HUESCA SUENA

HUESCA SUENA

Un impulso para la ciudad
desde su Sociedad Civil

MEMORIA 2025

RESUMEN

MEMORIA 2025

RESUMEN

La Memoria 2025 de Huesca Suena recoge las principales actividades, propuestas y posicionamientos desarrollados durante el año por esta plataforma de la sociedad civil, cuyo objetivo es impulsar iniciativas estratégicas para el desarrollo económico y social de la ciudad de Huesca y del Alto Aragón. El documento parte de la idea de un “contrato social” con la ciudadanía, mediante el cual la asociación plantea propuestas concretas a las administraciones públicas y mantiene un seguimiento de los proyectos que afectan al futuro de la ciudad.

A lo largo de 2025, la plataforma ha continuado defendiendo diversas iniciativas consideradas prioritarias para reactivar el crecimiento de Huesca, alertando al mismo tiempo sobre decisiones de planificación estatal o autonómica que podrían perjudicar su posición territorial. Para ello, se han mantenido reuniones institucionales con representantes del Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Huesca, además de mantener un diálogo permanente con distintos grupos políticos.

Una parte importante del documento se centra en el futuro del transporte ferroviario y logístico de Huesca, considerado un elemento clave para la competitividad territorial. La memoria analiza la situación actual de la red ferroviaria y plantea diversas propuestas para mejorar la conectividad de la ciudad con Zaragoza y con los principales corredores de transporte.

Entre las propuestas más destacadas figura la implantación de un tren de proximidad u obligación de servicio público (OSP) entre Huesca y Zaragoza, que permita mejorar la movilidad cotidiana de trabajadores, estudiantes y usuarios del sistema sanitario o administrativo. La plataforma considera que este modelo sería más adecuado que el de una línea convencional de cercanías y lo compara con experiencias similares existentes en otras regiones europeas y españolas.

RESUMEN

El documento también analiza la situación de la estación ferroviaria de Huesca y su potencial como nodo de transporte, proponiendo estudios sobre nuevas infraestructuras y sobre el aprovechamiento urbanístico de los espacios ferroviarios. Asimismo, se examina el papel de la ciudad en el contexto del desarrollo regional equilibrado de Aragón, defendiendo una mayor atención a las necesidades de las ciudades intermedias y del territorio altoaragonés.

La memoria recoge igualmente manifiestos, notas de prensa, análisis técnicos y datos de respaldo ciudadano e institucional a las propuestas presentadas durante el año. En conjunto, el documento pretende servir como herramienta de reflexión y como base para el diálogo con las administraciones públicas y con la sociedad.

En definitiva, la Memoria 2025 refleja la actividad de Huesca Suena como plataforma de participación ciudadana orientada a promover proyectos estratégicos de infraestructuras, movilidad y desarrollo territorial, con el objetivo de reforzar el papel de Huesca dentro de Aragón y mejorar las oportunidades económicas y sociales de la ciudad y su entorno.

EL CONTRATO SOCIAL DE HUESCA SUENA

MEMORIA 2025

EL CONTRATO SOCIAL DE HUESCA SUENA

Aunque a veces resulte difícil mantener la ilusión y el ánimo, frente a la falta de interés de las Administraciones Públicas (AAPP), en dar respuesta a las distintas propuestas y proyectos, que desde HUESCA SUENA se vienen presentando desde hace más de cinco años, los objetivos que la Plataforma de la Sociedad Civil se propuso desde el inicio, siguen siendo firmes.

En el 2025 se ha seguido insistiendo en aquellos que se consideran prioritarios para cambiar el ritmo cansino de nuestra ciudad en las últimas décadas, fomentar líneas de desarrollo y advertir de aquellos riesgos futuros que implican algunos proyectos nacionales.

En ese sentido, se ha debatido con los distintos grupos políticos y se han gestionado distintas propuestas al Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial y al Ayuntamiento de Huesca, como siempre tras un serio análisis de la situación y la valoración detallada de aquellos vectores que se consideran fundamentales.

Estas propuestas son documentadas en profundidad, recogiendo aquellos aspectos relevantes para que, con su traslado a las AAPP, puedan éstas conocer el trabajo realizado, las conclusiones obtenidas y las propuestas de acción que requerimos por su parte.

En esta memoria mostraremos los más importantes, aquellas acciones de la Plataforma Ciudadana HUESCA SUENA, que requerirían una reacción inmediata de las AAPP implicadas, aquellas que tienen la responsabilidad de actuar para acentuar ese ritmo de desarrollo que tanto reivindicamos desde la Sociedad Civil, ese equilibrio territorial que permita que Huesca no siga quedando relegada de grandes proyectos de desarrollo, que lleguen inversiones públicas y privadas que contribuyan al incremento de la población y a la generación de oportunidades laborales para los oscenses, en especial para aquellas generaciones jóvenes que son las mejor formadas de las últimas décadas y que, ante la falta de expectativas profesionales, siguen emigrando todos los años.

RELACIÓN DE ACTIVIDADES REALIZADAS A LO LARGO DEL AÑO

MEMORIA 2025

ENERO

2025

Proyecto Fénix

Aeropuerto Huesca-Pirineos

ENERO

PROYECTO FÉNIX: AEROPUERTO HUESCA/MONFLORITE

Centro de Formación y Entrenamiento en Operaciones de Emergencias Aéreas

Propuesta del Grupo Parlamentario VOX en Aragón.

Al conocer la propuesta de una actividad de formación en el Aeropuerto de Huesca/Monflorite, que podría ser compatible con la que desde hace cinco años viene insistiendo Huesca Suena, para la creación de un **Campus Aeronáutico Internacional**, la Junta Directiva se reunió con los proponentes para conocer en profundidad las características del proyecto y su viabilidad.

Tras el análisis y estudio de éste, se valoró positivamente la propuesta y se mostró el apoyo a la misma, en base a que la conversión del Aeropuerto en un **CENTRO DE FORMACIÓN AERONÁUTICA** permitiría generar la necesaria actividad para una inversión pública que inicialmente se estima en más de **60 mill. de €** y que, con las pérdidas acumuladas en los años de inactividad, podría valorarse en más de **120 millones de €.**

Se detalla seguidamente la introducción del proyecto.

Explicación de la necesidad del Centro Especializado

Falta de pilotos especializados en extinción de incendios y emergencias aéreas en Europa, así como la inexistencia de un Centro de Formación. El sector de aviación de emergencias, y en particular el de medios aéreos para la extinción de incendios en Europa enfrenta una crisis creciente debido a la escasez de pilotos especializados. A pesar del aumento en la frecuencia e intensidad de los incendios forestales, especialmente en países del sur de Europa como España, Italia y Grecia, el número de pilotos con la formación y habilidades necesarias para llevar a cabo estas tareas es insuficiente. Esta situación se agrava por diversos factores:

FACTORES QUE AGRAVAN LA SITUACIÓN

1

Envejecimiento de la fuerza laboral

Un gran porcentaje de los pilotos especializados en extinción de incendios supera los 50 años, y muchos se acercan a la jubilación. Además, hay una falta de nuevos pilotos que entren en este campo, ya que la formación es costosa y requiere un alto nivel de especialización.

2

Inexistencia de un Centro de Formación

Aunque algunos países europeos, como España y Francia, cuentan con bases de operación para extinción de incendios, no existe un Centro de Formación Especializado a nivel europeo que prepare a los pilotos de manera continua y estandarizada para estas misiones críticas.

3

Exigencias de las nuevas normativas europeas

Los Reglamentos (UE)2021/1296 y 2021/2237, recientemente implementados, han introducido requisitos estrictos para la homologación y armonización de protocolos en operaciones aéreas, la planificación de operaciones «todo tiempo» (All Weather Operations) y la formación de tripulaciones en escenarios críticos. Esto crea una necesidad urgente de actualizar y certificar recurrentemente a los pilotos y personal operativo para que cumplan con estos estándares. Además, la homologación de procedimientos a nivel europeo exige un enfoque estandarizado que solo un centro especializado puede proporcionar. La falta de infraestructuras de formación adecuadas ha puesto en riesgo el cumplimiento de estas normativas por parte de los operadores actuales.

FACTORES

4 Formación altamente especializada

Las operaciones de extinción de incendios aéreos son extremadamente complejas y peligrosas, lo que requiere pilotos con habilidades específicas, como el vuelo a baja altura, la maniobra en entornos de baja visibilidad debido al humo, y la coordinación con equipos terrestres. Igualmente, es necesario la formación del personal de coordinación operativa en temas críticos como la gestión de medios aéreos y la coordinación en operaciones de emergencia. A menudo, la formación de estos pilotos y personal de tierra no está estandarizada ni centralizada, lo que limita la disponibilidad de profesionales capacitados, así como la respuesta rápida y eficaz en situaciones de emergencia.

5 Competencia con otros sectores aeronáuticos

Los operadores de extinción de incendios aéreos están compitiendo con sectores como el transporte aéreo comercial y los servicios médicos aéreos (HEMS), que ofrecen condiciones de empleo más estables y menos estacionales. Esto ha dificultado atraer y retener pilotos para el sector de emergencias, que es altamente estacional y enfrenta largos periodos de inactividad fuera de la temporada de incendios.

Todo ello tiene dos consecuencias que amenazan tanto la seguridad de las operaciones aéreas como la prestación eficaz y sostenida de un servicio público de esta índole.

Esta situación subraya la urgente necesidad de establecer un Centro, como el propuesto en el Aeropuerto de Huesca-Pirineos, que podría cubrir este vacío y mejorar la capacidad de respuesta ante incendios en toda Europa.

POSICIÓN DE HUESCA SUENA

Atendiendo a las razones anteriormente expuestas y al estado de inactividad en que se encuentra el aeropuerto de Huesca-Pirineos y a la vocación formativa que como fórmula de futuro siempre ha defendido Huesca Suena, entendemos que es preciso explorar y apoyar, con independencia de su filiación, y en favor del desarrollo local, esta propuesta.

Ello es así, porque tal opción vendría avalada por las exigencias de las nuevas normativas europeas anteriormente citadas que se refieren a la homologación y armonización de protocolos en operaciones aéreas, planificación de operaciones y formación de tripulaciones en escenarios críticos.

Una nueva demanda de la UE que tiene en Monflorite-Huesca el mejor espacio aéreo para el cumplimiento de tales fines *y que posiblemente sería cofinanciada con fondos europeos.*

>120 M€	inversión acumulada en el aeropuerto
0	centros de formación homologados en Europa
UE	posible cofinanciación con fondos europeos

FEBRERO

2025

Reunión Grupo Urbanismo

Reunión Gobierno de Aragón

6 FEB

REUNIÓN GRUPO URBANISMO

Estado de las infraestructuras en Huesca y provincia

Participantes: Fermín Liesa, Antonio García Ballobar, José Martín Retortillo, Miguel Ángel Otín, José Ramón López Pardo y Carlos Nasarre Puente. Disculpa su asistencia Jaime Larruga.

Punto 1: Nuevas infraestructuras ferroviarias en Aragón

En primer lugar, es José Ramón López Pardo quien presenta y expone el trabajo que ha realizado sobre el estado de las infraestructuras en Huesca y provincia con la terminación de las autovías **A-22 (Huesca-Lleida)** y de la **A-21 (Jaca-Pamplona)** que mejorará notablemente los tiempos entre San Sebastián y Barcelona con su paso por Huesca.

Por otra parte, la remodelación de la línea ferroviaria **Pau-Canfranc-Zaragoza** y la futura autopista ferroviaria **Zaragoza-Tarragona** pueden dar a Aragón una buena conexión con los corredores Atlántico y Mediterráneo.

Informa que actualmente existen **dos estudios en curso sobre ordenación ferroviaria en Aragón del MITMA que no contemplan las necesidades específicas de Huesca**, al poner el acento en el corredor mediterráneo y en la consolidación de Zaragoza como Nodo logístico prioritario. También el Gobierno de Aragón acaba de lanzar el **Plan Estratégico de la Logística de Aragón 2025-2040** que representa una oportunidad para corregir, mediante una adecuada coordinación, los actuales desequilibrios.

Al realizarse todas las nuevas infraestructuras ferroviarias en ancho estándar suponen no poder operar con paradas para pasajeros en las estaciones de Miraflores, Goya y el Portillo, existiendo una **colisión funcional entre los trayectos de viajeros de proximidad (cercanías) y de mercancías.**

Por todo ello es preciso sincronizar los estudios del Ministerio con el nuevo Plan de Logística de Aragón para garantizar la coherencia y complementariedad entre las distintas plataformas logísticas y los diversos modos y sentidos del transporte, atendiendo a las necesidades actuales y futuras de la provincia de Huesca.

PROPUESTAS DEL GRUPO DE URBANISMO

Armonización estudios MITMA / DGA

- Que los estudios en curso pongan en común de forma equilibrada: Los objetivos, la funcionalidad y la compatibilidad de los flujos de viajeros y mercancías entre Huesca y Zaragoza con un calendario de ejecución.
- Implantar un ecosistema logístico que impulse el desarrollo del actual eje agroindustrial Huesca-Lérida por ferrocarril.

Impulso del Ferrocarril y Transporte de Mercancías

- **Ejecución urgente del apartadero de mercancías proyectado en PLHUS.**
- Creación de un Nodo intermodal principal en PLHUS (Huesca) como complemento a PLAZA para el tránsito de cereales, piensos y productos agroindustriales.
- Revisión del diseño de la autopista ferroviaria (AF) Zaragoza-Tarragona para asegurar que Huesca, Monzón, Tamarite de Litera y Binefar se integren como puntos clave.
- Desdoblamiento o instalación de apartaderos en puntos estratégicos de la vía Huesca-Tardienta-Zaragoza.

