

# La demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona

written by Cercle Català de Negocis | 20 de maig de 2022

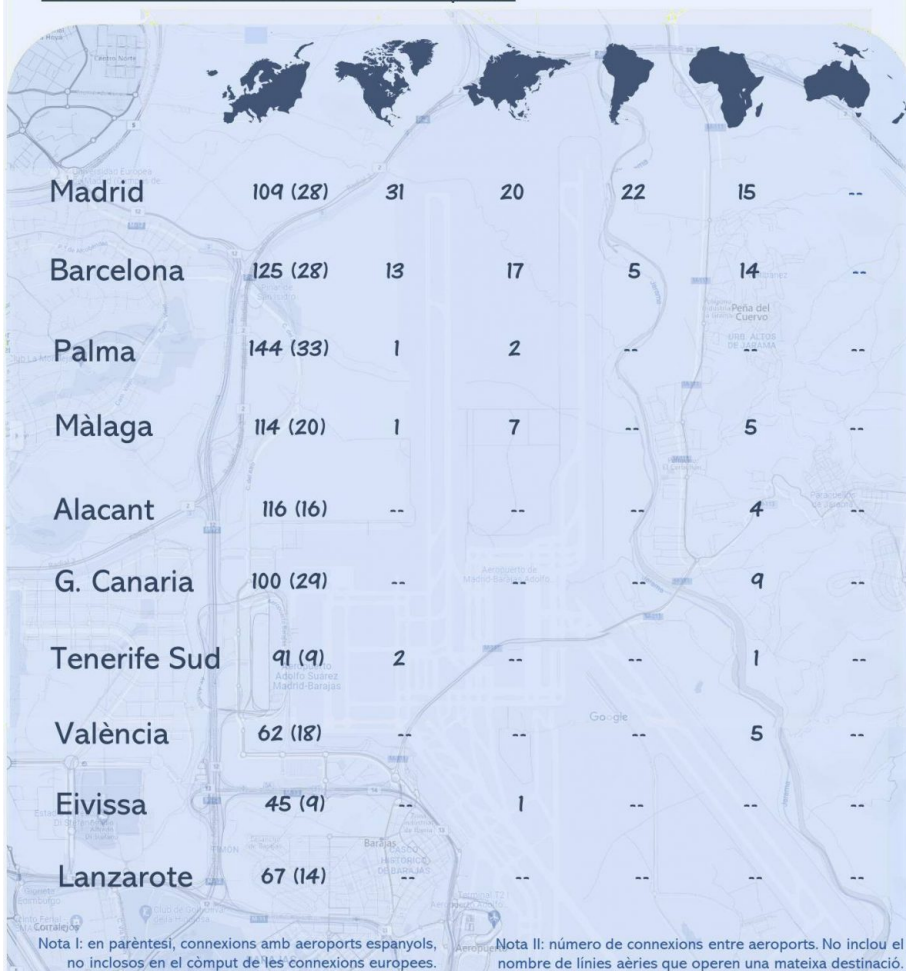
L'aeroport de Barcelona és el segon aeroport espanyol amb més connexions amb Europa (125), per darrere de Palma de Mallorca (144), tot i que en aquest últim cas moltes d'elles són de temporada. Malgrat tot, el govern espanyol desvia 5 milions de passatgers de Barcelona per impedir que el Prat tingui connexions intercontinentals, fent prevaldre criteris de conveniència política per damunt dels econòmics.

Això, no només va en detriment de l'aeroport de Barcelona sinó de la seva capacitat de servir a les necessitats reals del nostre país: Catalunya és la primera regió del sud d'Europa pel que fa a la capacitat d'atraure inversions estrangeres, i l'economia catalana és una de les més obertes del món i en època de crisi ha estat molt receptiva a la internacionalització. Tanmateix, el gestor aeroportuari no posa l'aeroport de Barcelona al servei de l'economia catalana sinó al servei de l'aeroport de Madrid-Barajas, i AENA nega o dificulta a les companyies la possibilitat d'obrir noves rutes des de l'aeroport de Barcelona, sovint oferint l'aeroport de Madrid-Barajas com a alternativa, encara que la demanda sigui més baixa.



