

CONGRESO DE
LOS DIPUTADOS

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Las diputadas **Pilar Vallugera i Balanà** e **Inés Granollers Cunillera** del Grupo Parlamentario **REPUBLICANO**, al amparo de cuanto se dispone en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula las siguientes preguntas, para las que **solicitan la respuesta escrita**.

Congreso de los Diputados, a 19 de junio de 2025

Pilar Vallugera i Balanà

Diputada G.P. Republicano

Inés Granollers Cunillera

Diputada G.P. Republicano



Este mes de junio, el gobierno de la Generalitat de Catalunya anunció un acuerdo para ampliar el aeropuerto de Barcelona - El Prat. De la misma forma que el Consejo de Ministros del Gobierno español cambió el nombre al aeropuerto de El Prat en 2018, el proyecto ha visto la luz verde sin pasar por el Parlament de Catalunya ni obtener el apoyo de la ciudadanía de Cataluña.

El acuerdo contempla una inversión de AENA de 3200 millones de euros hasta 2033, con el objetivo de ampliar una de las pistas del aeropuerto y construir una nueva terminal satélite. En conjunto, se pretende incrementar el número de pasajeros del aeropuerto de los 55 millones actuales hasta los 70 millones, según la Generalitat, u 80 millones, según el Gobierno español, de aquí a 2030.

La propuesta de incrementar hasta 25 millones de pasajeros el aeropuerto se produce en un grave contexto de emergencia climática. Las temperaturas globales excedieron el pasado año los 1,5 grados de aumento fijados como límite por los Acuerdos de París. En aras de cumplir con los compromisos marcados para 2035, Cataluña debería disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero a un ritmo del 8% anual. Además, como es sabido, la nueva pista ocuparía espacio natural en el delta del Llobregat protegido por la Comisión Europea.

El principal argumento esgrimido en favor de la ampliación es que permitirá incrementar el número de vuelos de largo alcance. Actualmente, Barcelona cuenta con líneas directas de largo radio a una treintena de destinos, incluyendo Shanghái, Los Ángeles o Sao Paulo. Una pista más larga y una nueva terminal satélite permitirían, según se ha argumentado, incrementar la frecuencia de operaciones y acoger y permitir el despegue de aviones más grandes.

Ahora bien, además de la urgencia de la lucha contra el cambio climático, este objetivo choca contra diversas realidades.

El Prat funciona mucho más como un aeropuerto de destino que de enlace, mientras que en Barajas el 40% de los pasajeros hacen escala, la cifra disminuye hasta el 20% en El Prat. Para revertir esta realidad habría que contar con una gran aerolínea cuya intención sea priorizar El Prat como hub aeroportuario. Se trata de un escenario difícil de imaginar ya que estamos ante un mercado muy maduro en el que muy pocas compañías realizan rutas intercontinentales. Y más si tenemos en cuenta que Iberia, AENA y el Gobierno español han priorizado siempre el aeropuerto de Madrid como nodo de conexión de larga distancia. La



última prueba de todo ello la vivimos en 2024, cuando Iberia inició la ruta directa Madrid-Tokio si bien durante décadas se ha reclamado una ruta con Barcelona que sigue sin ser una realidad.

La última prueba de la apuesta de Iberia por Madrid la hemos tenido con la presentación de su estrategia para 2030, donde se ha descartado que la compañía implante nuevas rutas de largo alcance desde Barcelona a pesar de la ampliación del aeropuerto.

Y a todo ello se suman argumentos de tipo comercial, que ponen en duda que la inversión de AENA pueda rentabilizarse. Una apuesta centrada en vuelos intercontinentales es rentable si existe un volumen potencial de pasajeros dispuesto a pagar precios muy altos por asientos premium. Pero el Estado ha mostrado como rentable un modelo de aeropuerto enfocado a recibir turismo basado en compañías low cost. Los aeropuertos de Barcelona y Palma son el segundo y tercero con más pasajeros, dos ciudades que han vivido últimamente protestas contra la masificación del turismo. Estos aeropuertos representan en conjunto en 2014 el 75% del total de beneficios de los 47 aeropuertos gestionados por AENA en el Estado. Desde entonces, AENA no ha publicado cuentas de resultados desagregados, pese a que el Gobierno español sigue siendo su accionista mayoritario y pese al reparto de 4900 millones de euros pagados en dividendos entre 2015 y 2023.

