

## A LA MESA DE LAS CORTES DE ARAGÓN:

Alberto Izquierdo Vicente, Portavoz de la Agrupación Parlamentaria del Partido Aragonés- Grupo Mixto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 267 y siguientes del Reglamento de las Cortes de Aragón, de conformidad con lo establecido, presenta la siguiente Proposición no de Ley **sobre el impulso a la vuelta del tren a Alcañiz y su integración en la red de Cercanías de Zaragoza**, solicitando su tramitación ante la comisión de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ciudad de Alcañiz, capital histórica del Bajo Aragón, fue durante décadas un nodo ferroviario fundamental gracias a la línea Val de Zafán, inaugurada en 1895 —tres años antes de la llegada del tren a Teruel—, concebida para conectar Zaragoza con el puerto de Sant Carles de la Rápita. Esta infraestructura articuló durante generaciones el transporte de mercancías (aceite, frutas, minerales) y pasajeros, consolidando a Alcañiz como eje económico y social del norte turolense.

El progresivo abandono de la línea y el derrumbe de un túnel en 1973 condujeron a la desaparición definitiva del servicio ferroviario. La supresión del tren en Alcañiz, sin alternativa equivalente, supuso una ruptura con los principios de vertebración territorial y equilibrio regional, generando una desventaja estructural que aún hoy afecta al desarrollo, la movilidad y la cohesión del Bajo Aragón histórico.

Alcañiz cuenta actualmente con un tejido económico diversificado, con actividad en los sectores agroalimentario, servicios, comercio, turismo y, especialmente, en la industria vinculada al motor y la innovación tecnológica (MotorLand Aragón y TechnoPark). Sin embargo, la falta de conexión ferroviaria limita su potencial de crecimiento y la atracción de nuevas inversiones.

La recuperación del tren supondría una mejora sustancial de la movilidad, la competitividad y la sostenibilidad del territorio:

- Facilitaría los desplazamientos diarios entre Alcañiz y Zaragoza (a través de Samper de Calanda), reduciendo los tiempos de viaje que actualmente superan la hora por carretera y mejorando el acceso a servicios esenciales en la capital aragonesa.

- Reforzaría la cohesión territorial, al integrar el Bajo Aragón en el sistema de transporte público regional, fomentando la igualdad de oportunidades en el acceso a empleo, educación y sanidad.
- Conectaría la ciudad con la futura Travesía Central del Ebro y con plataformas logísticas estratégicas como PLAZA (Zaragoza), ofreciendo a las empresas del territorio una logística más competitiva y una mayor capacidad de atracción de inversiones.
- Potenciaría el turismo sostenible, facilitando el acceso de visitantes desde Zaragoza, Tarragona o Madrid sin depender exclusivamente del transporte privado.

El estudio técnico elaborado por INECO en 2003 sobre la reapertura del tramo Samper de Calanda–Alcañiz ya justificó su viabilidad técnica y económica, señalando que el trazado mantiene gran parte de su plataforma, lo que permitiría su rehabilitación sin afecciones insalvables, y estimando una demanda potencial de más de un millón de viajeros anuales entre transporte público y privado en el corredor Alcañiz–Zaragoza.

El contexto actual refuerza la oportunidad del proyecto: el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha anunciado inversiones de 16 millones de euros en el corredor Zaragoza–Barcelona, demostrando su compromiso con el refuerzo de la red convencional y las líneas de cercanías. En este marco, reintegrar Alcañiz en la red ferroviaria aragonesa supondría reconocer su papel estratégico como cabecera comarcal, nodo logístico y capital administrativa del Bajo Aragón, corrigiendo un agravio histórico de más de medio siglo.

El propio Gobierno de España ha admitido que “la red de cercanías ha sido quizá algo abandonada en favor de la alta velocidad”. A partir de 2032, las comunidades autónomas y el Ministerio podrán licitar corredores o núcleos enteros de cercanías a distintos operadores, lo que abre una oportunidad para que Aragón asuma un papel activo en la planificación ferroviaria interior, de acuerdo con el Estatuto de Autonomía, que reconoce competencias en materia de transporte ferroviario dentro del territorio aragonés.

La extensión de la red de Cercanías hasta Alcañiz reforzaría el área metropolitana de Zaragoza, integrando el Bajo Aragón en un sistema de transporte más amplio, eficiente y sostenible, tal como propone el Plan Estratégico de Logística de Aragón (2020-2030).

En definitiva, el regreso del tren a Alcañiz no es una aspiración nostálgica, sino una necesidad estratégica y socialmente justa, apoyada en antecedentes técnicos y en una demanda ciudadana reiterada. Supone avanzar hacia un modelo de Aragón más vertebrado, conectado y equilibrado, donde la movilidad sostenible sea también un instrumento de desarrollo rural y de cohesión territorial.

## **Proposición No de Ley**

**Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a llevar a cabo las siguientes acciones, instando cuando proceda al Gobierno de España para su consecución, en función de las competencias que en materia ferroviaria corresponden a cada administración:**

1º.- Actualizar y ejecutar el estudio técnico de INECO de 2003 sobre la línea Samper de Calanda–Alcañiz.

2º.- Incluir esta conexión en la planificación estatal y autonómica de infraestructuras de movilidad sostenible.

3º.- Fomentar la participación social y empresarial del Bajo Aragón en el diseño del proyecto.

4º.- Promover la creación de una línea de Cercanías que conecte Zaragoza con las poblaciones de Bajo Aragón histórico que ya disponen de tren.

  
**El Portavoz**  
**Alberto Izquierdo Vicente**

En Zaragoza, a 14 de octubre de 2025