



MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA DE 30 DE OCTUBRE DE 2025

Con fecha 6 de junio de 2024 se formalizó el contrato de servicios para la redacción del "Estudio Funcional de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza y su adaptación a las circulaciones de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau" entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la consultora IDOM CONSULTING ENGINEERING ARCHITECTURE, S.A.U, cuyo objeto era identificar la problemática existente en la red arterial ferroviaria (RAF) de Zaragoza y de la que pudiera generarse a futuro como consecuencia de los tráficos y de las actuaciones previstas en ese entorno, así como llevar a cabo un análisis de las distintas posibilidades de actuación en la red arterial que contribuyan a paliar los problemas detectados y estimar la inversión económica y la programación temporal que esas actuaciones llevarían asociada. El plazo de ejecución de ese estudio era de catorce meses desde la firma del contrato, por lo que a fecha de hoy debe suponerse ya concluido y entregado al Ministerio.

En particular, se establecía en los pliegos de prescripciones técnicas, se prestará especial atención al tramo ferroviario urbano de Zaragoza que discurre en túnel (lógicamente se refiere al túnel ferroviario que discurre desde la estación de Delicias hasta el Portillo y a continuación por Goya y Tenor Fleta), por ser uno de los tramos de mayor tráfico de la red ferroviaria española y con mayor potencial de crecimiento. En el ámbito del tramo urbano se habrá de considerar el incremento previsto en las circulaciones de viajeros derivadas de la reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, así como la necesidad y las posibilidades de que esos tráficos puedan efectuar parada en otras estaciones entre Miraflores y Delicias. Habrá que tener también en cuenta todas las actuaciones previstas en todas las líneas ferroviarias que confluyen en el entorno de Zaragoza y sus distintos horizontes temporales de implantación.

Ese estudio se enmarca dentro del proyecto europeo titulado: "PCZ 2022: Bridging the cross border missing link between FR & SP: Pau-Canfranc-Zaragoza" y cuenta con financiación europea. En ese marco se han llevado o se están llevando a cabo estudios relacionados con las conexiones ferroviarias de Zaragoza tales como la implantación del ancho europeo estándar entre Huesca y Canfranc y para las circulaciones de mercancías de la línea ferroviaria Zaragoza-Huesca con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA, el restablecimiento de las circulaciones internacionales de viajeros y mercancías en el túnel de Somport, así como con el corredor Cantábrico-Mediterráneo con conversión al ancho estándar europeo de la línea Zaragoza-Castejón.

Además, el "Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la Línea Ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA", aprobado por la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible el 26 de junio de 2024 ya dio lugar a la Modificación aislada TR24/08 (referencia de expediente: 0.025.778/2025) del PGOUZ que busca adaptar los usos del suelo para mitigar impactos ambientales, mejorar la accesibilidad y promover la regeneración urbana en zonas colindantes a ese corredor ferroviario.

A fecha de hoy, el túnel ferroviario que atraviesa Zaragoza es un auténtico cuello de botella. Por él discurren el bypass de la Alta Velocidad y la línea convencional Madrid-Barcelona. El bypass está constituido por una vía doble en ancho estándar europeo, que pasa a ser una vía única en el tramo urbano de la ciudad que discurre por el túnel. La línea convencional Madrid-Barcelona está configurada desde Madrid hasta la estación de Delicias en Zaragoza, prácticamente en su totalidad, por una vía doble de ancho ibérico, que también se convierte en vía única en el tramo urbano del túnel de Zaragoza. Por tanto, el túnel que atraviesa la ciudad de Zaragoza cuenta con una vía en ancho ibérico y otra en ancho estándar europeo. En la vía de ancho ibérico confluyen los servicios de cercanías de Zaragoza, los trenes de larga y media distancia con origen-destino Madrid, Pamplona, Logroño, Huesca, Canfranc y Cataluña. En la vía de ancho estándar confluyen los tráficos que discurren por la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona y los orígenes-destino de la línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca. El incremento de viajeros que puede suponer la conexión con Pau y la conversión

Este documento no contiene datos personales ni otras limitaciones al acceso

DOCUMENTO	(Cód. 13341) MOCION RED FERROVIARIA ZARAGOZA	ID FIRMA	14451136	PÁGINA	1 / 2
FIRMADO POR 1 FIRMANTE				FECHA FIRMA	
1. ANA ISABEL PARDO PARDOS - TECNICO MEDIO GRUPO VOX				01 de octubre de 2025	



al ancho europeo del tramo Zaragoza-Castejón agravarán, sin ninguna duda, las insuficiencias del túnel.

Pero además, el estudio licitado por el Ministerio solicita el análisis particularizado del tramo comprendido entre Cabañas de Ebro y la estación de Miraflores (¿ampliación de la red de cercanías?) así como la posible implantación de un nuevo apeadero en el corredor de Utebo en el entorno del centro comercial La Torre Outlet. Recordemos que nuestro grupo municipal ya propuso en el pasado esta actuación.

No obstante, además de esa referencia concreta al apeadero de La Torre Outlet, el pliego de prescripciones técnicas se refiere a otros "nuevos que se consideren necesarios", por lo que no parece que se descarte la posibilidad de construir algún otro, así como algún nuevo túnel o la adaptación de los existentes. Las exigencias que impone a las posibles obras subterráneas sugieren la posibilidad de que se contemple (o no se descarte) la ampliación del túnel ferroviario que atraviesa Zaragoza, una obra de extremo riesgo y dificultad.

Por otro lado, tanto desde Huesca como desde Zaragoza se ha reconocido en varias ocasiones la conveniencia de ampliar la conexión ferroviaria entre ambas ciudades mediante un cercanías de media distancia con frecuencia horaria dada la intensa relación existente, como lo demuestra el tráfico que produce por carretera.

Es en base a esa información que consideramos que el estudio adjudicado y sus conclusiones son especialmente interesantes para el futuro de la ciudad de Zaragoza, con implicaciones a todos los niveles, tanto en la fase constructiva, cualesquiera que sean las obras que finalmente se propongan, como por el impacto que pueda suponer en el tráfico de viajeros y mercancías con origen y destino a nuestra ciudad y a su área metropolitana.

Por todo ello se presenta la siguiente

MOCIÓN

El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno municipal a:

- 1.- Solicitar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible información pormenorizada sobre el estudio contratado con IDOM de "la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza y su adaptación a las circulaciones de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau" y sus implicaciones para la ciudad.
- 2.- Reiterar el acuerdo mayoritario aprobado en el Pleno del día 1 de julio de 2022 en sus propios términos: "Solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a la Consejería de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón la confección de un estudio de viabilidad de un proyecto de tren-tram o tren cercanías Huesca-Zaragoza, en el marco del Acuerdo de colaboración de fecha 21 de marzo con el Ayuntamiento de Huesca para la promoción de actividades de especial interés turístico y cultural."

Zaragoza, a 1 de octubre de 2025

PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL VOX

Fdo.: Julio Calvo Iglesias

Este documento no contiene datos personales ni otras limitaciones al acceso