PROPUESTAS DEL GRUPO DE URBANISMO

Mercancías (continuación)

- Proyecto y construcción en PLHUS de un sistema de intercambio estándar (UIC)/ancho ibérico y traslado de camiones y semirremolques para optimizar los intercambios ferroviarios con el corredor Mediterráneo vía Lérida y en camiones con el eje Atlántico.
- Proyecto y construcción de una nueva variante ferroviaria entre Vicién y Tardienta.
- Ejecución de la Variante Sur de Huesca.
- ***Y, muy importante, impulsar el proyecto y la ejecución de la Travesía Central del Pirineo.***

Tren de Proximidad Huesca-Zaragoza

- Creación de un servicio OSP (Obligación de Servicio Público) de trenes de proximidad con frecuencias adecuadas y tiempos de viaje inferiores a una hora entre Huesca y Zaragoza.
- Mejora y ampliación de los andenes en Huesca y Tardienta garantizando la operatividad del servicio.
- Construcción de una nueva estación/apeadero adelantado y un aparcamiento disuasorio en Huesca, facilitando la intermodalidad con el transporte privado.

La nueva estación al SUR permitiría unir c/Teruel con zona Harineras sin paso elevado/subterráneo, evitando una importante «cicatriz urbana».

GRUPO URBANISMO — Delegación y asuntos varios

Para llevar a cabo el impulso de estas propuestas se delega la iniciativa en la Junta de Huesca Suena.

Punto 2: Asuntos varios

Se debaten varios asuntos destacando el apoyo del Grupo a la urgente rehabilitación integral del edificio del Seminario con especial atención a sus patios.

A CONTINUACIÓN

Reunión con los Directores Generales de Transportes y de Planificación Estratégica del Gobierno de Aragón

Edificio Pignatelli · 19 de febrero de 2025 · 16:00h

FEB

REUNIÓN CON GOBIERNO DE ARAGÓN

Ed. Pignatelli · Documento: «Las nuevas infraestructuras de transporte para el futuro de Huesca y del Altoaragón»

Sesión de trabajo en el Gobierno de Aragón para presentar el documento: “Las nuevas infraestructuras de transporte para el futuro de Huesca y del Altoaragón”. Documento completo en ANEXO 1)

Memorándum Encuentro de trabajo:

En representación del PP / Gobierno de Aragón:

David Sánchez Fraile, director general de Transportes
Raquel Campos Serrano, directora general de Planificación Estratégica y Logística
Antonio Romero Santolaria, diputado y portavoz Comisión de Transportes
Gerardo Oliván Bellosta, presidente provincial Huesca y diputado autonómico

En representación de Huesca Suena:

Pedro J. Camarero Gallardo
Raúl Benito Pertusa
José Ramón López Pardo
Miguel Ángel Otín Lloro

Inicio del encuentro

P. Camarero alude al Barómetro 2024, y la demanda de los encuestados sobre la necesidad de una mayor comunicación por parte de los políticos sobre sus actividades y propuestas.
R. Benito reitera la necesidad de un mejor servicio de Cercanías, o de una mejor oferta ferroviaria con Zaragoza.
J.R. López Pardo inicia y desarrolla el documento (aportado previamente) sobre el nuevo Mapa Ferroviario en Aragón.

RESUMEN DEL DEBATE

Si hay logística, hay empresas

Logística vs Movilidad

Cercanías ≠ Proximidad ≠ Media Distancia

El Director General de Transporte interviene para incidir en el **Túnel de Goya**, restricciones que afectan al servicio del tren de proximidad HU-Z y sobre el material de RENFE. Se plantea la situación de los distintos tipos de NODOS intercambiadores de transporte:

- **Nodos estratégicos: PLAZA.**
- **Nodos principales: Se demanda uno de este tipo para Huesca PLHUS.**
- Binomio/Alianzas PLHUS/Plaza. Crear un nodo mixto combinado entre ambas plataformas, un ecosistema logístico de futuro que ponga en valor el futuro eje norte del Ebro entre Barcelona-Tarragona y San Sebastián, favoreciendo así el desarrollo territorial del Altoaragón y aproximando el ferrocarril a la futura Travesía central por el Pirineo (TCP).
- Apostar por PLHUS (plataforma logística), en vez de Tardienta (playa de trenes). Hay considerables diferencias.
- Se necesita reformar y ampliar la actual red ferroviaria de Huesca ciudad.

MOMENTO CLAVE. El Gobierno de Aragón debe adelantarse porque se está diseñando el futuro de Huesca ciudad y del Altoaragón.
Se necesita una apuesta ferroviaria para un desarrollo regional equilibrado que contemple tanto la circulación de viajeros como de mercancías.

PROPUESTAS AL AYUNTAMIENTO / GOBIERNO DE ARAGÓN

Se propone la necesidad de valorar tres propuestas, considerar distintas alternativas y trabajar en dar solución a dos cuestiones relevantes:

Paso c/Teruel

Trasladar al SUR la Estación y creación de un aparcamiento disuasorio.

Variante Sur

Impulsar la Variante Sur de Huesca, único modo de activar la plataforma PLHUS.

Aeropuerto

Proyectos para el Aeropuerto: la opción de Burgos y la Propuesta FÉNIX de VOX.

Huesca Suena valora muy positivamente la atención y escucha activa de los participantes por el Gobierno de Aragón y Partido Popular de Huesca y se ofreció para ampliar o desarrollar cuanto consideren necesario el informe aportado.

MARZO
2025

Presentación en DPH

Nota de prensa

Desarrollo regional

Estación de Huesca

PNL y rechazo ministerial

Tren de proximidad OSP

Manifiesto

MARZO

PRESENTACIÓN EN DIPUTACIÓN PROVINCIAL

Sesión de trabajo con los mismos documentos entregados al Gobierno de Aragón

El presidente de la Diputación de Huesca expresó su decidido apoyo a estas reflexiones ciudadanas expertas, y manifestó su voluntad de participar en el seguimiento de los estudios ferroviarios del MITMA y en la definición del futuro Plan Estratégico de la Logística de Aragón, asegurando el impulso de la logística en favor de PLHUS y del Alto Aragón.

NOTA DE PRENSA: FUTURO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO Y LOGÍSTICO EN HUESCA

Recientemente, Huesca Suena ha mantenido dos importantes reuniones: La primera, con el Gobierno de Aragón, representado por la directora general de Planificación Estratégica y Logística, Raquel Campos, y el director general de Transportes, David Sánchez, acompañados por los diputados Gerardo Oliván y Antonio Romero. Y la segunda, con el presidente de la Diputación Provincial de Huesca, Isaac Claver Ortigosa.

El objetivo final de ambos encuentros ha sido promover una implantación empresarial más descentralizada en Aragón, superando la actual concentración en el eje del Ebro y la ciudad de Zaragoza.El diseño de la nueva infraestructura logística de Aragón no puede limitarse exclusivamente a la plataforma Zaragoza-PLAZA y las áreas circundantes del corredor del Ebro.

Para no dejar pasar de nuevo el tren del desarrollo, hemos analizado los estudios sobre infraestructuras ferroviarias que, por encargo del MITMA, se encuentran actualmente en ejecución, y hemos seguido con interés la licitación del Plan Estratégico de la Logística de Aragón 2025-2040 por parte del Gobierno de Aragón.

Hemos expuesto no solo nuestras preocupaciones, sino también las grandes oportunidades que la reestructuración en curso del ferrocarril puede y debe ofrecer en materia logística y empresarial tanto a Huesca ciudad como a todo el Alto Aragón. Y hemos planteado nuestras propuestas.

EL FERROCARRIL DE VIAJEROS EN HUESCA

Tren de proximidad

Huesca Suena ha venido impulsando, con el respaldo de más de 5.000 firmas, un tren de proximidad directo o semidirecto entre Huesca y Zaragoza. Decimos de proximidad porque los denominados trenes de cercanías son más urbanos y, debido a sus numerosas paradas (3-5 minutos por parada), no permitirían realizar el trayecto en menos de una hora, como requiere la ciudad de Huesca.

En ambas reuniones reiteramos su necesidad.

Estación de viajeros de Huesca

La actual ubicación de la estación de Huesca plantea un problema de movilidad urbana no resuelto, ya que la conexión entre la calle Teruel y la calle Almudévar requiere una importante inversión.

Existe la alternativa de trasladar la estación hacia el sur, lo que exige la elaboración de un estudio de viabilidad económico-financiera por parte del Ayuntamiento de Huesca, con el apoyo de la DPH y el Gobierno de Aragón, que garantice su viabilidad, como sucedió en su momento con la actual estación que fue un caso de éxito. Como opción intermedia, se plantea la construcción de un nuevo apeadero adelantado y un aparcamiento disuasorio de proximidad para facilitar el acceso de los viajeros al ferrocarril. En todo caso, urge la construcción y prolongación de nuevos andenes en la estación de Huesca.

DESARROLLO REGIONAL EQUILIBRADO

Desde Huesca Suena hemos asumido la necesidad de un cambio de paradigma en la política tradicional de desarrollo territorial en Aragón y, en consecuencia, en nuestras propias demandas, especialmente en un momento en que tanto el Gobierno de Aragón como el MITMA están definiendo a corto plazo el mapa socioeconómico del futuro Aragón a través de tres importantes estudios, de los cuales se derivan algunas de nuestras propuestas:

a. PLAN ESTRATÉGICO DE LA LOGÍSTICA DE ARAGÓN 2025-2040 (GOBIERNO DE ARAGÓN)

Su objetivo es expandir los servicios e infraestructuras logísticas y crear un ecosistema que, desde nuestro punto de vista, debe incluir dos ejes principales: uno vertical (Huesca-Zaragoza) y otro horizontal (Huesca-Monzón-Lleida). Ello se fundamenta por varias razones:

- Porque la modernización y reapertura de la línea Zaragoza-Huesca-Canfranc hacia Francia requiere convertir a PLHUS en un nodo ferroviario intermodal. Para ello, es necesario mejorar su acceso a las autovías A-23 y A-22 mediante la construcción de un primer tramo de la futura Ronda Sur.
- La conclusión de las autovías A-21 y A-22 reducirá en 85 km el trayecto entre San Sebastián, Pamplona, Huesca y Barcelona, respecto al actual recorrido por el corredor del Ebro.
- PLHUS está incluida en la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), por lo que debe ser calificada como plataforma principal y nodo logístico de interés autonómico. Urge crear el ecosistema logístico PLAZA + PLHUS.
- Es urgente construir en PLHUS el apartadero de mercancías, siguiendo el diseño existente de APL.
- Desarrollar PLHUS como plataforma agroalimentaria: más de 11 millones de toneladas de cereales y piensos circulan entre Lleida y Huesca.

La importancia de PLHUS la destacó la DG de Planificación Estratégica y Logística en el acto del 15.º aniversario del clúster logístico ALIA.

ESTUDIOS DEL MITMA: RED ARTERIAL Y NUEVOS ITINERARIOS

b. REMODELACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ZARAGOZA (MITMA)

Para garantizar la implantación del tren de proximidad OSP Huesca-Zaragoza, es necesario evitar conflictos entre la circulación de viajeros y mercancías:

- Los trenes Canfranc-Huesca-Zaragoza que circulen por vía de ancho estándar no podrán detenerse en Miraflores, Goya ni El Portillo.
- Los trenes por vía de ancho ibérico (tramo Huesca-Zaragoza), que sí permiten estas paradas, se verán afectados por la conversión en autopista ferroviaria para mercancías del sur de España hacia Barcelona.

Huesca Suena propone: Desviar desde PLHUS la mayor cantidad posible de trenes de mercancías, especialmente cereales de Francia, aliviando saturación Tardienta-Zaragoza.

- Incluir en este estudio la ampliación de la red ferroviaria de Huesca, diseñada en otro contexto. No existe un ramal directo Huesca-PLHUS vía Vicién-Grañén (como propuso J.J. Arenas hace 45 años).
- Considerar la remodelación de la red Huesca-PLHUS-Grañén/Tardienta en el estudio de la futura autopista ferroviaria.
- Recordar que Huesca perdió en favor de Cataluña el Talgo a Barcelona por un trazado del AVE diseñado para beneficiar a todas las capitales catalanas.
- Estudiar el desdoblamiento de la línea de ancho ibérico Tardienta-HU-Z y Tardienta-Lleida.
- Facilitar intercambio de mercancías entre anchos estándar e ibérico vía Lleida y traslado de semirremolques. Descongestionaría PLAZA y rondas de Zaragoza.

ESTUDIOS DEL MITMA: RED ARTERIAL Y NUEVOS ITINERARIOS

c. ESTUDIO DE NUEVOS ITINERARIOS FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS POR ARAGÓN (MITMA)

Frente a las alternativas 0 y 2, que proponen concentrar mercancías en PLAZA, Huesca Suena se manifiesta así:

La alternativa 0, que prevé una instalación en Zaragoza para el transbordo de 250.000 toneladas de cereales procedentes de Francia con destino Barcelona, supone un abuso kilométrico en términos económicos, ambientales y operativos, ya que implicaría transportar los cereales hasta Zaragoza y luego reencaminarlos por Tardienta hacia Lleida, incrementando el consumo energético, las emisiones y los costes logísticos.