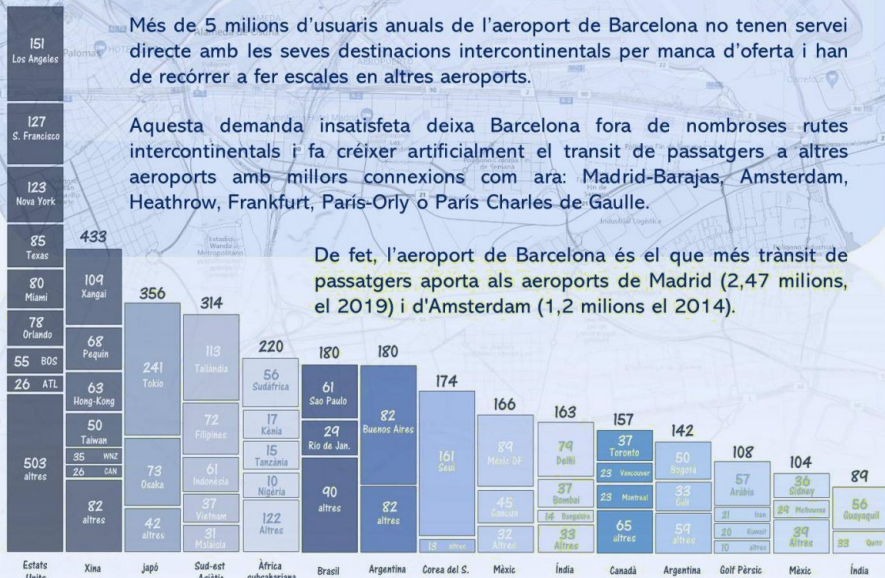
## La demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona

### Connexions internacionals dels aeroports:



Font: Barcelona Air Route. Developing Committee, 2016.  
 Nota: dades en milers.

1.228



Més de 5 milions d'usuaris anuals de l'aeroport de Barcelona no tenen servei directe amb les seves destinacions intercontinentals per manca d'oferta i han de recórrer a fer escales en altres aeroports.

Aquesta demanda insatisfeta deixa Barcelona fora de nombroses rutes intercontinentals i fa créixer artificialment el transit de passatgers a altres aeroports amb millors connexions com ara: Madrid-Barajas, Amsterdam, Heathrow, Frankfurt, París-Orly o París Charles de Gaulle.

De fet, l'aeroport de Barcelona és el que més transit de passatgers aporta als aeroports de Madrid (2,47 milions, el 2019) i d'Amsterdam (1,2 milions el 2014).



