

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, el diputado adscrito al **Grupo Parlamentario de Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea** formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

Recientemente se convocó la “Taula de la mobilitat” del aeropuerto de Barcelona, una mesa donde están presentes autoridades del transporte metropolitano, la Área Metropolitana de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, sindicatos, organizaciones y también AENA y Renfe, empresas públicas que dependen del Ministerio de Fomento. En esta reunión se dieron a conocer las cifras de las nuevas estaciones de metro de la línea 9-sud Aeropuerto T1 y Aeropuerto T2 en el primer año des del inicio de su funcionamiento. El resultado es que el nuevo metro sólo transporta 5.600 y 2.200 pasajeros al día respectivamente, una cifra muy baja en comparación, por ejemplo, con la estación de Rodalies del Aeropuerto T2, que transporta unos 10.500 viajeros diarios.

La L9 de la red de metro ha requerido una inversión de 2.899 millones de euros de dinero público y, por lo tanto, todas las autoridades deben hacer un máximo esfuerzo para aprovechar al máximo esta infraestructura. El metro debe ser protagonista en el acceso y en la movilidad de las terminales de los aeropuertos y no considerar sólo como una opción más. En este sentido, el Ministerio de Fomento, Renfe y Aena tienen también responsabilidades y tareas que llevar a cabo. Así se desprende, por ejemplo, de las reclamaciones de la PTP, la Plataforma de Promoció del Transport Públic.

En este sentido, la mejora de la oferta de Renfe en la estación del Prat, por ejemplo, permitiría que la L9 formara realmente parte de una red integrada, y no de un servicio asociado a la red de metro de TMB. También Renfe puede gestionar la parada comercial de los trenes regionales del sud (R13 a R16) y del norte (R11) en la estación del Prat, permitiendo así una fácil conexión con el aeropuerto des de importantes poblaciones y destinos turísticos de Catalunya (Girona, Camp de Tarragona, Penedés, Terres de l'Ebre, etc.). Unas medidas que pasan también por una mayor integración del servicio de metro con el ferroviario de Renfe. Resulta realmente paradójico que después de una gran inversión los principales operadores de transporte público en Cataluña, Renfe y TMB, no hayan podido realizar un acuerdo para comercializar una combinación ferroviario para acceder a la terminal T1 a través de la L9 sur.

Pero también Aena tiene trabajo por hacer. Las campañas para el uso y la promoción del coche como medio de transporte de acceso al aeropuerto son habituales, un hecho que va en detrimento del transporte. Un sin sentido al que además se le suma la irresponsabilidad de promocionar el vehículo privado en un ámbito gravemente afectado por la contaminación, un hecho con graves consecuencias para la ciudadanía.

¿Cree el gobierno que es necesario un cambio en la gestión de la movilidad del aeropuerto de Barcelona?

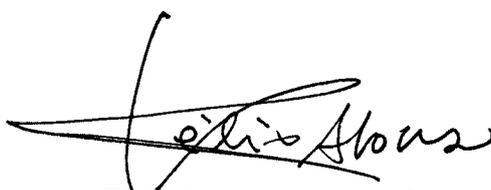
¿Cree el gobierno que deben buscarse acuerdos y soluciones entre las administraciones públicas implicadas para mejorar la planificación y la movilidad del aeropuerto de Barcelona?

¿Impulsará Renfe las medidas necesarias para facilitar el acceso al aeropuerto de Barcelona a través del transporte público?

¿Suspenderá Aena las campañas de promoción del coche que van en contra de una movilidad sostenible y del transporte público?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 22 de febrero de 2017



Félix Alonso Cantorné

Diputado