En cambio, Huesca Suena apoya la alternativa 1, que propone instalaciones de carga y descarga en el entorno de Tardienta, y propone que esta instalación se ubique en una PLHUS ampliada, ya sea en sus inmediaciones o en un área de expansión anexa, conectada con un nuevo ramal ferroviairo hacia Grañén-Tardienta.

Esto permitiría un encaminamiento más eficiente hacia Lleida, en beneficio de la logística y del equilibrio territorial.

EN RESUMEN

- *Las inversiones recientes y futuras autovías y ferrocarriles representan una oportunidad única para el desarrollo regional, mediante una logística moderna, eficiente y sostenible, orientada a fortalecer el tejido productivo, facilitar la implantación industrial y generar empleo.*

- *Los representantes del Gobierno de Aragón mostraron gran atención a estas propuestas, reconociendo la necesidad de asegurar la coherencia entre las nuevas infraestructuras, el papel estratégico de PLHUS y el desarrollo regional.*

- *El presidente de la Diputación de Huesca expresó su decidido apoyo a estas reflexiones ciudadanas expertas, y manifestó su voluntad de participar en el seguimiento de los estudios ferroviarios del MITMA y en la definición del futuro Plan Estratégico de la Logística de Aragón, asegurando el impulso de la logística en favor de PLHUS y del Alto Aragón.*

- *Desde Huesca Suena, consideramos esencial que los estudios en curso mantengan coherencia entre sí, y que se tengan en cuenta nuestras observaciones y demandas para planificar adecuadamente el futuro del tráfico ferroviario de viajeros y mercancías en Huesca y el Altoaragón.*

ESTACIÓN DE HUESCA: ESTUDIOS DE SUPERFICIES

Historia y negociaciones desde 2004

En el pasado y una vez finalizada la operación urbanística y patrimonial, continuaron los estudios en el entorno de la Estación Ferroviaria para reordenar el Polígono de las Harineras (APR 19-02), tomando como base el estudio técnico de viabilidad recibido por el Ayuntamiento en junio de 2004. Un año más tarde (julio de 2005) se actualiza la valoración económica del estudio, y se inician las negociaciones entre las partes interesadas.

En Mayo de 2008 se presenta una propuesta (doc_01), que después de ser debatida da origen al Refundido del Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de 2009 que es aprobado en noviembre de 2009.

Como resultado de las citadas negociaciones, el Ayuntamiento asumió la financiación del paso inferior de las vías del ferrocarril, por un importe estimado de 4,8 M€ (800 MPTA), mediante la aplicación del 10% del aprovechamiento de cesión.

Viendo que la Estación de Huesca está "encajada" en la trama urbana, y es lindante con el Polígono de Harineras, el Ayuntamiento elevó consulta al MFOM (hoy MITMA) sobre las necesidades de futuras superficies para dar solución al problema de estacionamiento del segundo AVE, y para completar la operativa simultánea de las distintas operadoras tras la liberalización del mercado del transporte ferroviario de viajeros.

El Ministerio atendió la petición, y realizó un Estudio Informativo (marzo de 2011), con los siguientes resultados:

- Desdoblar la vía entre Tardienta y Huesca, con una nueva en ancho estándar, electrificada a 25.000 voltios.
- Se estudian cuatro alternativas de trazado, de las que tres no entran en Tardienta.
- La actual vía mixta sigue igual, pero electrificada a 3.300 voltios (apta para cercanías y OSP).
- Mejoras en la Estación de Tardienta, reacondicionando vías y andenes.
- Completar la Estación de Huesca: 2 vías UIC (25.000V) + 4 vías convencional (3.300V) con sus andenes.
    - Dos vías en ancho estándar (UIC) electrificadas a 25.000 voltios, con sus andenes para el acceso de viajeros (Servicios AVE y Avant).
    - Cuatro vías en ancho convencional electrificadas a 3-300 voltios, con sus correspondientes andenes para el acceso de viajeros (Servicios MD, OSP, Cercanias, etc.).

ESTACIÓN DE HUESCA

De 2011 a la situación actual

El estudio informativo fue aprobado en su alternativa 3, a lo que los Ayuntamientos de Huesca y Tardienta alegaron, solicitando la alternativa 4 (la única donde la nueva vía pasa por Tardienta). Solo se realizaron los proyectos constructivos de las estaciones de Tardienta y de Huesca, pero nunca llegaron a ejecutarse.

A nivel local, el estudio sirvió para conocer las superficies necesarias para completar las instalaciones ferroviarias de la ciudad (RAF), como la llegada de la segunda via desde Tardienta, los andenes y vías UIC (estándar), que permiten el estacionamiento y operativa simultanea de dos trenes tipo AVE, y las vías y andenes que permiten el estacionamiento y la operativa simultanea de hasta cuatro trenes de ancho convencional (MD, OSP, Cercanías) en vías electrificadas a 3.300 voltios.

La Estación de Huesca fue mejorada en mayo de 2015 con un nuevo andén para servicios de ancho convencional gracias al convenio GA-ADIF-Ministerio. Desde esa fecha, gracias al convenio suscrito por el Gobierno de Aragón con ADIF y el Ministerio. Desde esa fecha, la Estación de Huesca continúa en la misma situación, con dos espacios bien diferenciados:

Lado ancho convencional (sin electrificar):

- Dos vías de estacionamiento.
- Dos vías con andén disponible para servicio de viajeros (MD, OSP, etc.).

Lado ancho estándar (UIC, 25.000V):

- Una vía de 180 metros — no cabe un AVE (mide 200m).
- Una vía con andén de 197 metros — apenas cabe un AVE.

Actualmente, para completar la operativa sería necesario:

- En ancho estándar, modificar longitudes de vías y andenes para operatia simultánea de 2 AVE.
- Dejar disponibles las superficies para una segunda vía desde Tardienta.
- Implantar el ancho estándar en el tramo Huesca-Canfranc.

ESTACIÓN DE HUESCA

Estudio 2022, Harineras y propuesta de Huesca Suena

Continuando con los trabajos programados en el Dossier Conjunto "Superando las conexiones perdidas entre España y Francia: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza", y dentro de su actividad número siete, planificación del MITMA efectuó en marzo de 2022 la exposición pública del Estudio Informativo de implantación del ancho estándar en el tramo HuescaCanfranc. Este estudio, propone para la Estación de Huesca, como única mejora, la conversión en vía mixta de la actual vía 4 de ancho convencional.

No conforme con esta solución, el Ayuntamiento de Huesca alegó reclamando la operativa que ofrecía el Estudio Informativo de 2011, y la petición expresa de que en la Estación puedan operar simultáneamente dos trenes de alta velocidad (AVE), así como la necesidad de doble vía entre Huesca y Tardienta.

En enero de 2023, la Secretaría General de Infraestructuras resuelve aprobar el expediente de información pública y audiencia y definitivamente el "Estudio Informativo de implantación del ancho estándar en el tramo Huesca-Canfranc", quedando aprobado para la Estación de Huesca la conversión de las vías 3 y 6 a ancho mixto, actualmente ambas en ancho convencional (doc_05).

Ahora, para conocer bien el alcance de los trabajos en la Estación de Huesca, sería necesario tener acceso al proyecto constructivo, adjudicado en septiembre de 2022 a la UTE formada por Meta Engineering y Subterra Ingeniería, con un plazo de redacción de diez meses.

En cuanto al polígono de las harineras, después de una inactividad de unos diez años, en julio de 2019 se retomaron las gestiones para dar una solución definitiva. Finalmente, en septiembre de 2024 se iniciaron las obras del APR 19-02 con similar planteamiento urbano y patrimonial al aprobado en 2009, convenientemente revisado y adaptado a la actual situación económica, inmobiliaria y comercial.

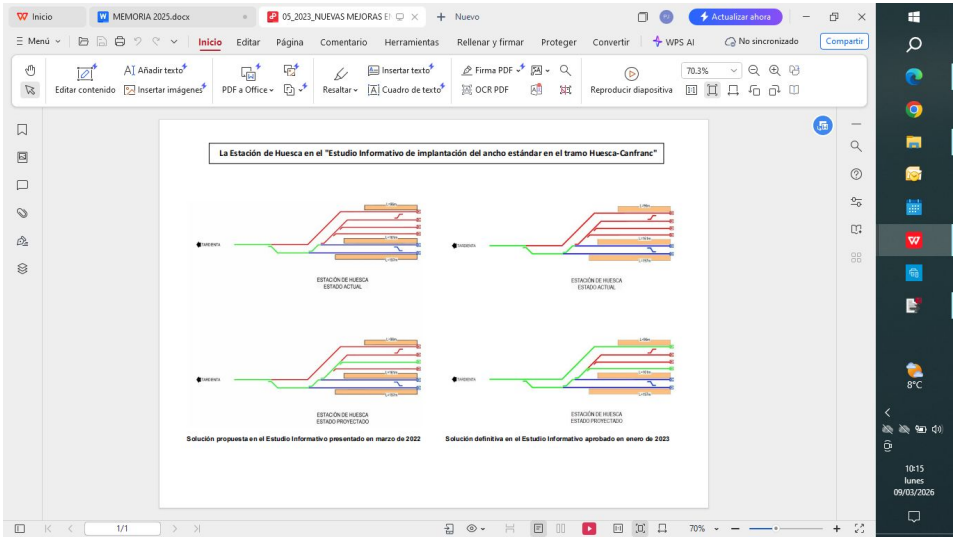
En los planos de conjunto, se observan bien definidos los límites de superficies reservados para infraestructuras ferroviarias (doc_06). En los planos de detalle sobre el "costeo" (doc,s 07 y 08), se observa que en esta última actualización la conexión de las calles Juan XXIII y Teruel, queda para una segunda fase.

ESTACIÓN DE HUESCA

Estudio 2022, Harineras y propuesta de Huesca Suena

PROPUESTA DE HUESCA SUENA:

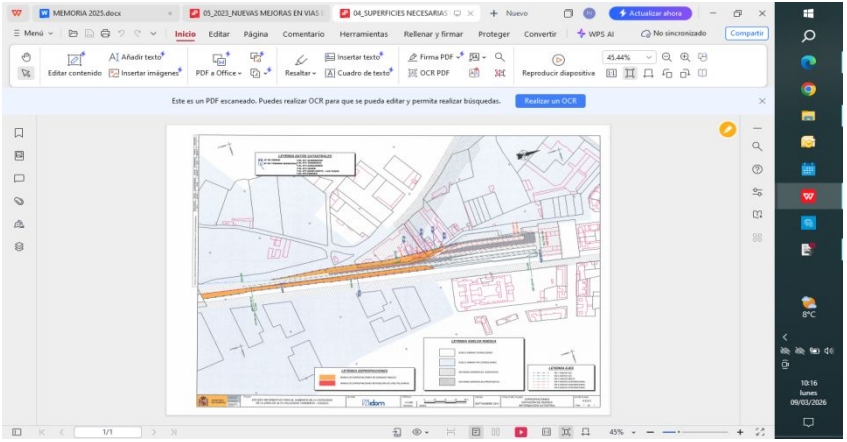
- **Traslado de la estación a una nueva ubicación, desplazada hacia el SUR, al límite de la calle Teruel.**
- **Ampliación necesaria de la plataforma y de las infraestructuras, adecuadas para la implantación de un TREN DE PROXIMIDAD.**
- **Instalación de un parking disuasorio que facilite la llegada de quienes tengan que utilizar el tren.**

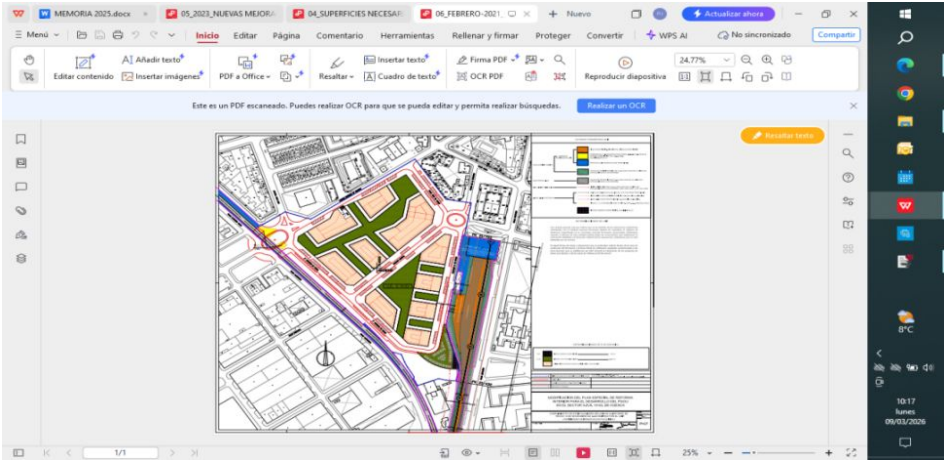


ESTACIÓN DE HUESCA

Estudio 2022, Harineras y propuesta de Huesca Suena

PROPUESTA DE HUESCA SUENA:

