

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Silvia FRANCO GONZÁLEZ y Ester MUÑOZ DE LA IGLESIA, Diputadas pertenecientes al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente **pregunta al Gobierno, de la que desean obtener respuesta por escrito.**

El Corredor Oeste-Ruta de la Plata fue un importante eje vertebrador entre relevantes núcleos del oeste de la Península Ibérica hasta 1985 para el tráfico de viajeros, cuando quedó fuera de servicio, y una década después para el de mercancías en el tramo Astorga-Plasencia, con un elevado coste social y económico para las zonas afectadas.

El 5 de diciembre de 2022, el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea adoptó su Orientación general sobre la revisión del Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T/TEN-T). Esta Red persigue contribuir a la consecución de los objetivos en materia de movilidad sostenible, al buen funcionamiento del mercado interior y a la cohesión económica, social y territorial de la UE. Esta red se desarrollará de forma gradual en tres etapas: la red básica deberá completarse en 2030, la red básica ampliada en 2040 y la red global en 2050.

Lamentablemente, el Gobierno de España no consideró prioritario el corredor ferroviario Ruta de la Plata y, tras estar inicialmente descartado, finalmente apareció contemplado únicamente en la red global de la RTE-T, retrasando su posible vuelta a la actividad hasta 2050. En la sociedad civil (plataformas, asociaciones, instituciones, cámaras de comercio, etc.) han aflorado numerosas voces que piden rectificar esa decisión para incluir la infraestructura en la red básica para el año 2030 y poder adelantar la llegada de fondos europeos, empezando por el importante tramo entre Astorga y Plasencia.

A través de una enmienda del Partido Popular Europeo, el 13 de abril de 2023 la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo (TRAN) acordó incluir el

tramo ferroviario de pasajeros y mercancías Astorga-Zamora-Salamanca-Plasencia dentro de la red básica ampliada, con un horizonte de puesta en marcha en 2040.

Por otro lado, en febrero de 2024 el Ministerio de Transportes adjudicó el contrato de servicios para la redacción del estudio de viabilidad de esta conexión ferroviaria con un plazo de ejecución de 24 meses y un presupuesto de unos 0,8 millones de euros. Según informaciones públicas, este estudio no estará finalizado en la fecha inicialmente prevista y su conclusión se retrasa hasta finales de 2026.

Este retraso podría llegar a comprometer la posibilidad de incluir esta infraestructura en la red básica ampliada y de licitar y ejecutar las obras del tramo Astorga-Plasencia incluso en el horizonte de 2040.

Además, si este estudio se concluye en 2026 y no se acompaña de decisiones efectivas de planificación, financiación y ejecución en esta década, su utilidad práctica para cumplir el objetivo reconocido del Gobierno de incluir el corredor en al red global de 2050, será muy limitada, porque las hipótesis de demanda, costes, marco normativo e incluso prioridades europeas habrán quedado desfasadas mucho antes de que se acometa realmente la obra, convirtiendo de facto este estudio en un mero ejercicio para ganar tiempo más que en una herramienta real para reabrir el corredor.

1. ¿En qué fecha concreta se acordó la prórroga del contrato del estudio de viabilidad del corredor ferroviario de la Ruta de la Plata entre Astorga y Plasencia, y hasta qué nueva fecha se ha ampliado el plazo de ejecución de dicho contrato?
2. ¿Qué razones técnicas, administrativas o de cualquier otro tipo han motivado la decisión de prorrogar el plazo de dicho estudio de viabilidad, detallando, en su caso, las incidencias sobrevenidas, la necesidad de trabajos adicionales, la falta de medios o cualquier otra circunstancia invocada?
3. ¿Qué órgano concreto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, u otro departamento u organismo dependiente, adoptó la decisión de prorrogar el contrato del estudio de viabilidad de la Ruta de la Plata, y mediante qué instrumento formalizó dicha prórroga?

4. ¿Qué modificaciones se han introducido en el contrato inicial del estudio de viabilidad como consecuencia de esta prórroga, tanto en lo relativo al alcance de los trabajos como, en su caso, al presupuesto, los hitos parciales, los entregables o el régimen de penalizaciones, indicando si dichas modificaciones han sido publicadas en la Plataforma de Contratación del Sector Público?
5. ¿Tiene previsto el Gobierno acordar nuevas prórrogas sobre este mismo contrato? ¿Se compromete a que el estudio esté concluido y hecho público dentro del nuevo plazo actualmente fijado?
6. ¿Qué consecuencias concretas tendrá este retraso del estudio de viabilidad sobre el calendario para la tramitación ambiental, la redacción de los proyectos constructivos, la licitación de las obras y la posible puesta en servicio del corredor ferroviario en el horizonte de 2040?
7. ¿Considera el Gobierno que un estudio de viabilidad finalizado en 2026 puede seguir siendo una base técnica suficiente para justificar la ejecución de actuaciones en el horizonte de 2050? ¿Se compromete a actualizarlo periódicamente para evitar que quede obsoleto antes de que se liciten las obras?
8. ¿Cómo justifica el Gobierno ante la ciudadanía y ante las instituciones europeas la utilidad de invertir recursos públicos en un estudio de viabilidad cuya ejecución se retrasa y cuyas conclusiones pueden, ni siquiera, al objetivo declarado por el propio Gobierno de incluir el corredor en la red global de 2050?

Madrid, 20 de abril de 2026

Vº Bº

LA SECRETARIA GENERAL

Fdo:

LAS DIPUTADAS