



MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA DE 23 DE DICIEMBRE DE 2025

La vertebración territorial de Aragón exige avanzar decididamente en la consolidación de conexiones ferroviarias eficientes entre sus principales núcleos urbanos y, en el caso particular de nuestra ciudad, debemos referirnos ineludiblemente y de forma específica al eje Zaragoza-Huesca como corredor estratégico desde el punto de vista socioeconómico, fundamental para ambas ciudades.

Nuestro grupo municipal ha registrado múltiples iniciativas sobre este asunto durante estos últimos años, tales como la solicitud de la adhesión a la Alianza Europea para el desarrollo de corredores ferroviarios, instar a potenciar y ampliar el servicio de Cercanías, impulsar una segunda parada del AVE, el acceso al estudio sobre la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza y, en varias ocasiones ya, la confección de un estudio de viabilidad de un proyecto de tren de cercanías o proximidad entre Huesca y Zaragoza.

Los desplazamientos diarios entre ambas ciudades es muy elevada y todavía creciente como consecuencia de la pujanza económica de ambas localidades y de las que se encuentran en su trayecto. Se calcula que cada día transitan entre ambas ciudades algo más de 30.000 vehículos, entre otras razones porque la oferta ferroviaria es insuficiente, con frecuencias limitadas que dificultan un uso competitivo del tren frente al vehículo privado.

Sin embargo, el propio ministro de Transportes afirmó de forma literal que "la línea C1 de Zaragoza, la única existente en este momento, tiene un aprovechamiento del 7,61%." Es, efectivamente, la línea de cercanías con la ocupación más baja de España, pero difícilmente se puede extrapolar ese dato para justificar el rechazo a otra línea con unas características de demanda absolutamente diferentes y, de hecho, el Ministerio de Transportes aún no ha hecho público ni siquiera el informe en el que se sustenta su conclusión. La valoración basada exclusivamente en la rentabilidad económica resulta, además, incompleta. La evidencia comparada demuestra que la mejora de la oferta -en forma de mayores frecuencias y horarios adaptados a la movilidad real- genera demanda. La rentabilidad social debe ser un componente central de cualquier análisis sobre movilidad interurbana, tan importante o más que la rentabilidad económica -que suele estar asociada- atendiendo a la descongestión de carreteras, la mejora de la seguridad, el acceso equitativo a servicios públicos y la cohesión entre ciudades.

En las últimas semanas, la ciudad de Huesca ha demostrado una amplia cohesión institucional y social a favor de la implantación de un servicio ferroviario de cercanías más adecuado y con un incremento sustancial de frecuencias. Más de cincuenta entidades -entre colegios profesionales, asociaciones empresariales, organizaciones sociales, representantes académicos y expertos del ámbito ferroviario- han expresado su respaldo a esta reivindicación, impulsada desde el Ayuntamiento de Huesca, que además ha constituido una comisión técnica específica y ha anunciado la contratación de un estudio de demanda para fundamentar con rigor dicha propuesta.

El contraste con la pasividad del gobierno municipal de Zaragoza ante este tema es clamoroso, cuando es evidente que nuestra ciudad no es ni puede ser ajena a esa demanda. La adhesión del Ayuntamiento de Zaragoza a los grupos de trabajo y comités técnicos impulsados por el Ayuntamiento de Huesca reforzaría la legitimidad institucional de la iniciativa, permitiría sumar capacidades técnicas y contribuiría a la elaboración de propuestas conjuntas de mayor solidez frente al Gobierno de España. La coordinación y cooperación entre Zaragoza y Huesca constituye, por tanto, un paso necesario para avanzar en una movilidad ferroviaria moderna, eficiente y vertebradora. Al menos, no se dejaría morir el Acuerdo de colaboración, de 21 de marzo de 2022, con el Ayuntamiento de Huesca para la promoción de actividades de especial interés turístico y cultural, ni quedaría reducido a una fotografía protocolaria de ambas alcaldesas.

Este documento no contiene datos personales ni otras limitaciones al acceso



El agravio comparativo que sufre nuestra ciudad, y por extensión Huesca, es evidente. En España hay quince grandes núcleos de población con redes de cercanías y la de nuestra ciudad es la que tiene menos número de líneas, menos estaciones y menos kilómetros. Y las conexiones de nuestras principales ciudades con poblaciones cercanas tienen frecuencias muy superiores a las que existen entre Zaragoza y Huesca. Por ejemplo, entre Madrid y Segovia hay 16 trenes diarios, entre Barcelona y Gerona hay 12, entre Sevilla y Jerez hay 8, Entre Oviedo y Gijón hay 15, entre la Coruña y Ferrol hay 8, entre Alicante y Murcia hay 24. La situación en Europa es similar y los ejemplos son igualmente muy numerosos.

Por todo ello, y en consideración al interés general que supone la mejora de la conexión ferroviaria entre ambas ciudades, se eleva al Pleno la siguiente

MOCIÓN

1. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, como prueba del compromiso y lealtad interinstitucional, insta al gobierno de la ciudad a trasladar al Ayuntamiento de Huesca su deseo de adherirse a la Comisión de trabajo impulsada por ese Ayuntamiento para la mejora de la conexión ferroviaria Zaragoza-Huesca, poniendo a su disposición los medios técnicos, humanos y administrativos necesarios con el fin de analizar escenarios de demanda, evaluar alternativas operativas y elaborar propuestas conjuntas dirigidas al Gobierno de España.
2. Si finalmente se estableciera un mecanismo de colaboración entre ambos ayuntamientos para los propósitos citados en el punto primero de esta moción, establecer un mecanismo de seguimiento y rendición de cuentas de esa Comisión de trabajo para informar periódicamente de los avances del proceso a los plenos municipales y a los vecinos de ambas ciudades.
3. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al gobierno de la ciudad a reiterar la petición al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de publicidad del informe técnico que fundamenta la decisión de no ampliar el servicio ferroviario entre Huesca y Zaragoza, así como a facilitar los datos y criterios utilizados para su elaboración.

Zaragoza, a 10 de diciembre de 2025

PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL VOX

Fdo.: Julio Calvo Iglesias