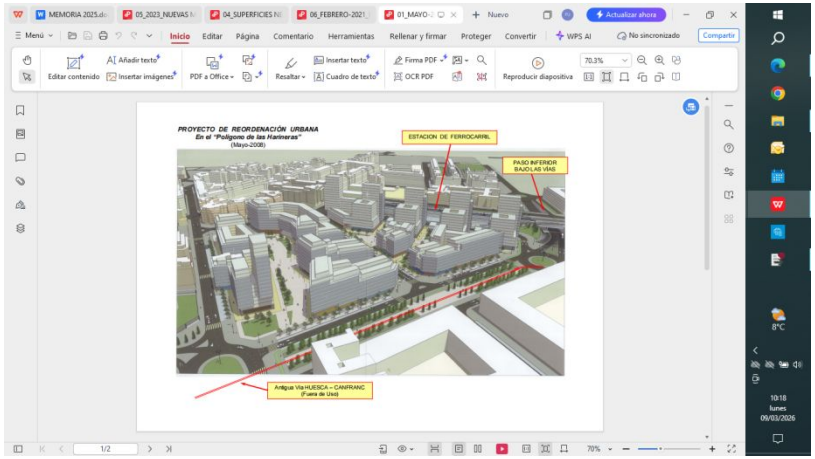


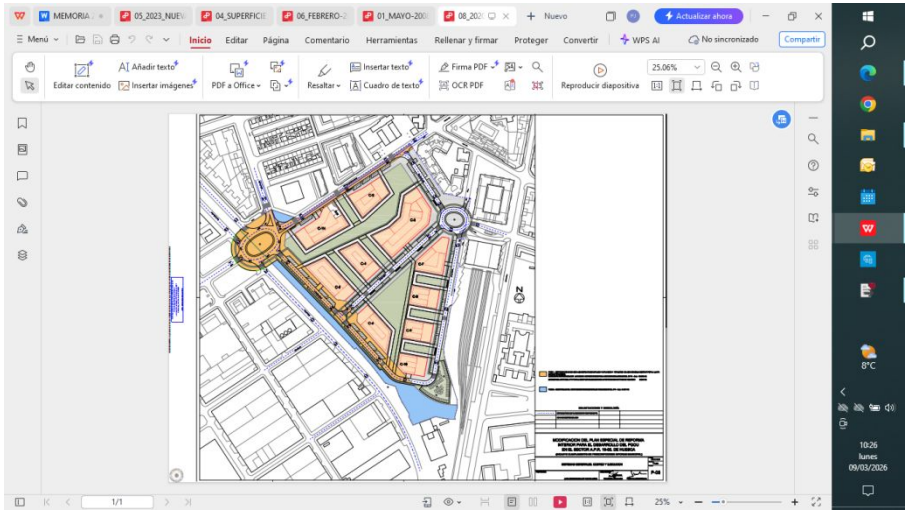


ESTACIÓN DE HUESCA

Estudio 2022, Harineras y propuesta de Huesca Suena

PROPUESTA DE HUESCA SUENA:





PNL FERROCARRIL HU-Z · CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Rechazo del Ministerio de Transportes a una línea de cercanías Zaragoza-Huesca

- La PNL se titulaba aproximadamente: *"sobre la mejora y ampliación del Cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca como apuesta para la descarbonización del transporte"*.
- Fue presentada por el diputado Jorge Pueyo (de CHA / SUMAR) según su propia web y medios de prensa.
- Fue aprobada en la Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados el 20 de marzo de 2024.
- Fue aprobada con 32 votos a favor (PP, PSOE, GP Plurinacional Sumar, ERC, EH Bildu y BNG), 5 abstenciones (Vox, Junts, PNV) y 0 votos en contra.
- En la respuesta parlamentaria del Gobierno aparece como PNL nº 592/24.
- Las resoluciones que se vienen reclamando en la PNL son (extracto):

1. Que en la próxima reunión bilateral entre el Ministerio y el Gobierno de Aragón se ponga en marcha un Grupo/Mesa de trabajo permanente para mejorar los servicios ferroviarios.
2. Que ese grupo estudie en particular la línea de cercanías Zaragoza-Huesca, incluyendo revisiones y mejoras presentes y futuras.
3. Que se declare de "Interés General" el servicio de cercanías Zaragoza-Huesca.
4. Que se implante interoperabilidad de los usuarios diarios Huesca-Zaragoza para que, con el mismo abono, puedan acceder al transporte público de Zaragoza.
5. Que se inicie el estudio de situación, desarrollo y posibles mejoras de todos los trenes regionales de Aragón.
6. Que se inste al Gobierno de Aragón para que pida al Ministerio que incorpore la línea Zaragoza-Huesca dentro del estudio técnico para la redacción de la red arterial ferroviaria de Zaragoza y su adaptación a la línea Zaragoza-Canfranc-Pau.

PNL FERROCARRIL HU-Z · CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Rechazo del Ministerio de Transportes a una línea de cercanías Zaragoza-Huesca

RECHAZO DEL MINISTERIO

El Ministerio de Transportes, liderado por Óscar Puente, ha descartado la línea de cercanías entre Zaragoza y Huesca alegando baja demanda en sus informes técnicos. Esta decisión ha generado un fuerte rechazo en el Gobierno de Aragón, que considera el informe incompleto y poco riguroso, solicitando revisar la viabilidad.

Puntos clave del conflicto:

- Argumento del Ministerio: La baja demanda estimada no justifica la inversión.
- Reacción de Aragón: El Gobierno autonómico tilda el informe de "incompleto, inconsistente y falto de rigor".
- Controversia técnica: Ingenieros de caminos de Aragón defienden la viabilidad y señalan que el estudio ignora potenciales crecimientos de empleo y demanda.
- Consecuencias: Representantes locales denuncian un "agravio comparativo" y falta de sensibilidad.

El conflicto sigue abierto, con críticas constantes a la decisión tomada por el ministerio.

Como consecuencia del rechazo del Ministerio de Transportes a la demanda de implantación de un Servicio Ferroviario de calidad entre Zaragoza y Huesca, con frecuencias, horarios y precios adecuados, similares a los de otros territorios, HUESCA SUENA dejó patente y concreta la reivindicación:

RAZONES PARA EL TREN DE PROXIMIDAD OSP

En el DOCUMENTO DE REFLEXIÓN remitido a los distintos partidos político, sobre las nuevas infraestructuras de transporte para el futuro de Huesca y del Altoaragón del 14 de enero de 2025 se expuso la posición de Huesca Suena sobre la solución ferroviaria en el itinerario Huesca-Zaragoza.

El documento es fruto del trabajo realizado para el análisis de demanda, necesidades de transporte de viajeros, horarios y frecuencias, todo ello con un reflejo técnico en la propuesta.

Se descarta un servicio de cercanías, considerando más adecuado un TREN DE PROXIMIDAD, similar a los que se han venido implantando en los dos últimos años en otros territorios con necesidades y características similares.

NEGATIVA AL MODELO DE COMUNICACIÓN MEDIANTE UN TREN DE CERCANIAS COMO LA LINEA C2

Los trenes de cercanías son un sistema de transporte ferroviario de pasajeros que conecta el centro de una ciudad con sus alrededores y áreas suburbanas, prestando servicios de corta distancia, muchas paradas urbanas y suburbanas y alta frecuencia y capacidad para desplazamientos diarios.

Con la propuesta de cercanías formulada por la Asociación Española del Transporte AET, con el establecimiento de nueve (9) nuevas paradas entre Zuera y la Zaragoza periurbana, se cercena el futuro servicio de viajeros de proximidad con Huesca. Ello se debe a que el viaje de estos pasajeros, con una media de 3 minutos de pérdida de tiempo por parada (mínimo), retrasarían su llegada a Zaragoza en unos 30 minutos adicionales (en total 1h30´), cuando la duración máxima de viaje debería ser inferior a una hora.

A Tudela
A Huesca
C1 Tudela-Caspe
C2 Huesca-Cariñena
C3 Calatayud-Zaragoza
A Calatayud
A Cariñena
A Caspe

CERCANÍAS vs PROXIMIDAD — La posición de Huesca Suena

UN TREN DE PROXIMIDAD ES LA APUESTA DE HUESCA SUENA

Lo que Huesca precisa es un servicio de proximidad directo o semidirecto. Una ruta acogida a la fórmula de Obligaciones de Servicio Público (OSP) que realice un máximo de 3-4 paradas a lo largo del trayecto en las principales estaciones y con un acceso equitativo a los servicios metropolitanos de Zaragoza ciudad. En otro caso se corre el riesgo de anular el interés de los ciudadanos de Huesca para acceder por ferrocarril a Zaragoza.

En el marco de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la UE, existen razones fundadas para modificar la estrategia de desarrollo territorial de Aragón, especialmente en lo que respecta a los modos de transporte convencional de viajeros y mercancías entre Huesca y Zaragoza, y entre Aragón y los corredores Mediterráneo y Cantábrico.

Zaragoza, una gran capital cuyo crecimiento socioeconómico y poblacional se ha visto favorecido por su dinamismo y excelente ubicación geográfica, ha drenado históricamente una parte significativa de los recursos de Aragón. Este desequilibrio territorial debe ser reconocido como paso previo a nuevas actuaciones basadas en principios como la productividad, sostenibilidad, igualdad de oportunidades, conciliación laboral y familiar, y la mejora de la calidad de vida de toda la población aragonesa.

El Gobierno de Aragón debería reconsiderar y replantear su política de desarrollo territorial en relación con el Altoaragón, actuando prioritariamente sobre el eje Zaragoza-Huesca.

RAZONES PARA EL TREN DE PROXIMIDAD OSP

1. Zaragoza dispone actualmente de un modelo de transporte de viajeros insostenible y más propio del siglo XX que del XXI. La autovía Huesca-Zaragoza es la principal opción de accesibilidad, utilizada diariamente por más de 18.000 vehículos privados (IMD), además de los autobuses de línea. Este modelo genera impactos socioeconómicos y ambientales significativos, asociados principalmente a la falta de un tren de proximidad entre ambas ciudades. Zaragoza, con su dinamismo, debería priorizar una conectividad ferroviaria más eficaz con el Altoaragón, con el apoyo del MITMA y el Gobierno de Aragón.

2. Por razones de cohesión territorial, la *Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la infraestructura ferroviaria* del Mº de Transportes tiene como objetivo: lograr un sistema ferroviario eficiente y de calidad, que favorezca el acceso equitativo a las infraestructuras ferroviarias de los territorios.

3. Más allá del servicio a Huesca ciudad, las cabeceras comarcales del Altoaragón, especialmente las del Pirineo, continúan sin una lanzadera ferroviaria que impulse el turismo. Un nodo ferroviario en Huesca podría actuar como intercambiador de transporte, promoviendo el desarrollo económico provincial y reduciendo la necesidad de que 180.000 ciudadanos altoaragoneses realicen largos desplazamientos por carretera para acceder a servicios en Zaragoza.

4. La inexistencia de esta conexión ferroviaria afecta al acceso al trabajo, educación, sanidad y comercio. Los trabajadores que realizan el trayecto Huesca-Zaragoza sufren una prolongación diaria de su jornada laboral debido a esta carencia, lo que afecta negativamente a la conciliación laboral y familiar, así como a la economía doméstica y la productividad.

DEMANDA POTENCIAL

Estudio preliminar del COICCPA

Para implementar un servicio de trenes de proximidad entre la Hoya de Huesca (70.000 habitantes) y Zaragoza (683.000 habitantes), es fundamental conocer la demanda potencial. Según la UE, el ferrocarril es una alternativa más confortable, económica y sostenible frente a los 18.000 vehículos privados (IMD) y 42 autobuses diarios.

Para implementar un servicio de trenes de proximidad entre la Hoya de Huesca (70.000 habitantes) y Zaragoza (683.000 habitantes), es fundamental conocer la demanda potencial de este tipo de transporte. Según la Unión Europea, el ferrocarril es una alternativa más confortable, económica y sostenible en comparación con los actuales 18.000 vehículos privados (IMD) y los 42 autobuses que circulan diariamente por carretera entre ambas capitales.

Un estudio preliminar realizado por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón (COICCPA) en apoyo al tren de cercanías, estima que este servicio podría captar aproximadamente 6.000 viajeros diarios, lo que equivale al 25% del total de viajeros que actualmente utilizan la autovía.

Estimación de captación modal:

- 15% de usuarios de vehículos privados (18.000 × 1,2 ocupantes) → 3.240 viajeros
- 40% de usuarios de autobuses → 840 viajeros
- Usuarios actuales del ferrocarril → 1.800 viajeros
- Total: 5.880 viajeros/día — cifra coherente con la estimación del COICCPA (~6.000).

DEMANDA POTENCIAL

Estudio preliminar del COICCPA

18.000	6.000	25%	-70%
vehículos/día	viajeros potenciales	tráfico captado	reducción CO_2

En total, estos cálculos alcanzarían una demanda potencial de 5.880 viajeros diarios, una cifra cercana a la estimada por el estudio preliminar.

Estos datos respaldan la viabilidad y necesidad de implementar el tren de proximidad, destacando su potencial para reducir el tráfico rodado, minimizar emisiones contaminantes y promover un transporte público más eficiente y sostenible entre ambas ciudades.

CASOS EUROPEOS COMPARABLES

Lyon ↔ Bourg-en-Bresse

Lyon (~700,000 habitantes) y Bourg-en-Bresse (~70,000 habitantes): Estas dos ciudades, separadas por unos 70 km, representan un caso comparable al tren de proximidad Huesca-Zaragoza. Entre ambas circulan aproximadamente 24 trenes diarios, con un tiempo medio de viaje de 56 minutos y un tiempo mínimo de 38 minutos para los servicios más rápidos.

- Trenes: Con 24 servicios diarios y una capacidad promedio de 200 a 300 pasajeros por tren, se estima que entre 4,800 y 7,200 pasajeros utilizan el tren diariamente para viajar entre Lyon y Bourg-en-Bresse.
- Autobuses: Con solo 2 servicios diarios y una capacidad promedio de 50 pasajeros por autobús, alrededor de 100 pasajeros utilizan este medio diariamente.