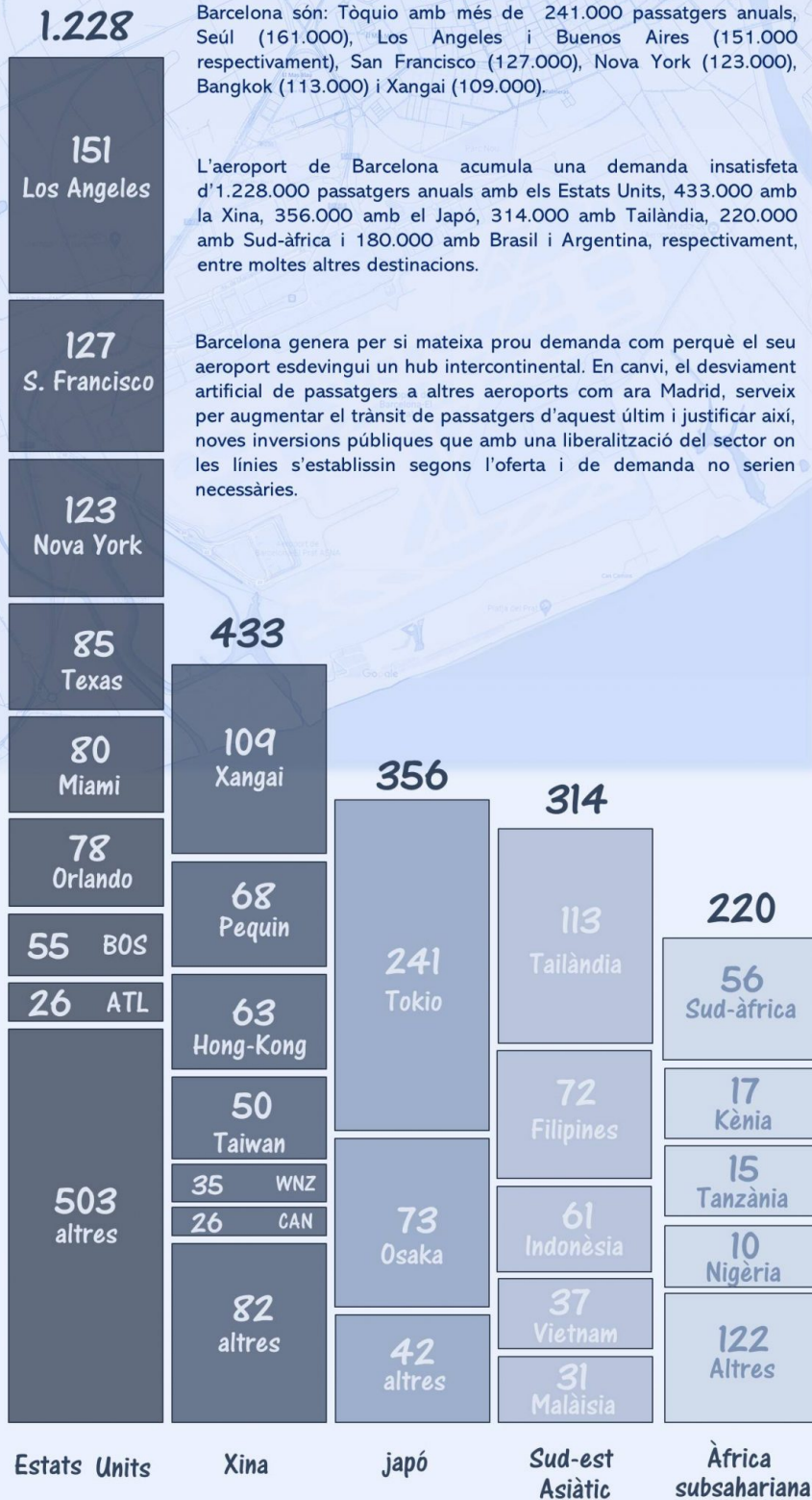
Principals destinacions amb demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona

Font: Barcelona Air Route. Developing Committee

Les destinacions amb major demanda no satisfeta de l'aeroport de Barcelona són: Tòquio amb més de 241.000 passatgers anuals, Seül (161.000), Los Angeles i Buenos Aires (151.000 respectivament), San Francisco (127.000), Nova York (123.000), Bangkok (113.000) i Xangai (109.000).

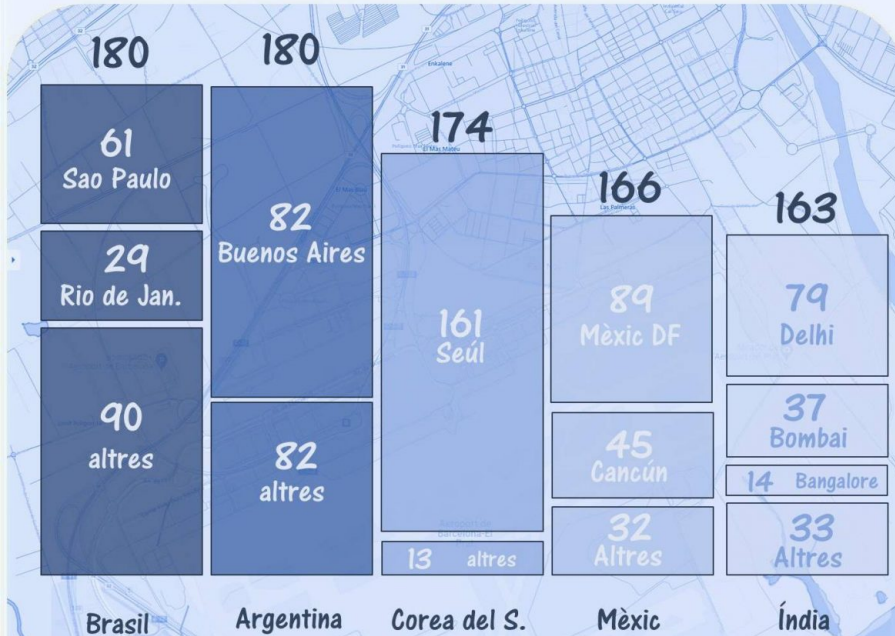
L'aeroport de Barcelona acumula una demanda insatisfeta d'1.228.000 passatgers anuals amb els Estats Units, 433.000 amb la Xina, 356.000 amb el Japó, 314.000 amb Tailàndia, 220.000 amb Sud-àfrica i 180.000 amb Brasil i Argentina, respectivament, entre moltes altres destinacions.

