



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS  
SECRETARÍA GENERAL  
REGISTRO GENERAL

10 JUN. 2025 17:22:43

Entrada **72028**

## Pregunta Ampliación El Prat

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	184-Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Fdo.: Ione BELARRA URTEAGA  
Diputada

## **A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

La Diputada Ione Belarra Urteaga, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo establecido en el Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes **preguntas para su respuesta por escrito**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El pasado 3 de septiembre se hizo pública la intención del Govern de la Generalitat de dar prioridad a la ampliación del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Según el president Salvador Illa, se trataría de una infraestructura «crucial» para la economía catalana. Aunque aún se desconoce cuál es la opción que prefiere para mejorar la capacidad del aeropuerto, lo cierto es que una de las posibles vías es alargar la tercera pista, lo cual afectaría al espacio natural de La Ricarda, protegido por la Red Natura 2000.

Los medios de comunicación han hecho público que hoy, martes 10 de junio, el president Illa dará cuenta de su propuesta de acuerdo para que el aeropuerto de El Prat amplíe su capacidad operativa de vuelos de largo radio, tras reunirse con la Comisión técnica para ampliar la capacidad del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, en el Palau de la Generalitat.

En el momento en el que se planteó por primera vez aquel proyecto de ampliación, fueron muchos los informes científicos y las advertencias de las organizaciones ecologistas sobre su impacto ambiental. Esa extensión no solo invadirá una zona de la Red Natura 2000, La Ricarda, sino que el incremento del tráfico aéreo conllevará un aumento de las emisiones de CO2.

Los últimos informes del Panel Intergubernamental de Expertos de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático no dejan lugar a duda: la temperatura global del planeta está aumentando y los cambios climáticos que genera se están acelerando, como es más evidente cada día. Todo ello debido a la acción del hombre y concretamente al CO<sub>2</sub> que emitimos. Si bien España ha experimentado reducciones sustanciales en las emisiones de gases de efecto invernadero desde 2005 (en 2022, las emisiones de gases de efecto invernadero fueron un 33% más bajas que las emisiones en 2005), sus esfuerzos en comparación con 1990 se quedan cortos con respecto a la media de la Unión Europea. Históricamente, los sectores de la producción eléctrica e industria han sido los principales emisores, pero desde 2010 las emisiones del transporte nacional los han superado.

Se calcula que, a nivel global, en 2050 un cuarto de las emisiones contaminantes procederá del tráfico aéreo. Las emisiones procedentes del sector aéreo no solamente no se han reducido, sino que ha aumentado un 75% entre 1990 y 2012.

Cabe destacar que:

- El 34 % (51) de los 150 vuelos de corta distancia más concurridos de la UE tienen alternativas de tren de menos de seis horas
- El 29 % (73) de los 250 vuelos de corta distancia más concurridos de Europa (UE, Noruega, Suiza y Reino Unido) tienen alternativas de tren de menos de seis horas
- Sólo el 27 % (41) de los 150 vuelos más concurridos de la UE tienen alternativas de trenes nocturnos directos en 2021

Para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que dañan el clima la vía es decrecer en la aviación y reducir los vuelos actuales, no ampliar las infraestructuras que aumentarían el tráfico aéreo generando más emisiones.

La Legislación Europea sobre el Clima hace de la consecución del objetivo climático de la UE de reducir las emisiones de la UE en al menos un 55 % de aquí a 2030 una obligación jurídica. Los países de la UE adoptaron, con el paquete Fit for 55 (u "Objetivo 55") una legislación para alcanzar este objetivo y lograr que la UE sea climáticamente neutra de aquí a 2050.

Este paquete de medidas “Objetivo 55” es un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de garantizar que las políticas de la UE se ajusten a los objetivos climáticos acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo. Entre las disposiciones de este paquete se encuentra la aplicación del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) a través del RCDE UE.

Teniendo en cuenta los datos expuestos anteriormente sobre el paquete del Objetivo 55 de la UE, España estaría incumpliendo gravemente los objetivos de reducción de emisiones para 2023, siendo el transporte el vector más relevante y el transporte aéreo el más lesivo para el clima. La ampliación de los dos aeropuertos más importantes de España dispararía las emisiones de manera muy relevante: 33% más en caso del aeropuerto del Prat, según señala Barcelona Regional, Agència de Desenvolupament Urbanístic.

Por otro lado, la ampliación del aeropuerto del Prat tendría un impacto irreversible sobre los últimos ecosistemas naturales de la zona, por lo que su ampliación genera una amplia oposición en la zona afectada

Con la información que tenemos sobre las causas y efectos del cambio climático en la actualidad, es evidente que un proyecto de extensión de una pista aeroportuaria para aumentar el tráfico aéreo no está en línea con las acciones que recomienda el IPCC para hacer frente al cambio climático, **se pregunta:**

- ¿Es compatible la política climática del Gobierno de España, así como los objetivos de descarbonización de España, la ampliación del aeropuerto del Prat?
- ¿Sigue el gobierno de España las conclusiones de la comunidad científica como regla para orientar sus políticas? ¿Qué valoración hace el gobierno de España de todos los informes científicos con relación a la ampliación del Prat?
- ¿Tiene previsto el gobierno ser responsable y coherente con los objetivos de reducción de emisiones frente al sector de la aviación concretando la aplicación de medidas de regulación (establecimiento de límites decrecientes de emisiones tal y como se ha pactado en Catalunya, prohibición de vuelos cortos con alternativa ferroviaria, prohibición de jets privados, eliminación de vuelos nocturnos, etc), y

fiscales para la reducción del tráfico aéreo, así como descartando el aumento de la capacidad operativa de las infraestructuras aeroportuarias en las inversiones planificadas en el DORA 2027-2031?

- ¿Considera la vicepresidenta tercera del gobierno y ministra para la Transición Ecológica compatible una política de reducción de emisiones para hacer frente a la crisis climática, con una política desarrollista basada en la ampliación de infraestructuras para generar más tráfico altamente contaminante? ¿Puede detallar la postura de su ministerio?

Madrid, Congreso de los Diputados a 10 de junio de 2025

**IONE BELARRA URTEAGA**

Diputada de Podemos  
Portavoz G.P. Mixto