Este caso muestra la efectividad de un servicio ferroviario de proximidad en una conexión entre ciudades con características similares a Huesca y Zaragoza, especialmente en términos de población y distancia.

Toulouse ↔ Albi

Toulouse (~500,000 habitantes) y Albi (~50,000 habitantes): Toulouse y Albi están conectadas por una línea ferroviaria regional que opera un promedio de 17 trenes diarios en cada dirección. El tiempo de viaje entre ambas ciudades es de aproximadamente una hora, lo que resulta adecuado para los desplazamientos diarios de estudiantes, trabajadores y otros usuarios.

Este servicio demuestra la importancia de una frecuencia adecuada y tiempos competitivos para fomentar el uso del tren como alternativa eficiente, económica y sostenible, características que podrían aplicarse a la conexión ferroviaria entre Huesca y Zaragoza.

Estos casos internacionales refuerzan la viabilidad del tren de proximidad Huesca-Zaragoza, subrayando la necesidad de un servicio frecuente, con tiempos de viaje competitivos y capacidad para captar una demanda significativa de pasajeros.

Estos casos refuerzan la viabilidad del tren Huesca-Zaragoza. La negativa en el Congreso de los diputados del ministro de Transportes, a ampliar la línea de cercanías C2 hasta Huesca en nada afecta (bien al contrario) a la demanda de nuestra ciudad y del Altoaragón porque retrasaría la llegada a Zaragoza en unos 30 minutos adicionales (en total 1h30´), cuando la duración máxima de viaje debería ser inferior a una hora.

LO QUE HUESCA Y EL ALTOARAGÓN PRECISAN CON URGENCIA ES:
UN TREN DE PROXIMIDAD (OSP) DIRECTO O SEMIDIRECTO CON ZARAGOZA CIUDAD.

MANIFIESTO POR EL TREN DE PROXIMIDAD OSP

Introducción y situación actual

Con objeto de recoger adhesiones, HUESCA SUENA elaboró y envió un MANIFIESTO, refrendado por una gran mayoría de entidades sociales, organizaciones empresariales, sindicales y colectivos ciudadanos.

Las entidades firmantes —empresariales, sindicales, sociales y políticas— expresamos nuestro firme compromiso con la mejora de la movilidad, la competitividad y la cohesión territorial de Aragón. La conexión ferroviaria Huesca–Zaragoza constituye una infraestructura estratégica para el desarrollo equilibrado de nuestra Comunidad y para el futuro de Huesca ciudad y del Altoaragón.

SITUACIÓN ACTUAL

Zaragoza y Huesca mantienen una intensa relación laboral, educativa, comercial y sanitaria. Sin embargo, la dependencia casi exclusiva del transporte por carretera —más de 18.000 vehículos diarios— supone un modelo costoso, ineficiente y ambientalmente insostenible.

Esta realidad limita la productividad, incrementa los costes energéticos y dificulta la conciliación laboral y familiar de miles de trabajadores, estudiantes y otros usuarios que realizan a diario este trayecto.Frente a ello, la Estrategia de Movilidad 2030 del MITMA establece la necesidad de ofrecer alternativas reales al vehículo privado e impulsar servicios ferroviarios de proximidad como obligación de servicio público (OSP). Asimismo, la Estrategia Indicativa Ferroviaria persigue garantizar un acceso equitativo a las infraestructuras de todos los territorios.

DATOS Y RESPALDO CIUDADANO E INSTITUCIONAL

La "Fiesta por el Tren de Cercanías" (4 de junio de 2024) reunió más de 5.000 firmas ciudadanas. Respaldo unánime de las Cortes de Aragón y PNL en el Congreso. Estudio preliminar del COICCPA: demanda potencial de 6.000 viajeros diarios → -25% del tráfico actual por carretera.

Tráficos	% Transferencia al ferrocarril											
Vehículos Huesca-Zaragoza (1,2 Pasajeros/vehiculo	IDA C1 IMD	Viajeros	Baja 5%	Media 15%	Alta 25%	Muy alta 40%	VUELTA. C2 IMD	Viajeros	Baja 5%	Media 15%	Alta 25%	Muy alta 40%
	8.518	**10.222**	511	**1.533**	**2.555**	**4.089**	9.938	11.926	596	**1.789**	**2.981**	**4.770**
Autobuses Huesca-Zaragoza (50 plazas)	IDA 22 Buses		Baja 30%	Media 45%	Alta 60%	Alta 60%	VUELTA 20 Buses		Baja 30%	Media 45%	Alta 60%	Alta 60%
	1100	1100	330	**495**	**660**	660	1000	1000	300	**450**	**600**	600
Suma de transferencias			**841**	**2.028**	**3.215**	4.749			**896**	**2.239**	**3.581**	5.370
Uso actual ferrocarril (7 trenes de ida y 6 de vuelta/150)			**1050**	**1050**	**1050**	1050			**900**	**900**	**900**	900
Total viajeros potenciales			**1.891**	**3.078**	**4.265**	**5.799**			**1.796**	**3.139**	**4.481**	**6.270**

Nota: Es habitual que un servicio ferroviario OSP eficiente absorba la mayoría de la demanda de autobuses interurbanos paralelos en un mismo corredor, haciendo que las operaciones de autobús se reconfiguren como alimentadoras del tren o para servicios puramente locales. **IMD 2023**. C1: Calzada 1 de Huesca a Zaragoza. C2: Calzada 2 de Zaragoza a Huesca.

DATOS Y RESPALDO CIUDADANO E INSTITUCIONAL

La “Fiesta por el Tren de Cercanías”, celebrada en Huesca el 4 de junio de 2024, reunió más de 5.000 firmas ciudadanas. Posteriormente, la propuesta obtuvo el respaldo unánime de las Cortes de Aragón y una PNL en el Congreso de los Diputados que recientemente ha sido rechazada por el Gobierno.

Un estudio preliminar elaborado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón estima una demanda potencial de 6.000 viajeros diarios, lo que permitiría reducir en un 25 % el tráfico actual por carretera.

MANIFIESTO POR EL TREN DE PROXIMIDAD OSP

Proximidad vs Cercanías

Los trenes de cercanías son sistemas ferroviarios que conectan el centro de una ciudad con sus áreas suburbanas, prestando servicios de corta distancia, con numerosas paradas y alta frecuencia. Están concebidos para grandes conurbaciones como Madrid o Barcelona, no para servicios orientados al desarrollo regional.

Por otra parte, la propuesta de cercanías formulada por ejemplo por la Asociación Española del Transporte (AET), con el establecimiento de nueve nuevas paradas entre Zuera y la Zaragoza periurbana, limitaría el futuro servicio de viajeros de proximidad con Huesca. Cada parada añadiría una media de tres minutos al trayecto, lo que retrasaría la llegada a Zaragoza en unos treinta minutos adicionales (hasta un total de 1 h 30 min), cuando la duración máxima del viaje debería ser inferior a una hora.

Los trenes de proximidad constituyen un servicio intermedio entre los de cercanías y los de media distancia. Su frecuencia es menor que la de los primeros, pero superior a la de los segundos.

Tras la presentación de la Estrategia Indicativa y mediante Resolución de 13 de febrero de 2023 de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, se implantaron en España los servicios ferroviarios de proximidad OSP, actualmente en cinco itinerarios por un periodo de tres años, ampliables por acuerdo del Consejo de ministros.

OPORTUNIDAD ESTRATÉGICA

La creación del tren de proximidad Huesca–Zaragoza representa una oportunidad para:

- Incrementar la fiabilidad, puntualidad, accesibilidad y calidad del servicio para los viajeros que diariamente se desplazan entre ambas ciudades.
- Favorecer el desarrollo de Aragón, impulsando un crecimiento demográfico, económico y social más equilibrado.
- Mejorar la accesibilidad de los ciudadanos de las comarcas de montaña del Altoaragón.
- Impulsar el desarrollo turístico, en el marco del acuerdo suscrito entre los Ayuntamientos de Huesca y Zaragoza, derivando hacia el Altoaragón parte de los viajeros que transitan por Aragón o por el eje AVE Madrid–Zaragoza–Barcelona.
- Aumentar los flujos de tráfico ferroviario al norte del Ebro, hacia Francia a corto plazo mediante el Canfranc, y a medio y largo plazo, con la Travesía Central de los Pirineos (TCP).
- Contribuir a los objetivos climáticos europeos, reduciendo hasta un 70 % las emisiones de CO_2 por viajero-kilómetro.
- Alinear el proyecto con los programas de apoyo financiero de la Unión Europea.

MANIFIESTO POR EL TREN DE PROXIMIDAD OSP

Proximidad vs Cercanías

PROPUESTAS

- Elaborar un estudio de viabilidad del tren de proximidad OSP Huesca–Zaragoza, con criterios de rentabilidad social, económica y ambiental para el territorio afectado.
- Incluir el nuevo servicio Huesca–Zaragoza en el futuro Programa de Actividad de ADIF 2026–2031, garantizando su financiación pública y europea.
- Crear un nodo ferroviario intermodal en Huesca, con servicios coordinados de autobuses, lanzaderas y bicicletas eléctricas, conectando de forma regular y rápida el eje Huesca–Zaragoza, al igual que en otras ciudades españolas y europeas como Toulouse–Albi o Lyon–Bourg-en-Bresse.
- Modernizar los andenes y servicios de las estaciones de Huesca, Tardienta y Zuera, mejorando su operatividad y estudiando la posibilidad de reubicar la estación de Huesca para eliminar barreras urbanas.
- Diseñar frecuencias competitivas y horarios regulares, priorizando trenes directos o semidirectos en horas punta y servicios integrados en el resto de las franjas.

CONCLUSIÓN

La creación del tren de proximidad Huesca–Zaragoza representa una oportunidad para:

El tren de proximidad Huesca–Zaragoza es un proyecto de futuro para Aragón. Su implantación generará empleo, inversión, cohesión y sostenibilidad, situando a nuestra Comunidad a la vanguardia de la movilidad del siglo XXI.

Por todo ello, las entidades firmantes reclamamos al MITMA y al Gobierno de Aragón que impulsen con carácter urgente la implantación de este servicio, esencial para el equilibrio territorial y social de nuestra Comunidad.

LO QUE HUESCA Y EL ALTOARAGÓN PRECISAN CON URGENCIA ES UN TREN DE PROXIMIDAD (OSP) DIRECTO O SEMIDIRECTO CON ZARAGOZA CIUDAD.

SEPTIEMBRE
2025

Modernización de los regadíos de Huesca. Reunión de los diputados de las Cortes de Aragón.

Regadíos históricos del Flumen y del Pantano de Arguis

SEP

MODERNIZACIÓN DE LOS REGADÍOS DEL ENTORNO DE HUESCA.

Reunión con los diputados de las Cortes de Aragón. Informe Previo.

Informe Previo

La propuesta de regar la Hoya de Huesca data de 1656, año en el cual el concejo oscense solicitó al rey Felipe IV autorización para traer aguas del Gállego. Desde entonces, los intentos han sido numerosos, y fue a partir de 1980 cuando desde la Asociación Pro-Realización del Canal de la Hoya de Huesca impulsamos con fuerza esta fallida aspiración ante la opinión pública y la Administración.

1656 **Primera propuesta documentada**

La propuesta de regar la Hoya de Huesca data de 1656, año en el cual el concejo oscense solicitó al rey Felipe IV autorización para traer aguas del Gállego.

Desde entonces, los intentos han sido numerosos.

1980 **Movilización ciudadana**

Fue a partir de 1980 cuando desde la Asociación Pro-Realización del Canal de la Hoya de Huesca impulsamos con fuerza esta fallida aspiración ante la opinión pública y la Administración.

SEP

MODERNIZACIÓN DE LOS REGADÍOS DEL ENTORNO DE HUESCA.

Reunión con los diputados de las Cortes de Aragón. Informe Previo.

El balance de aquella movilización ciudadana puede resumirse en dos realidades. El fracaso en la construcción del canal y, al mismo tiempo, el éxito de haber conseguido dos logros esenciales:

EL FRACASO

La construcción del canal no se realizó.

Esta aspiración histórica de traer aguas del Gállego a la Hoya de Huesca quedó sin materializarse.

LOS ÉXITOS

Dos logros esenciales conseguidos:

1. Regulación del río Flumen mediante el embalse de Montearagón

2. Declaración de los riegos de la Hoya de Huesca como de interés general.

¿Por qué es importante la declaración de interés general?

Conviene saber que la vigencia de este tipo de declaración supone beneficios significativos, especialmente para los sectores IX y X de Arguis y Flumen, vinculados al canal de salida de Montearagón y a la modernización de sus redes secundarias.

SITUACIÓN DEL REGADÍO EN ESPAÑA

Reunión con los diputados de las Cortes de Aragón. Informe Previo.

Gracias al Plan Nacional de Regadíos, España cuenta:

3,7

MILLONES
de hectáreas
de regadío en España

~80%

están
MODERNIZADAS
a nivel nacional

76%

modernizado
en ARAGÓN

Esto significa que unos 3 millones de hectáreas riegan ya con métodos eficientes de aspersión o goteo.

Frente a estos avances, los regantes de Huesca seguimos siendo de los últimos en adoptar este tipo de transformación.

EL RETRASO DE HUESCA

+25 AÑOS

Si bien es muy alentador que, tras más de 25 años de retraso, las Comunidades de Regantes del Embalse de Arguis, Castillo de Pompién (río Isuela), Ribera del Flumen, Cierzos Altos, Acequia de Tierz, Monflorite y Bellestar, así como la del Río Flumen y Lascasas, estén impulsando como ya sucedió y ocurre en muchas comunidades de regantes de nuestra provincia, la modernización de sus redes de riego y la mejora de las dotaciones de agua de las superficies afectadas.

