

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 al **Estudio Funcional de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza y su adaptación a las circulaciones de la línea Zaragoza Canfranc-Pau, y su relación con los estudios sobre la ampliación del Cercanías de Aragón.**

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».

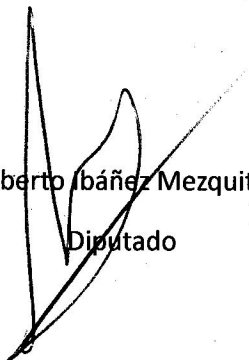
Por ello, el 20 de octubre el Diputado Jorge Pueyo registró la pregunta 184/29771, relativa al Estudio Funcional de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza y su adaptación a las circulaciones de la línea Zaragoza Canfranc-Pau, y su relación con los estudios sobre la ampliación del Cercanías de Aragón. 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

¿En qué medida el Estudio Funcional de la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza y su adaptación a las circulaciones de la línea Zaragoza Canfranc-Pau, licitado en enero de 2024, se ha utilizado, incrementando en su rango de análisis, para atender los objetivos de la proposición no de ley 161/226, aprobada por el Congreso en abril de 2024?

¿Cómo se han incorporado las conclusiones de los estudios sobre la ampliación del Cercanías al citado estudio sobre la red arterial ferroviaria de Zaragoza?

Palacio del Congreso, 11 de febrero de 2026.



Alberto Ibáñez Mezquita

Diputado