Ante todos estos argumentos, un gran número de expertos han puesto en duda que ampliando la capacidad de El Prat se mejore la conexión con destinos intercontinentales. Y han apuntado a que la operación acabará consolidando el modelo de turismo masivo que se está imponiendo en los Países Catalans.

Por último, cabe destacar también cómo la inversión prevista de 3200 millones de euros de AENA contrasta con el incumplimiento prolongado de inversiones en materia ferroviaria en Cataluña. Entre 2015 y 2023, el Estado ha dejado de invertir 4516 millones de euros en la red ferroviaria catalana previstos en los Presupuestos Generales del Estado, convirtiendo a Cataluña en el territorio donde más se han incumplido las inversiones presupuestadas. Estos incumplimientos de inversión en transporte público debilitan los esfuerzos por avanzar hacia una movilidad más sostenible.

De acuerdo con todo lo expuesto, preguntamos al Gobierno español:

1. ¿Qué resultados han obtenido cada uno de los 47 aeropuertos gestionados por AENA



en los últimos 10 años?

2. ¿Por qué en la actualidad no apuesta el Gobierno español por el aeropuerto de El Prat como destino y origen de vuelos intercontinentales?
3. ¿Por qué motivo el Gobierno español, como accionista mayoritario de AENA, apuesta por comprometer 3200 millones de euros para ampliar el aeropuerto y no por revertir el déficit de inversiones en transporte público en Cataluña?
4. ¿Tiene previsto el Gobierno español permitir que las decisiones referentes a la gestión del Aeropuerto del Prat se tomen desde Cataluña?
5. ¿Cómo piensa cumplir el Gobierno español con los compromisos climáticos y medioambientales de la Comisión Europea, incluyendo la red Natura 2000, mientras fomenta el crecimiento de los desplazamientos aéreos?



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

19 JUN. 2025 16:49:43

Entrada **73670**

Preguntas escritas al Govern espanyol

Competencia
Tipo Expediente

Otros Expedientes
300-Escrito en lengua
española distinta del
castellano, oficial en
Comunidad Autónoma (art.
92.1)

Fdo.: Pilar VALLUGERA BALANÀ
Diputada

Fdo.: Inés GRANOLLERS
CUNILLERA
Diputada



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

GP Republicano
Carrera de San Jerónimo, 40, 5a. pl.
28071 Madrid
Centraleta. Telf. 91 390 59 95
c/e: administracioerc@congreso.es
Prensa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsaerc@congreso.es

A LA MESA DEL CONGRÉS DELS DIPUTATS

Les diputades **Pilar Vallugera i Balaña** i **Inés Granollers Cunillera** del Grup Parlamentari **REPUBLICÀ**, a l'empara del que es disposa en l'article 185 i següents del Reglament de la Cambra, formula les següents preguntes, **sol·licitant la seva resposta per escrit.**

Congrés dels Diputats, a 19 juny de 2025

Pilar Vallugera i Balaña
Diputada
G.P. Republicà

Inés Granollers Cunillera
Diputada
G. P. Republicà





Aquest mes de juny, el govern de la Generalitat de Catalunya va anunciar un acord per ampliar l'aeroport de Barcelona - El Prat. De la mateixa manera que el Consell de Ministres del Govern espanyol va canviar el nom a l'aeroport del Prat el 2018, el projecte ha vist la llum verda sense passar pel Parlament de Catalunya ni obtenir el suport de la ciutadania de Catalunya.

L'acord contempla una inversió d'AENA de 3.200 milions d'euros fins al 2033, amb l'objectiu d'ampliar una de les pistes de l'aeroport i construir una nova terminal satèl·lit. En conjunt, es pretén incrementar el nombre de passatgers de l'aeroport dels 55 milions actuals fins a 70 milions, segons la Generalitat, o 80 milions, segons el Govern espanyol, d'aquí al 2030.

La proposta d'incrementar en fins a 25 milions de passatgers l'aeroport es produeix en un greu context d'emergència climàtica. Les temperatures globals van excedir l'any passat els 1,5 graus d'augment fixats com a límit pels Acords de París. Per complir amb els compromisos marcats per 2035, Catalunya hauria de disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle a un ritme del 8% anual. A més, com és conegut, la nova pista ocuparia espai natural al delta del Llobregat protegit per la Comissió Europea.