SITUACIÓN ACTUAL

Se trata de sustituir acequias en tierra y redes obsoletas, de origen secular, por sistemas de futuro que permitirán por su comodidad el riego digital.

Recientemente se ha presentado a los regantes el estudio previo elaborado para acceder a los subsidios y a la financiación que emana del Gobierno de Aragón, un trabajo de gran solvencia técnica que demuestra que es posible implantar mediante una red de tuberías el riego de parcelas por presión natural, sin consumo energético, lo que garantiza la rentabilidad de la transformación

PROYECTO ESTRATÉGICO

4.300
HECTÁREAS FÉRTILES
que rodean la ciudad de Huesca y cuya viabilidad futura depende de esta modernización

Por ello, el Gobierno de Aragón, si realmente es sensible al desarrollo regional, debería apoyar decididamente este nuevo proyecto y conceder la máxima subvención posible. Solo así se podrá desbloquear la situación de declive que sufren estos regadíos y apostar por una estrategia territorial que impulse una producción agroalimentaria de mayor valor añadido, y con ello, el desarrollo empresarial y la creación de empleo.

Existen, sin duda escollos que el proyecto puede superar: la elevada parcelación (sin posibilidad de concentración) y la dispersa titularidad de las fincas, en muchos casos en manos de personas mayores o herederos desvinculados de la tierra. Sin embargo, las actuales técnicas de modernización permiten, mediante puntos de toma distribuidos, que todos los propietarios se beneficien de tal mejora.

Para los agricultores profesionales, la modernización supondrá explotaciones más competitivas por ser mejores y más seguros sus rendimientos por hectárea. Para los titulares arrendadores, significará revalorizar sus fincas y aumentar sus rentas. De este modo todo el mundo puede ganar, como si se tratara de una inversión a plazo fijo con rentabilidad asegurada.

De este modo, el regadío tradicional modernizado facilitará la entrada de nuevos actores por la vía del mercado, agricultores e inversores interesados en proyectos de alto valor añadido que mediante compra o arrendamiento consolidarán una nueva concentración productiva de las tierras por su viabilidad y rentabilidad.

Huesca, sus regantes y sus autoridades tienen ante sí una decisión de futuro. Si se impone la apatía y la falta de apoyo institucional, el declive económico se prolongará durante décadas. Pero si se apuesta por la modernización, se abrirá la puerta a una nueva etapa de dinamismo agrario y de desarrollo empresarial y territorial.

SITUACIÓN ACTUAL

1

ESTUDIO CINGRAL

La empresa de ingeniería CINGRAL ha realizado un estudio que contempla la distribución del agua desde Monteagrón. Partiendo de 4 balsas de regulación auxiliares, se conduce el agua a una serie de tomas de riego que abastece cada una de ellas 10 ha (hidrantes de riego).

2

INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO

El coste total de la inversión del proyecto asciende a 34 Millones €. Lo más positivo de esta propuesta es que todos los riegos, por aspersión o goteo, se podrán realizar sin consumo energético, reduciendo así los gastos de explotación.

3

PRINCIPAL ESCOLLO: LA FINANCIACIÓN PÚBLICA

Es en la financiación pública del proyecto donde se encuentra el principal escollo al existir tres posibilidades dependientes de la asignación presupuestaria anual existente para la modernización de los regadíos de Aragón.

EL PRINCIPAL ESCOLLO

LA FINANCIACIÓN PÚBLICA

OPCIÓN A — RECOMENDADA

Con el 50% de subvención (17 Mill€) e intereses al 3,5%, la repercusión sería de 238 €/ha/año.

238 €/ha/año

OPCIÓN B

Con 8 millones de subvención en dos expedientes e intereses al 3,5%, la repercusión sería de 364 €/ha/año.

364 €/ha/año

OPCIÓN C

Con 4 millones de subvención en dos expedientes e intereses al 3,5%, la repercusión sería de 420 €/ha/año.

420 €/ha/año

PROPUESTA

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, y teniendo en cuenta que las opciones b) y c) resultan excesivamente gravosas para los regantes, se propone la siguiente alternativa:

Incrementar las dotaciones presupuestarias correspondientes a los ejercicios 2026 y 2027, atendiendo a la relevancia estratégica y política del proyecto, de forma que se disponga de fondos suficientes para subvencionar el 50 % del coste total en dos fases sucesivas.

En consecuencia, se propone asignar 8,5 millones de euros al proyecto en cada una de las anualidades indicadas.

En caso de no poder materializar dicho apoyo presupuestario, y dada la magnitud de la inversión, es previsible que los regantes no puedan asumir una actuación estructural de esta envergadura.

La ciudad de Huesca no debería desaprovechar esta oportunidad para impulsar la modernización de su economía agroalimentaria, generando nuevos empleos, mayor actividad económica y un incremento de la recaudación fiscal derivado de dicho crecimiento.

Huesca 17 de octubre de 2025
José Ramón López Pardo
Ingeniero agrónomo del Estado
Ex director general del IRYDA

PROPUESTA

QUE EL AYUNTAMIENTO DE HUESCA DEBE ELEVAR AL GOBIERNO DE ARAGÓN

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, y teniendo en cuenta que las opciones B y C resultan excesivamente gravosas para los regantes, se propone la siguiente alternativa:

PROPUESTA DETALLADA

1

INCREMENTAR LAS DOTACIONES PRESUPUESTARIAS

Incrementar las dotaciones presupuestarias del Gobierno de Aragón correspondientes a los ejercicios 2026 y 2027, atendiendo a la relevancia estratégica y política del proyecto, de forma que se disponga de fondos suficientes para subvencionar el 50 % del coste total en dos fases sucesivas.

2

ASIGNACIÓN PROPUESTA:

En consecuencia, se propone asignar 8,5 millones de euros al proyecto en cada una de las anualidades indicadas.

8,5 MILLONES € **= 17M€ TOTAL**
= 50% subvención

EN CASO DE NO PODER MATERIALIZAR DICHO APOYO

En caso de no poder materializar dicho apoyo presupuestario, y dada la magnitud de la inversión, es previsible que los regantes no puedan asumir una actuación estructural de esta envergadura

HUESCA NO PUEDE DESAPROVECHAR ESTA OPORTUNIDAD

La ciudad de Huesca no debería desaprovechar esta oportunidad para impulsar la modernización de su economía agroalimentaria, generando:

Nuevos Empleos

Mayor Actividad Económica

Incremento de la Recaudación Fiscal
derivado del crecimiento económico que generará esta transformación

NOVIEMBRE
2025

Ferrocarril de proximidad Huesca>< *Zaragoza*

HUESCA SUENA LLEVA 5 AÑOS LUCHANDO POR EL FERROCARRIL DE PROXIMIDAD

La reivindicación Histórica

1992 — Plan Estratégico de Huesca

El primer plan estratégico de la ciudad, realizado por la consultora Intecsa, ya hablaba de la electrificación de la vía y de la mejora del tren Huesca-Zaragoza como objetivo para el crecimiento de una ciudad que en ese plan se previó para 80.000 habitantes.

2022 — Huesca Suena establece la propuesta

Tras un análisis detallado de los flujos de desplazamiento entre Huesca y Zaragoza y de los perjuicios sociales, económicos y ambientales derivados de la actual situación, Huesca Suena establece una propuesta prioritaria en favor del ferrocarril como medio sostenible de conexión entre ambas capitales.

En su día se recogieron 5.000 firmas de apoyo en un solo día

CERCANÍAS VS PROXIMIDAD: LA DISTINCIÓN CLAVE

La semántica es importante para evitar que el Ministerio pueda desestimar la demanda.

Cercanías

Concepto comercial basado en directiva comunitaria de los años 80. Concebido como un metro para grandes conurbaciones:

- Muchas frecuencias
- Numerosas paradas
- Mucha población en poco tiempo
- Hasta ~70 km de distancia
- Más plazas para ir de pie

Proximidad

Servicio pensado para poblaciones que no responden a los parámetros de cercanías:

- Adaptado a 70.000-80.000 habitantes
- Frecuencias competitivas
- Horarios regulares
- Trenes directos o semidirectos
- Cohesión territorial

Dato Clave:

Cercanías Zaragoza (C-1): 17 km entre Casetas y Miraflores
Distancia Huesca-Zaragoza: 95 km → Se escapa del ámbito de cercanías

LA NEGATIVA DEL MINISTERIO

En fechas recientes, el ministro de Transportes, Óscar Puente, manifestó en sede parlamentaria su negativa al establecimiento de un tren de Cercanías entre Huesca y Zaragoza.

El argumento ministerial:

La línea C-1, el servicio de cercanías de Zaragoza, no funciona. Sin embargo, esto es así porque, por planteamiento técnico, este servicio no puede funcionar de forma óptima para la conexión con Huesca.

La respuesta de Huesca:

Por eso es necesario precisar que la demanda NO es un cercanías, sino un servicio de PROXIMIDAD, para evitar que el Ministerio pueda desestimar la demanda aludiendo a que no es posible establecer un servicio de cercanías.

18 DE NOVIEMBRE DE 2025

REUNIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA

Sobre el ferrocarril de proximidad Huesca-Zaragoza

Contexto de la reunión:

La conformación de la comisión es uno de los acuerdos adoptados en la reunión de instituciones y agentes sociales y económicos del 29 de octubre pasado. El Ayuntamiento ha solicitado al ministro del ramo una reunión para hablar de este asunto, así como la remisión oficial de los informes sobre los que se basa la administración central para desestimar un servicio de cercanías.

NOV

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión de la comisión técnica sobre el ferrocarril de proximidad Huesca-Zaragoz

En Huesca, a 18 de noviembre de 2025, martes.

Se inicia la sesión siendo las 18:09 horas y con la presidencia de la alcaldesa de Huesca, doña Lorena Orduna Pons.

Participan las siguientes entidades representadas por las personas que también se relacionan:

PARTICIPANTES EN LA COMISIÓN TÉCNICA (I)

Presidencia Dña. Lorena Orduna Pons	Alcaldesa de Huesca
Colegio de Ingenieros de Caminos D. Miguel Estaún	Vocal de la Junta y representante en Huesca
Huesca Suena D. Pedro Camarero Gallardo	Presidente
Huesca Suena D. Carlos Nasarre Puente	Vicepresidente, Coord. Grupo Urbanismo e Infraestructuras
Huesca Suena D. José Ramón López Pardo	Vocal, experto en infraestructuras

NOV

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión de la comisión técnica sobre el ferrocarril de proximidad Huesca-Zaragoz

Huesca Excelente D. Raúl Benito Pertusa	Vicepresidente
Colegio de Arquitectos de Aragón D. Javier Olacia Mange	Demarcación de Huesca
Universidad de Zaragoza Dña. Sara Malo Fumanal	Directora de Secretariado, Campus de Huesca
CEOE Huesca D. Javier Cruz León	Director General
Cámara de Comercio e Industria D. Jorge Gómez Sampietro	Director de Fundesa
Asoc. Amigos del Ferrocarril D. Jaime y D. Miguel Larruga	Asesores técnicos
Comarca de La Hoya Dña. Mónica Soler Navarro	Presidenta

Asiste para levantar acta de la sesión don Jorge Orús Sampietro, del gabinete de Alcaldía.

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión

Interviene Dña. Lorena Orduna Pons y D. Ricardo Oliván — por parte del Ayto. de Huesca

Toma la palabra la alcaldesa, doña Lorena Orduna Pons, para dar la bienvenida a los asistentes y agradecer su presencia. Sitúa la reunión en el contexto de la reivindicación de la ciudad para mejorar el ferrocarril Huesca-Zaragoza y la desestimación por parte del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible de un “servicio de cercanías”.

Recuerda que la conformación de la comisión es uno de los acuerdos adoptados en la reunión de instituciones y agentes sociales y económicos del 29 de octubre pasado. El Ayuntamiento, por su parte, ha solicitado al ministro del ramo una reunión para hablar de este asunto, así como la remisión oficial de los informes sobre los que se basa la administración central para desestimar un “servicio de cercanías”.

El primer teniente de alcalde, don Ricardo Oliván, indica por su parte que es necesario poner la atención en la demanda de usuarios porque es el criterio fundamental que sostiene la reivindicación de Huesca. En este sentido, indica, irá el estudio que va a encargar el Ayuntamiento y del que se hablará posteriormente.

La alcaldesa abre el turno de intervenciones para que cada entidad exponga sus propuestas.

Participa D. Miguel Estaún — por parte del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Por parte del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, don Miguel Estaún indica que la institución ha venido prestando apoyo técnico a la plataforma “Huesca Suena” en su estudio de ferrocarril de proximidad Huesca-Zaragoza y la presencia del Colegio en la comisión es apoyar la demanda planteada dando soporte técnico a la sociedad civil.

Abre la intervención D. Pedro Camarero — por parte de Huesca Suena

Abre la intervención de “Huesca Suena” su presidente, don Pedro Camarero, quien indica que esta entidad lleva cinco años luchando por el ferrocarril de proximidad, una denominación esta que se ajusta más a las necesidades de la ciudad que la de “cercanías”.

Ya en su día se recogieron en un día 5.000 firmas de apoyo a esta demanda. El trabajo ha continuado y ahora se ha presentado un manifiesto de apoyo, con un proceso de recogida de firmas.

