapso que se originan durante las exposiciones.

La Plataforma Logística debe de tener un diseño interior de vías que sirva para el transporte de viajeros y mercancías, evitando al máximo tanto el traslado de mercancías mediante transporte pesado por su interior como de los coches particulares para evitar los problemas que a largo plazo se generan en los polígonos industriales y los accidentes “in itinere”.

Apartadero ferroviario en **Mercazaragoza.**

Apartadero ferroviario para **Torras – Papel (La Montañanesa).**

Apartadero a la **Ciudad del Transporte** como intermodal de mercancías.

Apartadero y apeadero de viajeros **Ciudad del Transporte-San Juan de Mozarrifar.**

Conexión ferroviaria y apartadero con **el Parque Tecnológico de Reciclado** que debe de tener un diseño interior de vías que sirva para el transporte de viajeros y mercancías, evitando al máximo tanto el traslado de mercancías mediante transporte pesado por su interior como de los coches particulares para evitar los problemas que a largo plazo se generan en los polígonos industriales y los accidentes “in itinere”.

➤ **Responsable:**

Ministerio de Fomento

▪ **Estado de ejecución:**

Mercazaragoza y Torras Papel tienen proyecto; el Parque Tecnológico del Reciclado (PTR), con estudios de anteproyecto. Los demás sin iniciar

7. Túneles de Goya y Tenor Fleta

Deberían disponerse dos túneles de vía doble (cuatro vías), uno para cada ancho de vía (UIC y VAN), pero al haberse decidido por el Ministerio de Fomento utilizar únicamente el túnel existente, que consta de dos tubos gemelos, reservando cada uno de ellos para un ancho de vía distinto, se genera un cantón de vía única excesivamente largo, sobre todo para el ancho ibérico, que creará graves problemas de capacidad. Por ello y hasta tanto se consigue el objetivo máximo (los dos túneles de vía doble) se propone:

- La estación de Delicias deberá disponer de un mínimo de 5 vías de ancho ibérico (VAN).
- En el tramo soterrado entre Delicias y el principio del túnel existente bajo la Avda. Goya, deberá disponerse de un total de cuatro vías independientes, dos por cada ancho. Para ello, deberá construirse un segundo túnel, y un apeadero en El Portillo.
- En el tramo en el túnel existente entre Goya y el camino de Cabaldós, deberán implantarse vías de tres carriles en ambos tubos, de forma que puedan funcionar transitoriamente como vías dobles para los dos anchos. Deberán construirse los apeaderos en el Instituto Goya, Andador Luis Puentes, San José-La Granja y en la actual estación de Miraflores.
- A la salida de los túneles existentes desde el camino de Cabaldós deberá recuperarse la doble vía de VAN, para enlazar con los apeaderos tanto de Miraflores como los previstos en Las Fuentes, Avda. Cataluña, Arrabal y Mercazaragoza así como San Juan de Mozarrifar, aprovechando el puente de FC. preexistente sobre el Ebro.

➤ **Responsable:**

Ministerio de Fomento (GIF) con la colaboración de la Sociedad de Alta Velocidad Zaragoza 2002

▪ **Estado de ejecución:**

Obras iniciadas pero sin contemplar la mayoría de las cuestiones planteadas.

8. Líneas de cercanías

Solicitamos el aprovechamiento inmediato de las infraestructuras ferroviarias que atraviesan la ciudad y su entorno metropolitano para el transporte urbano y periurbano de viajeros, **estableciendo líneas de cercanías lo más amplias y funcionales posibles**, dado que ello no supondría grandes inversiones y respondería a la voluntad política expresada tanto por las Cortes de Aragón, como por el Ayuntamiento de Zaragoza y diversos municipios de su entorno, que sirvan tanto para el entorno urbano como para la vertebración del territorio.

En cualquier caso, y teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, es perfectamente factible, tanto desde el punto de vista de rentabilidad social como económico, establecer en una primera etapa una línea de cercanías desde Huesca hasta Tudela, respondiendo así a una de las zonas de mayor densidad de población de nuestra comunidad autónoma así como de tráfico carretero y de siniestralidad. Y una lanzadera que una la segunda parada del Ave, la Plataforma Logística, Feria de Muestras y la estación Intermodal de Delicias y la Expo 2008, de acuerdo con el apartado 3, y con un régimen de explotación del tipo metro ligero o “tren-tranvía”, similar al que se realiza en numerosas ciudades del norte y centro de Europa.

Las líneas de cercanías que se proponen deberían tener unos horarios y frecuencias acordes con la realidad social y laboral de los ciudadanos. Para que todos estos servicios puedan funcionar correctamente, es necesario disponer de dos vías exclusivas en la Estación de Delicias, así como el resto de propuestas recogidas en el apartado 7.

