

MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA DE 1 DE JULIO DE 2022

Una vez más recordamos que una de las más relevantes fortalezas de la ciudad es la excepcional situación geográfica equidistante con los principales polos económicos de España. Y de forma especial habría que poner en valor el fortalecimiento de lazos con las ciudades más próximas y, muy especialmente, con la vecina ciudad de Huesca. Un ejemplo reciente de ello lo tenemos en la firma el pasado del 21 de marzo del “Acuerdo de colaboración para la promoción de actividades de especial interés turístico y cultural Huesca-Zaragoza” entre los alcaldes de las dos ciudades.

En este aspecto las conexiones ferroviarias tienen un papel esencial para fortalecer estas políticas de promoción. No en vano, hace varios meses nuestro Grupo municipal presentó una iniciativa, que fue aprobada en Pleno, instando a la adhesión a la “Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios” y a la redacción de los estudios de los proyectos de trazado y evaluación de impacto ambiental de la Travesía Central Pirenaica, a través de una línea ferroviaria para su conexión con Francia.

El viajero que utiliza habitual u ocasionalmente el transporte ferroviario bien sea el tren, tranvía o metro, tiene que asimilar un nuevo término que se está introduciendo al compás del avance tecnológico: el “tren-tram”, un híbrido de tren y tranvía que, si bien se inició fuera de nuestras fronteras, ha entrado ya de lleno en las opciones de transporte. En esta línea, el Grupo Municipal de VOX en el Ayuntamiento de Huesca ha presentado también una moción para implementar este sistema de transporte que conecte Huesca con Zaragoza.

Sirva esta foto de una unidad del tren-tram de la Bahía de Cádiz:



En la década de los 80 del siglo pasado, la ciudad alemana de Karlsruhe estudió un sistema de transporte que uniera la versatilidad de los tranvías urbanos para circular por el viario, con la rigidez de una red ferroviaria de Cercanías para alcanzar núcleos de población a cierta distancia de la ciudad. Los estudios finalizaron con el diseño de unidades compatibles tanto con su uso tranviario (piso bajo, velocidad reducida, tensión de alimentación, etc.) como con su circulación por la red ferroviaria de Cercanías, usando sus mismas vías y andenes a la par que se cruza con otros trenes que irían a velocidades superiores. Así nació, pues, el “tren-tram” que comenzó a operar en 1992. El sistema se fue expandiendo gracias al éxito cosechado, contando actualmente con 12 líneas, 190 estaciones y un desarrollo de 262,4 km. Este sistema ha tenido tanto éxito

debido a las posibilidades que ofrece a los ciudadanos en sus desplazamientos, al evitar tener que usar trenes de Cercanías y luego transbordar al tranvía.

A España llegó este sistema el 30 de julio de 2007, con la línea 1 del tranvía de Alicante para compartir su circulación con las vías métricas del Trenet de la Marina, ferrocarril de vía estrecha entre Alicante y Denia, inaugurado el 11 de julio de 1915. Tras haber dejado de circular los trenes por esa línea, en 1986 pasó a la Generalidad Valenciana que la incorporó a la red de tranvías de Alicante. Para solventar la diferencia de alturas se dota de puertas de hoja doble en cada costado, a dos niveles diferentes, y de puertas sencillas en cada coche extremo. La unidad incluye escalones y rampas automáticas para salvar la diferencia de altura entre el piso del tranvía y los diferentes andenes.

Existe también una notable diferencia en la tensión de funcionamiento entre el tranvía en ciudad y de los trazados ferroviarios, lo que exigiría dotar a los tren-tram de transformadores. Pero hay otras alternativas como construir un tren-tram híbrido eléctrico-diésel como el de Chemnitz, o incluso mejor aún con las pilas de combustible de hidrógeno implementado con éxito en Quindao (China).

Por otro lado, al circular también por líneas ferroviarias en las que deberán cruzarse también con unidades de tren, el carrozado de los tren-tram debe ser notablemente más robusto en sus partes metálicas y los cristales deben estar dotados de mayor blindaje que los de un tranvía para aminorar el efecto sobre los viajeros de las ondas de presión producidas en los cruces con trenes.

Adicionalmente, se deberían incorporar ambos sistemas de señalización: el tranviario y el ferroviario del que estén dotadas las líneas por las que deba circular.

En la actualidad, otro ejemplo de este sistema de transporte lo tenemos en el futuro tren-tram de Tarragona, que unirá Salou con Cambrils, Reus y Tarragona con la vista puesta en 2024 como año de su puesta en funcionamiento y con una red que contaría con 46,5 kms de longitud y 34 estaciones. Y donde según las estimaciones del Departamento de Territorio y Sostenibilidad del Gobierno de Cataluña, permitiría aumentar la cuota de uso de transporte público del 18% al 25%.

Finalmente, la estructura de los sistemas ferroviarios en las ciudades está compuesta normalmente por una o varias estaciones en fondo de saco o pasantes a las que llegan los distintos tipos de trenes: Larga Distancia, Media Distancia y Cercanías. El crecimiento de las conexiones ferroviarias en las grandes ciudades forzó la creación de nuevas infraestructuras para acercar al centro los trenes de Cercanías. A partir de las estaciones ferroviarias en fondo de saco o pasantes, los viajeros pueden transbordar a redes de tranvía o líneas de autobús, con paradas más próximas las unas de las otras. Esto implica, a veces, la necesidad de efectuar varios transbordos antes de llegar al destino final. La propuesta del tren-tram es que, en determinados itinerarios, el viaje pueda usar un único medio de transporte y llegar a su destino urbano con la accesibilidad y proximidad de un tranvía. La necesidad de construcción de nuevas infraestructuras en el extrarrío se reduce, dado que el tren-tram utiliza las ya existentes para otros tipos de transporte ferroviario. Citar también que, cuando circula por vías ferroviarias, el tren-tram lo haría como una unidad más en la red de Cercanías alcanzando una velocidad de 100 kms/h.

Cuestiones de vertebración del territorio, medioambientales, de modernización de infraestructuras, de colaboración con otras ciudades próximas, de apoyo al tejido productivo, y por supuesto mejora de las conexiones avalan la presente moción.

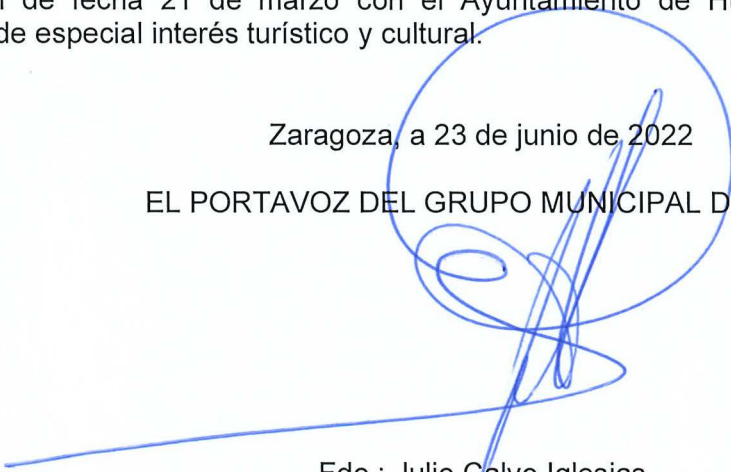
Por todo ello se presenta la siguiente

MOCIÓN

El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno municipal a solicitar 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 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 23 de junio de 2022

EL PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL DE VOX



Fdo.: Julio Calvo Iglesias