Indica que don José Ramón López Pardo, también por Huesca Suena, ha elaborado un documento que se ha hecho llegar al Ayuntamiento. Este documento se adjunta al acta.

Expresa don Pedro Camarero el “apoyo total” a la iniciativa del Ayuntamiento para crear una simbiosis entre sociedad civil y Ayuntamiento. Indica que el único informe de que se dispone del Ministerio es que la línea C-1, el servicio de cercanías de Zaragoza en el cual han llegado a plantear algunos informes la inclusión de Zaragoza y localidades de la ruta, no funciona, e indica que es así porque, por planteamiento técnico, este servicio no puede funcionar de forma óptima.

Presenta D. Carlos Nasarre Puente — por parte de Huesca Suena

Don Carlos Nasarre Puente, de Huesca Suena, presenta el grupo de participación de Huesca Suena y sus objetivos y el trabajo realizado para apoyar la demanda.

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión

Participa D. José Ramón López Pardo — por parte de Huesca Suena

Agradece al Ayuntamiento que haya asumido el liderazgo de la demanda y esté dispuesto a impulsarla.

Hace historia y recuerda que el primer plan estratégico de la ciudad, que data de 1992, realizado por la consultora Intecsa, hablaba ya de la electrificación de la vía y de la mejora del tren Huesca-Zaragoza como objetivo para el crecimiento de una ciudad que en ese plan se previó para 80.000 habitantes.

Precisa que, al principio, en Huesca Suena se habló de “cercanías” en el contexto de los objetivos 2030 de desarrollo sostenible, pero la estrategia marco general del Ministerio contempla las cercanías como un servicio con muchas frecuencias, numerosas paradas y el movimiento de una numerosa población.

Es más apropiada –subraya– la idea de proximidad para poblaciones que no responden a los parámetros de las cercanías. Proximidad está pensada para resolver el problema de una ciudad como Huesca y su comarca, entre 70.000 y 80.000 habitantes.

Por tanto, es necesario precisar que la demanda no es un cercanías, sino un servicio de proximidad, para evitar que el Ministerio pueda desestimar la demanda aludiendo a que no es posible establecer un servicio de cercanías.

Desgrana algunos aspectos recogidos en el documento NOTAS PARA EL IMPULSO DEL PROYECTO DE TREN PROXIMIDAD OSP HUESCA-ZARAGOZA, de Huesca Suena, que se adjunta al acta.

Indica que es necesario, además, analizar los fondos europeos a los que sería posible acceder y los mecanismos de financiación en un esquema por fases, y recuerda que la aprobación de un servicio de proximidad depende no solo del Ministerio sino también de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia.

Agrega que es necesaria la colaboración con el Gobierno de Aragón.

La alcaldesa habla de la buena sintonía con el Gobierno de Aragón y la designación de dos personas para formar parte de la comisión.

Alude también doña Lorena Orduna a que el Ayuntamiento ha hecho un esfuerzo por implantar la Zona de Bajas Emisiones y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y que este esfuerzo debe tener su correspondencia en la decisión del Ministerio de procurar el acceso a Huesca mediante el ferrocarril como alternativa al transporte por carretera.

Don José Ramón López Pardo advierte de que la Unión Europea plantea el objetivo de triplicar viajeros en ferrocarril para sacar a los viajeros de la carretera. Y hay que estar preparado para los fondos que puedan obtenerse y justificar que de 9.000 vehículos entre Huesca y Zaragoza se pueda determinar qué porcentaje de pasajeros pasa al tren.

Es necesario, subraya, un estudio de demanda y determinar qué papel juega Huesca como nudo intermodal en la provincia.

Interviene D. Raúl Benito Pertusa — Vicepresidente de Huesca Suena

Por parte de Huesca Excelente, don Raúl Benito indica que mucho del futuro de Huesca depende de la relación con Zaragoza y las comunicaciones frecuentes por tren, que la gente valora como óptimas. Las comunicaciones por tren son absolutamente necesarias para esa conexión, subraya.

Indica que es importante el número de viajeros, pero hay que atender también a factores más cualitativos:

1. Pérdida de población: Oscenses que viven en Zaragoza porque se cansan de viajar en coche cada día.

2. Pérdida de talento: Trabajadores que no captan las empresas oscenses.

3. Falta de atracción: Potenciales trabajadores de Zaragoza que no vienen a Huesca porque no encuentran comunicaciones adecuadas.

4. Fuga de jóvenes: Por causa de que las comunicaciones no son óptimas, los jóvenes se abren más a establecerse en otras ciudades. Por el contrario, si lo fueran, les costaría más irse de Huesca.

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión

Interviene D. Javier Olacia — por parte del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón,

Interviene en representación del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, don Javier Olacia, quien recuerda que ya la entidad colegial participó en un programa de necesidades del estudio de la Cámara de Comercio. Indica que trabajar conjuntamente con Zaragoza podría ser una buena estrategia. Muestra el apoyo a las iniciativas que se adopten.

Participa Dña. Sara Malo Fumanal — Directora de Secretariado, Campus de Huesca, se refiere a los beneficios para la comunidad universitaria de la mejora de las comunicaciones ferroviarias

Beneficios para la comunidad universitaria:

- Hay muchas personas de Zaragoza que van y vienen cada día: profesorado, alumnado y personal de administración y servicios.
- La mejor conexión ferroviaria facilitaría la movilidad.
- Es necesaria una mejora de los horarios, muy concentrados los pocos trenes que hay en las franjas horarias.
- Por esta razón, algunas facultades han adaptado los horarios de clases a los horarios del tren,teniendo en cuenta también factores como la necesidad de desplazarse, por ejemplo, a la Escuela Universitaria Politécnica, una vez que se llega a Huesca.
- Hay limitaciones en los servicios de Avanza y no se cubre toda la demanda. Si la ciudad quiere que el campus crezca y que haya nuevas titulaciones, es importante que esté bien conectada, apunta.

"Si la ciudad quiere que el campus crezca y que haya nuevas titulaciones, es importante que esté bien conectada."

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión

Interviene D. Javier Cruz — por parte de CEOE Huesca

Por parte de CEOE Huesca, don Javier Cruz apunta que es necesario que todos los participantes tengan clara la información de partida y, a partir de este conocimiento, poder aportar. Existe, señala, disparidad de conocimiento técnico en la comisión, por lo que tener acceso a los documentos que faciliten un conocimiento mínimo es necesario para que el trabajo sea fructífero. Invita a no ver a Zaragoza como el enemigo, sino como un aliado.

Participa D. Jorge Gómez Sampietro — por parte de la Cámara de Comercio e Industria

Don Jorge Gómez, por parte de la Cámara de Comercio e Industria, indica que es importante la participación en la sesión. Recuerda que la Cámara elaboró en 2006 un primer documento con una comisión de infraestructuras y se hizo una propuesta que se actualizó en 2022. Indica que, para general conocimiento, está colgada en la web de la Cámara, en el apartado servicio de estudios.

Es necesario, continúa, realizar un estudio de demanda potencial y aporta dos objetivos, en línea con estos informes de la institución.

PROPUESTAS DE LA CÁMARA

1. **AUMENTAR LAS FRECUENCIAS**
   Hay seis diarios por sentido de circulación y el objetivo sería aumentar a diez.

2. **CAMBIO DE TECNOLOGÍA DE TRENES**
   En función de la potencia de alimentación de las catenarias

3. **INCORPORAR NUEVAS TECNOLOGÍAS**
   Posibilidad de hidrógeno en los ferrocarriles

Hay que consensuar un documento técnico que no se pueda rebatir y que sea comprensible y que sirva al otro grupo que se va a formar de estrategia de movilización.

Recuerda que en 2023 Renfe crea los servicios de proximidad, que no estaban contemplados en 2022, y enfatiza que la semántica es importante. Pone como ejemplos comparables las líneas Medina del Campo-Valladolid y Palencia-Valladolid, de proximidad.

A la mejora de la conectividad de estudiantes y trabajadores hay que añadir la importancia para el ocio, apunta.

Intervienen seguidamente don Jaime Larruga y don Miguel Larruga, de la Asociación de Amigos del Ferrocarril.

Don Jaime Larruga recuerda que han venido asesorando al Ayuntamiento desde hace años y que, en este tiempo, de más de treinta años, el escenario ha cambiado, desde la estructura empresarial de la propia Renfe o la liberalización del transporte hasta la propia situación de la estación de Huesca, un factor que habría que tener en cuenta afrontar.

Explicación técnica del concepto de cercanías:

Don Miguel Larruga explica que el concepto de cercanías es comercial y se basa en una directiva comunitaria de los años 80, cuando en España se definen una serie de servicios que pueden ser subvencionables. Renfe se adapta a esta directiva como un metro para grandes conurbaciones, para cubrir una distancia hasta unos 70 kilómetros, en las que hay que desplazar mucha población en poco tiempo y en horas punta, con trenes muy veloces y muchas paradas.

Están concebidos con más plazas para ir de pie y mucha aceleración.El regional es un servicio para más distancia y menos población.

El problema específico:

Recuerda que las cercanías en Zaragoza tienen 17 kilómetros entre Casetas y Miraflores y, si se extendieran a Huesca, tendrían 95 kilómetros, por lo que se escapa del ámbito de unas cercanías y habría que prestar el servicio con material apto para ir de pie.

AYUNTAMIENTO DE HUESCA. FERROCARRIL DE PROXIMIDAD HUESCA><ZARAGOZA

Acta de la reunión

Explica la situación de la infraestructura ferroviaria entre Huesca y Zaragoza, que, con la situación actual, presenta un problema para la ampliación de servicios.

Existe, por tanto, limitación en la capacidad para encajar horarios de servicios. Unido a los costes de tracción, hace que sea necesario un estudio coherente para poder ver si se pueden optimizar los servicios actuales, incrementar la capacidad de asientos, aumentar horarios, etcétera.

Plantea que, con la configuración actual del transporte, Huesca debería participar en el área metropolitana de transporte de Zaragoza y beneficiarse de ello.

Indica, en conclusión, tras exponer datos técnicos sobre la infraestructura, que hay que “hilar muy fino” a la hora de establecer qué se pide.

Interviene Dña. Mónica Soler.— presidenta de la Comarca de La Hoya de Huesca – Plana de Uesca

Por parte de la Comarca de La Hoya de Huesca – Plana de Uesca interviene su presidenta, doña Mónica Soler. Indica que es importante que la comarca esté representada. Sería importante unificar la documentación disponible para que todos los miembros tuvieran acceso a ella.

Comenta que la consecución de un servicio de proximidad es importante para los empresarios, estudiantes, universidad y que haga que la población se asiente en presupuesto, y planificar qué se puede hacer a medio, corto y largo plazo y disponer de argumentos para que el Ministerio no tenga excusas.

Toma la palabra el segundo teniente de alcalde y concejal de Movilidad, don Iván Rodríguez, quien expone algunos aspectos del documento de licitación del estudio de demanda del ferrocarril de proximidad, documento que se adjunta al acta.

Se abre a aportaciones de los asistentes.

Por Huesca Suena, don José Ramón López Pardo subraya que son necesarios planteamientos que sean inmediatos, pero también una previsión para un futuro a largo plazo para cuando exista dinero de Europa. Tiene que existir un estudio para cuando exista dinero, advierte.

Don Ricardo Oliván apunta que es un estudio de demanda, no un documento de soluciones técnicas.

Don José Ramón López Pardo subraya la importancia de contar con dos estudios, el de demanda y otro técnico.

Don Ricardo Oliván indica que el estudio se licitará para conocer cuál es la demanda real y cuál sería si existieran más servicios. Agrega que es el primer paso “para que sea viable el estudio de viabilidad” y que lo importante es sumar datos y voluntad política.

Don Pedro Camarero plantea que en el estudio debe plantearse en las encuestas que se realicen el factor precio y abonos para estimar de manera fehaciente la demanda.

La alcaldesa confirma que se podrá aportar al documento de condiciones del contrato.

Don Ricardo Oliván indica que el documento de condiciones para el contrato se pasará por correo electrónico para que se aporten propuestas con un plazo corto.

Don José Ramón López Pardo invita a establecer bien las demandas a corto plazo y aboga por realizar encuestas de campo para conocer las tipologías de viajeros y los puntos de orignen-destino. Debe ser, el de demanda, un estudio de acompañamiento para una reunión con el ministro. E indica que en los argumentos debe tenerse en cuenta que el ferrocarril es un elemento de cohesión territorial; precisamente la denominación que se da en Francia a este tipo de servicios.

Se concreta el objetivo de que, en primer lugar, se procederá a una solicitud de incremento de servicios, para que una oferta renovada tire de la demanda.

Se abre a aportaciones de los asistentes.

Don Jorge Gómez alerta de la necesidad de que cualquier tipo de cambio en el servicio sea objeto de promoción y comunicación.

El Ayuntamiento establece un plazo hasta el viernes para realizar aportaciones al documento de condiciones del contrato para poder licitarlo a principios de la semana posterior.

Se informa de que la comisión para estudiar movilizaciones se convocará la semana siguiente a la celebración de esta primera comisión técnica.

La siguiente reunión de la comisión técnica se convocará en función de la marcha de los trabajos planteados.

Don José Ramón López Pardo señala que hay que conseguir un equilibrio entre trabajos técnicos y movilizaciones en función de la receptividad del Ministerio.

La alcaldesa informa finalmente de que se creará un contenedor de información con acceso para todas las entidades participantes, y se remitirá por correo electrónico el acta y el documento base del contrato del estudio de demanda.

