

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, Alberto Ibáñez Mezquita, Diputado del Grupo Parlamentario Plurinacional Sumar, a instancia de Chunta Aragonesista (CHA), formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita, relativa a **la razón que justifica el rechazo de la ampliación del Cercanías de Zaragoza hasta Huesca y otras ciudades aragonesas.**

El 9 de abril de 2024 la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible aprobó, por amplísima mayoría y sin votos en contra, la proposición no de ley 161/226, sobre la mejora y ampliación del Cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca como apuesta para la descarbonización del transporte, presentada por el Grupo Plurinacional Sumar. En ella, se instaba al Gobierno, entre otras medidas, a «elaborar en este ejercicio los estudios necesarios para ampliar el servicio ferroviario del área metropolitana de Zaragoza, ampliando la línea C1 (corredor del Ebro) desde Gallur hasta Quinto, creando una nueva C2 por el corredor norte desde la ciudad de Huesca hasta Zaragoza continuando por el corredor del Huerva hasta Cariñena y creando una nueva C3 desde Calatayud hasta Zaragoza por el corredor del Jalón (análisis técnico de la demanda potencial, distribución de la población y flujos de movilidad cotidiana del entorno, desde una perspectiva multimodal y de sostenibilidad económica, social y ambiental, viabilidad técnica, disponibilidad de material y de personal...); y garantizar las inversiones en esta legislatura que permitan ejecutar su puesta en marcha (...)».

Año y medio después, a pregunta del Diputado Jorge Pueyo, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible declaró el 15 de octubre de 2025 en el Pleno del Congreso que los estudios elaborados por técnicos del Ministerio y de la empresa INECO en relación con el Cercanías de Zaragoza eran negativos, argumentando que «la línea C1 de Zaragoza tiene un aprovechamiento del 7,61%», siendo «la línea con menos utilización de toda España» y concluyendo que «La demanda es bajísima y no se justifica la construcción de una ampliación de la línea».

Por ello, el 20 de octubre el Diputado Jorge Pueyo registró la pregunta 184/29770, relativa a la razón que justifica el rechazo de la ampliación del Cercanías de Zaragoza hasta Huesca y otras ciudades aragonesas. Dado que en el plazo reglamentario dicha pregunta no fue respondida y que, con posterioridad, el diputado causó baja, a instancia de Chunta Aragonesista (CHA), se presenta la siguiente

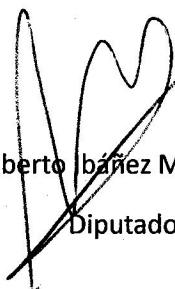
PREGUNTA

¿Por qué considera el Ministerio que, para justificar o rechazar la ampliación de la línea por el corredor norte hasta Huesca, basta con analizar el uso actual de la línea C1 que recorre el casco urbano de la ciudad de Zaragoza, sin valorar que por el corredor norte circulan cada día entre 17.000 y 34.000 vehículos, y unos 90.000 viajeros, potenciales usuarios del Cercanías Zaragoza-Huesca, o sin contemplar su natural ampliación hasta PLAZA, que registra ya el acceso de más de 60.000 vehículos diarios?



¿En qué conclusiones concretamente de los citados estudios se fundamenta la decisión del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible de ignorar el acuerdo del Congreso del 9 de abril de 2024 en relación con la mejora y ampliación del Cercanías de Zaragoza?

Palacio del Congreso, 11 de febrero de 2026.



Alberto Ibáñez Mezquita
Diputado

C.DIP 99215 11/02/2026 17:17