El principal argument esgrimit a favor de l'ampliació és que permetrà incrementar el nombre de vols de llarg abast. Actualment, Barcelona compta amb línies directes de llarg radi a una trentena de destins, incloent Xangai, Los Angeles o Sao Paulo. Una pista més llarga i una nova terminal satèl·lit permetrien, s'ha argumentat, incrementar la freqüència d'operacions i acollir i permetre l'enlairament d'avions més grans.

Ara bé, a més de la urgència de la lluita contra el canvi climàtic, aquest objectiu topa contra diverses realitats.

El Prat funciona molt més com un aeroport de destí que no d'enllaç: mentre que a Barajas el 40% dels passatgers hi fan escala, la xifra baixa fins al 20% al Prat. Per revertir aquesta realitat caldria disposar d'una gran aerolínia amb voluntat de



prioritzar el Prat com a hub aeroportuari. Un escenari difícil d'imaginar en un mercat tan madur i on tan poques companyies realitzen rutes intercontinentals. Encara més tenint en compte que Iberia, AENA i el Govern espanyol han prioritzat sempre l'aeroport de Madrid com a node de connexió de llarga distància. L'última prova d'això la vam tenir quan, el 2024, Iberia va iniciar la ruta directa Madrid-Tòquio malgrat que durant dècades s'ha reclamat una ruta amb Barcelona que segueix sense ser realitat.

L'última prova de l'aposta d'Iberia per Madrid l'hem tingut amb la presentació de la seva estratègia per a 2030, on s'ha descartat que la companyia llanci noves rutes de llarg abast des de Barcelona malgrat l'ampliació de l'aeroport.

A això se li sumen arguments de tipus comercial, que posen en dubte que la inversió d'AENA es pugui rendibilitzar. Una aposta centrada en vols intercontinentals és rendible si existeix un volum potencial de passatgers disposat a pagar preus molt alts per seients prèmium. Però a l'Estat s'ha mostrat com a rendible un model d'aeroport enfocat a rebre turisme basat en companyies low cost. Els aeroports de Barcelona i Palma són el segon i tercer amb més passatgers, dues ciutats que han viscut darrerament protestes contra la massificació del turisme. Aquests aeroports aportaven conjuntament el 2014 el 75% del total de beneficis dels 47 aeroports gestionats per AENA a l'Estat. Des de llavors, AENA no ha publicat comptes de resultats desagregats, malgrat que el Govern espanyol en segueix sent l'accionista majoritari i que ha repartit 4.900 milions d'euros pagats en dividends entre 2015 i 2023.

Davant de tots aquests arguments, un gran nombre d'experts han posat en dubte que ampliant la capacitat del Prat es millori la connexió amb destinacions intercontinentals. I han apuntat que l'operació acabarà consolidant el model de turisme massiu que s'està imposant als Països Catalans.

Per últim, cal destacar també com la inversió prevista de 3.200 milions d'euros d'AENA contrasta amb l'incompliment prolongat d'inversions en matèria ferroviària a Catalunya. Entre 2015 i 2023, l'Estat ha deixat d'invertir 4.516

**ESQUERRA
REPUBLICANA**

milions d'euros en la xarxa ferroviària catalana previstos als Pressupostos Generals de l'Estat, convertint Catalunya en el territori on més s'han incomplert les inversions pressupostades. Aquests incompliments d'inversió en transport públic debiliten els esforços d'avançar cap a una mobilitat més sostenible.

D'acord amb tot l'exposat, preguntem al govern espanyol:

1. Quins resultats han obtingut cada un dels 47 aeroports gestionats per AENA durant els últims 10 anys?
2. Per què no aposta el Govern espanyol per l'aeroport del Prat com a destí i origen de vols intercontinentals, ja en l'actualitat?
3. Per quin motiu el Govern espanyol, com a accionista majoritari d'AENA, aposta per comprometre 3.200 milions d'euros per ampliar l'aeroport i no per revertir el dèficit d'inversions en transport públic a Catalunya?
4. Té previst el Govern espanyol permetre que les decisions referents a la gestió de l'Aeroport del Prat es prenguin des de Catalunya?
5. Com pensa complir el Govern espanyol amb els compromisos climàtics i mediambientals amb la Comissió Europea, incloent la xarxa Natura 2000, mentre fomenta el creixement dels desplaçaments aeris?