Y no habiendo nada más que tratar, se levanta la sesión siendo las 19:50 horas.

MANIFIESTO POR EL TREN DE PROXIMIDAD *(en la WEB)*

Huesca Suena impulsa una iniciativa ciudadana en favor del tren de proximidad entre Huesca y Zaragoza

Publicación: 27 de octubre de 2025

La Plataforma ciudadana Huesca Suena estableció en 2022, tras un análisis detallado de los flujos de desplazamiento entre Huesca y Zaragoza y de los perjuicios sociales, económicos y ambientales derivados de la actual situación, una propuesta prioritaria en favor del ferrocarril como medio sostenible de conexión entre ambas capitales. Desde entonces, ha desarrollado diversas actuaciones de impulso, seguimiento y sensibilización pública sobre este proyecto estratégico.

En fechas recientes, el ministro de Transportes, Óscar Puente, manifestó en sede parlamentaria su negativa al establecimiento de un tren de Cercanías entre Huesca y Zaragoza.

Ante esta posición, Huesca Suena remitió el pasado viernes a los partidos políticos, entidades sociales y asociaciones ciudadanas el Manifiesto por el Tren de Proximidad Huesca–Zaragoza, que ahora se hace público a través de los medios de comunicación.

El objetivo es recoger el mayor número posible de adhesiones y firmas en una fecha señalada para el 11 de noviembre, fecha en la que se prevé su presentación ante las distintas administraciones públicas, especialmente ante el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA).

MANIFIESTO POR EL TREN DE PROXIMIDAD *(en la WEB)*

Huesca Suena impulsa una iniciativa ciudadana en favor del tren de proximidad entre Huesca y Zaragoza

Publicación: 27 de octubre de 2025

Desde Huesca Suena, como impulsores de esta iniciativa y sin ánimo de protagonismo, razón por la cual el Manifiesto carece de firma, celebramos la aprobación unánime del Pleno del Ayuntamiento de Huesca, el pasado viernes, en apoyo a esta propuesta ferroviaria.

Recordamos y reiteramos que el término “cercanías”, utilizado para favorecer la comprensión popular, debe concretarse, por las razones que se detallan en el propio manifiesto, en la implantación de un Tren de proximidad, adaptado a las necesidades reales de movilidad de nuestro territorio.

Cuando la sociedad civil y empresas caminan unidas refuerzan las iniciativas institucionales y municipales, y todos con un mismo propósito, genera que cualquier proyecto estratégico como la mejora del servicio ferroviario que Huesca merece, se convierte en una oportunidad real de progreso.

DESCARGAR MANIFIESTO

Únete y Firma por el Tren de Proximidad Huesca–Zaragoza

JORNADA DE FIRMA DEL MANIFIESTO

Sobre Tren de Proximidad #HUESCA/ZARAGOZA

Jornada de presentación, información y firma MANIFIESTO

Desde Huesca Suena, sólo se pretende realizar la labor de presentación y cohesión entre las entidades interesadas. La Plataforma, es una entidad más.

Objetivo:

Desde la intervención del ministro de Transportes, con su anuncio de la negativa al proyecto, popularmente conocido como ¨Cercanías¨ se entiende es momento de situar las propuestas y acciones en su correcta definición: ¨Tren de Proximidad

Formato:

- Presentación del Manifiesto, por parte de representantes de Huesca Suena
- Intervenciones de los asistentes
- Protocolo de firmas de adhesión

JORNADA DE FIRMA DEL MANIFIESTO

11 de noviembre de 2025 — 18:00h — Eboca

Diferentes asociaciones, colectivos, instituciones y representantes de partidos políticos acudieron a la llamada de Huesca Suena para firmar el manifiesto.

Invitados y Firmantes:

AA.PP.: DPH, Ayuntamiento de Huesca, Comarca de Huesca
PartidosPolíticos : PP, PSOE, VOX, PAR, CHA, Verdes Equo
Organizaciones: CEOE Cepyme Huesca, Cámara de Comercio, Universidad de Zaragoza, Campus de Huesca
Asociaciones Gremiales: Comercio, Hostelería, Metal
Sindicatos: UGT, CC.OO., CESIF
Colegios: Arquitectos, Ing. T. Industriales, Ing. Caminos, Economistas
Sociedad civil: Plataforma de Huesca Suena, Huesca Excelente Foro Empresarial, Club de Opinión Lucas Mallada, Instituto de Estudios Altoaragoneses
Entidades sociales: Cadis, Fundación Agustín Serrate, Valentia, Asoc. Down, Fundación Cruz Blanca

JORNADA DE FIRMA DEL MANIFIESTO

En Huesca, a 22 de octubre del 2025

Otras observaciones:

Huesca Suena busca la mayor cantidad de apoyos para llegar al ministro con la reivindicación del tren de proximidad.

Consideran que supondría un impulso importante para la capital oscense.

REPERCUSIÓN EN PRENSA

CADENA SER — Radio Huesca — 11/11/2025

"Huesca Suena busca la mayor cantidad de apoyos para llegar al ministro con la reivindicación del tren de proximidad"

S. Fernández-Vizarra
Radio Huesca11/11/2025 - 12:23 CET Huesca

CADENA SER — Radio Huesca — 11/11/2025

Diferentes asociaciones, colectivos, instituciones y representantes de partidos políticos acudían a la llamada de Huesca Suena y realizar la firma del manifiesto en favor del tren de proximidad entre la capital oscense y Zaragoza y llegar con esta reivindicación al Ministerio de Transportes.

La plataforma lleva varios años trabajando con este anhelo para la ciudad de Huesca por la gran cantidad de personas que cada día se desplazan hasta la capital del Ebro, se cifra según algunos estudios en unas 6.000 personas.
Entrevista Pedro Camarero, presidente de Huesca Suena.
00:00:0012:23

"Es una necesidad patente. Todos los días aproximadamente 1.300 oscenses vana a trabajar a Zaragoza y unos 1.500 vienen a Huesca. Hay varios miles de vehículos particulares todos los días que viajan entre las dos ciudades. Ese estudio se hizo no solamente por Huesca Suena sino también por el Colegio de Ingenieros de Caminos y se llegaba a una estimación de uso diario de unas 6.000 personas".

El acto se realizaba en las instalaciones de Eboca con una buena respuesta para lo que supondría una "oportunidad estratégica" para el territorio. Desde la Plataforma se procedió al envío del manifiesto a las diferentes entidades y organizaciones para que lo pudieran leer y valorar y hoy se ratifica su apoyo. "Nos han confirmado varios partidos políticos, administraciones y organizaciones sociales y empresariales", ha explicado Pedro Camarero, el presidente de la plataforma Huesca Suena.

Insisten en la necesidad de diseñar frecuencias competitivas y horarios regulares, priorizando trenes directos o semidirectos en horas punta y servicios integrados en el resto de las franjas. Lo que responde al término "tren de proximidad". "Es un modelo que ya está instalado en algunos sitios en España y en Europa y está funcionando muy bien. El secreto es frecuencia, horario y precio. Si estos tres componentes se articulan en condiciones el servicio funciona segurísimo"; valora Camarero, y lamenta además el "colapso" en algunas horas del tren regional.

REPERCUSIÓN EN PRENSA

CADENA SER — Radio Huesca — 11/11/2025

De ahí la necesidad de realizar un estudio pormenorizado en cuanto a frecuencias y precios, ya que el potencial de usuarios es muy grande... Varios estudios lo avalan tal como destaca el presidente.

El manifiesto firmado estará disponible en la web de Huesca Suena para que otras entidades se adhieran. A partir de ahí hacer llegar este manifiesto a las administraciones competentes. El destino final del escrito es el Ministerio de Transportes. "Primero hacer un estudio en condiciones e incluirlo dentro de los planes estratégicos de este país"; insisten desde la Plataforma.

Huesca Suena llama a sumarse al 'Manifiesto por el tren de proximidad Huesca-Zaragoza'

El texto, que han enviado a partidos políticos, entidades sociales y asociaciones ciudadanas, será remitido al Ministerio de Transportes el 11 de noviembre

REPERCUSIÓN EN PRENSA

EUROPA PRESS — Noticia Actualizada 27/10/2025 a las 12:40

Un tren en la Estación Intermodal de Huesca. Laura Ayerbe

REPERCUSIÓN EN PRENSA

EUROPA PRESS — Noticia Actualizada 27/10/2025 a las 12:40

La Plataforma Huesca Suena ha impulsado una iniciativa ciudadana para favorecer la implantación del tren de proximidad entre Huesca y Zaragoza. Así, ha elaborado el 'Manifiesto por el tren de proximidad Huesca-Zaragoza' que ha enviado a partidos políticos, entidades sociales y asociaciones ciudadanas para su adhesión antes del 11 de noviembre, fecha en la que será remitido al Ministerio de Transportes, entre otras administraciones públicas.

La Plataforma Huesca Suena remitió la pasada semana a partidos políticos, entidades sociales y asociaciones ciudadanas el manifiesto, para recoger el mayor número posible de adhesiones y firmas, ante la negativa del ministro de Transportes, Óscar Puente, en sede parlamentaria de establecer un tren de cercanías entre Huesca y Zaragoza.

REPERCUSIÓN EN PRENSA

EL DIARIO DE HUESCA—27/10/2025

Un tren en la Estación Intermodal de Huesca. Laura Ayerbe

REPERCUSIÓN EN PRENSA

EL DIARIO DE HUESCA—27/10/2025

La Plataforma ciudadana Huesca Suena ha emitido el Manifiesto por el Tren de Proximidad Huesca-Zaragoza en el que defiende en el que asegura que es un proyecto de futuro para Aragón "cuya implantación generará empleo, inversión, cohesión y sostenibilidad, situando a nuestra Comunidad a la vanguardia de la movilidad del siglo XXI", por lo que propone a instituciones y entidades de la sociedad civil que reclamen al Ministerio de Transportes y Medio Ambiente y al Gobierno de Aragón que impulsen urgentemente este servicio "esencial para el equilibrio territorial y social de nuestra Comunidad.

"Se comprometen al seguimiento e impulso de estas actuaciones en el marco de su competencia, sabiendo que el desarrollo regional depende según la OCDE de la cooperación y colaboración transversal entre todos los actores públicos y privados implicados", concluye el Manifiesto.

Huesca Suena estableció en 2022, tras un análisis de los flujos de desplazamiento entre Huesca y Zaragoza y de los perjuicios sociales, económicos y ambientales derivados de la actual situación, una propuesta prioritaria en favor del ferrocarril como medio sostenible de conexión entre ambas capitales. Desde entonces, ha desarrollado diversas actuaciones de impulso, seguimiento y sensibilización pública sobre este proyecto estratégico, como jornadas con expertos (Ignacio Barrón de Angoiti) y representantes institucionales.

En fechas recientes, el ministro de Transportes, Óscar Puente, manifestó en sede parlamentaria su negativa al establecimiento de un tren de Cercanías entre Huesca y Zaragoza. El objetivo de la Plataforma es "recoger el mayor número posible de adhesiones y firmas en una fecha señalada para el 11 de noviembre", fecha en la que se prevé su presentación ante las distintas administraciones públicas, especialmente ante el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA).

REPERCUSIÓN EN PRENSA

EL DIARIO DE HUESCA—27/10/2025

Desde Huesca Suena, la gran impulsora de esta iniciativa y sin ánimo de protagonismo, razón por la cual el Manifiesto carece de firma, "celebramos la aprobación unánime del Pleno del Ayuntamiento de Huesca, el pasado viernes, en apoyo a esta propuesta ferroviaria. Recordamos y reiteramos que el término “cercanías”, utilizado para favorecer la comprensión popular, debe concretarse, por las razones que se detallan en el propio manifiesto, en la implantación de un Tren de proximidad, adaptado a las necesidades reales de movilidad de nuestro territorio".

Concluye que, cuando la sociedad civil y empresas caminan unidas refuerzan las iniciativas institucionales y municipales, y todos con un mismo propósito, genera que cualquier proyecto estratégico como la mejora del servicio ferroviario que Huesca merece, se convierte en una oportunidad real de progreso.

ENCUENTROS CON PARTIDOS POLÍTICOS PARA PRESENTAR PROPUESTAS QUE SEAN INCLUIDAS EN LOS PROGRAMAS PARA LAS PRÓXIMAS ELECCIONES AUTONÓMICAS

Con el objetivo de trasladar a las distintas formaciones políticas las propuestas de la SOCIEDAD CIVIL, a través de HUESCA SUENA, en el mes de diciembre de 2025 se enviaron comunicaciones a todas ellas.

En los primeros días de enero de 2026 se llevaron a cabo.

Agradecemos la escucha activa de todos ellos, su identificación con los objetivos que presentamos y el compromiso de intentar incluir todo lo posible en sus respectivos programas.

CIERRE DE LA MEMORIA 2025

Cerramos la memoria de 2025 con la satisfacción de ver avanzar, poco a poco, la reivindicación de HUESCA SUENA de contar con un Servicio Ferroviario de Tren de Proximidad, uno de los proyectos más trabajados y defendidos desde hace más de cuatro años, y con la involucración del Ayuntamiento de Huesca y el Gobierno de Aragón en esta última fase.

Confiamos en que se obtendrán resultados.

Lo confirmaremos en el 2026."

— Huesca Suena

Cuando la sociedad civil y empresas caminan unidas refuerzan las iniciativas institucionales

HUESCA SUENA

HUESCA SUENA

Un impulso para la ciudad
desde su Sociedad Civil

MEMORIA 2025