También se debería implantar una vía doble integrada en el bulevar del corredor verde Oliver – Valdefierro.

Posteriormente se desarrollarán nuevas líneas de cercanías, de acuerdo con las necesidades del entorno metropolitano y resto del territorio y siguiendo con las propuestas de las DOTEMZ.

- **Responsable:**
Ministerio de Fomento en colaboración con el Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza
- **Estado de ejecución:**
Sin iniciar

9. Trenes regionales

Independientemente de las propuestas anteriores y a los efectos de potenciar el papel de Zaragoza en el Valle del Ebro y su función de foco de comunicaciones del nordeste español, así como su función vertebradora entre la ciudad y las diversas comarcas aragonesas, tal y como se expone en el Objetivo General del Plan Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia, desde esta Comisión creemos oportuno que se potencie la red de trenes regionales, reordenando sus líneas, mejorando sus frecuencias y materiales, a través de las siguientes propuestas:

Tardienta – Sariñena – Monzón – Binéfar - Lérida

Zaragoza – Caspe (estudiando su posible extensión hasta Alcañiz, desde Samper de Calanda, recuperando el trazado de la antigua línea de la Val de Zafán)

Zaragoza – Canfranc – Pau (impulsando la recuperación de la línea ferroviaria Zuera – Turuñana – Ayerbe según el proyecto “Tren Directo a los Pirineos”, tanto de mercancías como de pasajeros)

Zaragoza - Calatayud – Arcos de Jalón

➤ **Responsable:**

Ministerio de Fomento con la colaboración del Gobierno de Aragón

▪ **Estado de ejecución:**

Actualmente el Gobierno de Aragón subvenciona algunas líneas

10. Alta Velocidad

Las actuaciones en marcha para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona no deben hipotecar las instalaciones necesarias para el buen funcionamiento del ferrocarril convencional. En este sentido, resulta de especial importancia mantener la posibilidad de que por el túnel de Goya-Fleta puedan circular trenes de ambos anchos, con el sistema descrito anteriormente, puesto que, de no hacerse así, resultaría muy difícil implantar servicios de cercanías que, por su elevada frecuencia, necesitan imperativamente de vía doble en este tramo, común a todas las líneas propuestas.

Por ello, y a fin de no crear problemas futuros a la circulación de trenes por dicho túnel y reducir costes, esta Comisión entiende que, al mismo tiempo que se realizan las obras para la alta velocidad, debe mantenerse la vía actual ocupada por el Ave construyendo un túnel adicional en las áreas que ello aún es posible antes de que sean cubiertas, es decir entre Delicias-Portillo y Camino Cabaldós-Miraflores, y construirse los apeaderos propuestos en convenio y sus accesos, así como proceder a las necesarias reservas de suelo que posibiliten la red definitiva.

Debería considerarse seriamente la posibilidad de acondicionar para velocidad alta el tramo Teruel-Sagunto, igual que va a serlo el Zaragoza-Teruel, así como los tramos Logroño-Bilbao y Pamplona-San Sebastián. Todo ello, en el bien entendido de que en estas tres líneas deberá seguir compatibilizándose el tráfico de viajeros de alta velocidad con el de velocidad convencional y el de mercancías.

Este mismo tratamiento debe tener la vía Zaragoza-Canfranc y la que se construya en el futuro para la travesía central del Pirineo.

- **Responsable:**
Ministerio de Fomento
- **Estado de ejecución:**
En construcción los tramos Madrid, Zaragoza, Barcelona y las lanzaderas a Huesca y Teruel. El resto pendiente.

11. Creación de un Consorcio de transportes del Espacio Metropolitano de Zaragoza

El Gobierno de Aragón debe impulsar la creación de un Consorcio de transportes del Espacio Metropolitano de Zaragoza, en el que estén representados el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Aragón, las entidades locales afectadas y los operadores ferroviarios y de carreteras.

Dicho consorcio deberá planificar y coordinar intermodalmente el transporte público de viajeros por ferrocarril y por carretera en el área de influencia de Zaragoza, así como adoptar una política tarifaria común.

- **Responsable:**
Gobierno de Aragón
- **Estado de ejecución:**
Sin iniciar

Relación de acrónimos:

DOTEMZ: Directrices de Ordenación del Territorio del Espacio Metropolitano de Zaragoza

TRPGZ: Texto refundido del Plan General de Zaragoza

PDI: Plan Director de Infraestructuras del ministerio de Fomento (1.993-2007)

PGZ: Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza

UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles

VAN: Vía de Ancho Nacional (ibérico)