Barcelona genera per si mateixa prou demanda com perquè el seu aeroport esdevingui un hub intercontinental. En canvi, el desviament artificial de passatgers a altres aeroports com ara Madrid, serveix per augmentar el trànsit de passatgers d'aquest últim i justificar així, noves inversions públiques que amb una liberalització del sector on les línies s'establissin segons l'oferta i de demanda no serien necessàries.





Principals destinacions amb demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona

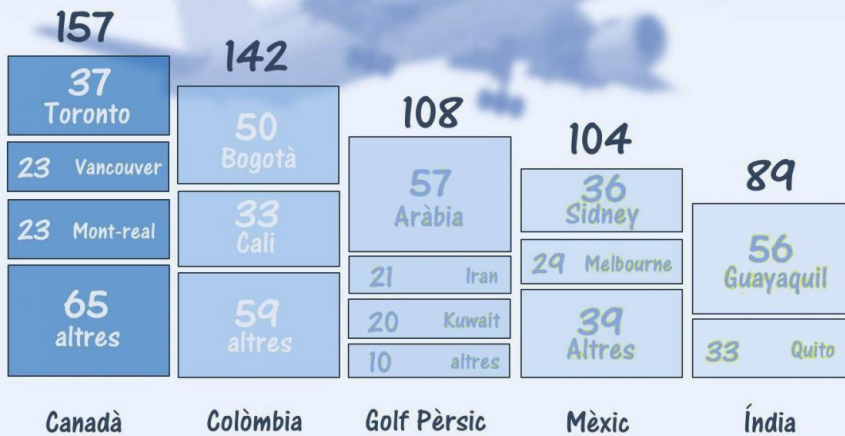


El govern espanyol manté actius 30 aeroports amb una demanda igual o inferior a la demanada insatisfeta de l'aeroport de Barcelona. La majoria d'ells són deficitaris. Per exemple, el trànsit anual de passatgers als aeroports de Logronyo, Burgos, Osca i Salamanca seria equivalent a una línia directa entre Barcelona i Bangalore, Vancouver o Mont-real.

El trànsit anual dels aeroports de Badajoz, León i la Gomera equival al trànsit insatisfet entre l'aeroport de Barcelona i Mèxic DF, Cancun, Nova Delhi, Buenos Aires, Osaka, Miami, Pequín i Orlando, entre d'altres.

El trànsit insatisfet de l'aeroport de Barcelona amb la Xina és equiparable a tot el trànsit de passatgers de l'aeroport de Saragossa.

El trànsit insatisfet de l'aeroport de Barcelona amb les destinacions dels Estats Units és equivalent al volum anual de passatgers dels aeroports de La Corunya, Cadis, Reus, Granada, Santander, Vigo i Múrcia, entre altres. Tanmateix, les autoritats aeroportuàries es neguen a establir línies directes viables i deriven gran part dels usuaris dels aeroports catalans a Madrid-Barajas i a altres aeroports.





Demanda insatisfeta de l'aeroport  
de Barcelona amb Nord-Amèrica



Passatgers indirectes de l'aeroport  
de Barcelona amb Nord-amèrica

Nord-Amèrica

<u>Destinacions</u>	<u>Passatgers</u>	<u>Business class</u>	<u>Variació (2018-19)</u>
Los Angeles	154.679	7,12 %	18 %
San Francisco	135.738	6,0 %	27 %
Nova York	123.296	13,6 %	4 %
Mèxic DF	89.350	7,92 %	-1 %
Texas	84.833	4,96 %	11 %
Miami	79.792	13,37 %	25 %
Chicago	77.673	8,88 %	31 %
Boston	55.153	5,24 %	-9 %
Washington	51.968	6,88 %	9 %
Toronto	39.227	8,09 %	7 %
Vancouver	31.649	7,71 %	7 %
Seattle	31.533	5,55 %	14 %
<u>Total</u>	<u>1.548.534</u>	<u>7.33 %</u>	<u>12 %</u>

Font: Barcelona Air Route. Developing Committee

Més d'1,5 milions de passatgers anuals dels aeroports catalans amb destinació a Amèrica del Nord, han de fer escala en altres aeroports per manca de vols directes. El 2019, el 32% del trànsit intercontinental de l'aeroport de Barcelona té com a origen o destinació els aeroports de l'Amèrica del Nord (els Estats Units amb 1.226.375 passatgers anuals, Mèxic (166.561) i el Canadà (155.588).

En total, el trànsit de l'aeroport de Barcelona amb Nord-amèrica és de 2,8 milions de passatgers anuals, però el 55% del total (1,55 milions) no disposa de connexions directes i ha de fer escala altres aeroports, principalment Madrid-Barajas i Heathrow.

Les destinacions de l'aeroport de Barcelona amb Nord-amèrica es concentren a la Costa est dels Estats Units i a Califòrnia, però és quasi inexistent a l'interior dels Estats Units.

Moltes de les destinacions existents tenen taxes de creixement superiors al 10% interanual: Chicago (31%), San Francisco (27%), Miami (25%), Los Angeles (18%) o Seattle (14%), cosa que mostra el potencial de creixement d'aquestes línies pels anys vinents.

Cap empresa privada amb plena llibertat d'acció deixaria perdre l'oportunitat d'explotar mercats amb taxes de creixement superiors al 10%. Això només pot passar quan la gestió és pública i respon a criteris polítics.



## Demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona amb Iberoamèrica



### Iberoamèrica

### Passatgers indirectes de Barcelona amb Amèrica Llatina

<u>Destinacions</u>	<u>Passatgers</u>	<u>Business class</u>	<u>Variació (2018-19)</u>
Buenos Aires	151.195	9 %	- 20 %
Santiago de Xile	69.904	12 %	- 16 %
Lima	64.834	4 %	11 %
Sao Paulo	62.210	10 %	20 %
La Havana	59.314	6 %	- 9 %
Guayaquil	56.620	3 %	3 %
Sant Domingo	56.013	3 %	12 %
Bogotà	49.804	5 %	14 %
Montevideo	44.596	3 %	7 %
San José	36.238	6 %	- 13 %
Cali	32.661	3 %	13 %
Quito	32.570	6 %	7 %
Rio de Janeiro	29.536	10 %	5 %
Medellín	27.730	6 %	10 %
Caracas	27.135	8 %	21 %
<u>Total</u>	<u>1.176.778</u>	<u>6 %</u>	<u>1 %</u>

Font: Barcelona Air Route. Developing Committee

Quasi 1,8 milions d'usuaris de l'aeroport de Barcelona han de fer escala en els seus vols a Amèrica Llatina. El 2019, el trànsit aeri entre Barcelona i Iberoamèrica va superar els 1.550.000 milions de passatgers. Però més d'1.170.000 passatgers varen haver de recórrer a escales en altres aeroports. Un 42% dels passatgers de vols entre Barcelona i Iberoamèrica han de fer escala a Madrid per manca de vols directes.

Algunes destinacions com Sao Paulo o Caracas tenen taxes de creixement superior al 20%, mentre que Santo Domingo, Rio de Janeiro i Lima tenen taxes de creixement superior al 10%.

Abans de la crisi de la covid-19, algunes destinacions iberoamericanes han experimentat fortes fluctuacions a la seva demanda com són els casos de Buenos Aires, Santiago de Xile, San José i l'Havana.

La presència d'Aena en la gestió de nombrosos aeroports d'Iberoamèrica, especialment a Mèxic, Colòmbia i Brasil, no ha contribuït significativament a apaivagar el dèficit de vols directes de l'aeroport de Barcelona amb aquesta regió.



## Demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona amb Àsia i Oceania



### Passatgers indirectes de l'aeroport de Barcelona amb Àsia i Oceania

#### Àsia i Oceania

<u>Destinacions</u>	<u>Passatgers</u>	<u>Business class</u>
Toquio	241.510	10,54 %
Seül	161.014	6,8 %
Xangai	109.240	10,81 %
Bangkok	89.033	7 %
Nova Delhi	78.785	7,3 %
Pequín	67.585	8,0 %
Hong Kong	62.710	12,88 %
Manila	62.305	6,65 %
Taipei	47.200	16,37 %
Singapur	44.303	16,0 %
Sidney	35.351	18,34 %
Melbourne	29.377	17,6 %
Kuala Lumpur	28.940	10,17 %
Guangzhou	26.176	11,0 %
<u>Total</u>	<u>1.796.651</u>	<u>6 %</u>

Font: Barcelona Air Route. Developing Committee

Gairebé 1,8 milions anuals d'usuaris de l'aeroport de Barcelona amb destinació a l'Àsia i Oceania han de fer escala en altres aeroports per manca de vols directes. De fet, la línia Barcelona Toquio és la línia amb major demanda insatisfeta de tot el món amb 241.510 passatgers anuals.

Per països, la Xina i el Japó són la segona i la tercera destinació amb major demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona amb 496.000 (inclòs Hong Kong) i 356.000 passatgers anuals, respectivament.

Altres destinacions de l'aeroport de Barcelona amb demandes insatisfetes superiors als 100.000 passatgers anuals són Corea del Sud amb 174.267 passatgers i Austràlia amb 104.166. En canvi, Tailàndia (112.429) i Singapur (44.303) han esdevingut les principals escales a la regió d'accés a Austràlia.

A més dels 165.000 asiàtics residents a Catalunya i el fet que Àsia concentra algunes de les destinacions turístiques més importants del món, addicionalment Àsia ofereix alguns dels mercats i de les economies emergents més dinàmiques del món. És doncs, una regió fonamental per a la internacionalització de l'empresa catalana que inexplicablement els gestors de l'aeroport de Barcelona semblen ignorar. La manca de vols intercontinentals directes fa perdre grans oportunitats de a Catalunya en un món extremadament competitiu on les connexions aèries directes són fonamentals.



Demanda insatisfeta de l'aeroport  
de Barcelona amb Àfrica i Orient Mitjà



Passatgers indirectes de l'aeroport de  
Barcelona amb l'Àfrica i el Pròxim Orient

Àfrica, Pròxim Orient i Orient Mitjà

<u>Destinacions</u>	<u>Passatgers</u>	<u>Business class</u>	<u>Variació (2018-19)</u>
Tel Aviv	45.432	4 %	- 27 %
Johannesburg	30.879	17 %	- 2 %
Riyadh	28.871	22 %	25 %
Dakar	27.117	1 %	- 2 %
El Caire	21.014	6 %	9 %
Beirut	20.446	12 %	- 8 %
Kuwait	19.514	13 %	5 %
Ciutat del Cap	18.464	12 %	- 2 %
Teheran	17.754	6 %	- 28 %
Jiddah	16.430	18 %	33 %
Nairobi	15.463	9 %	6 %
Marràqueix	14.543	2 %	- 6 %
Amman	12.713	7 %	- 8 %
Dubai	12.711	6 %	- 9 %
Lagos	8.206	16 %	13 %
Addis Abeba	3.298	6 %	1 %
<u>Total</u>	<u>548.553</u>	<u>8 %</u>	<u>0 %</u>

Font: Barcelona Air Route. Developing Committee

Barcelona és la principal porta d'entrada a Espanya pel tràfic aeri provinent d'Àfrica, del Pròxim Orient i de l'Orient Mitjà. El 42% dels passatgers provinents d'aquest arriben per Barcelona, mentre que un 32% entra a Espanya per l'aeroport de Madrid.

Les destinacions des de l'aeroport de Barcelona als aeroports d'aquesta regió que generen més demanda insatisfeta són Estambul, Casablanca, Dubai i Doha. Principalment, els usuaris d'aquestes línies han de fer escala a Roma i Paris-Charles de Gaulle.

Per països, les principals demandes insatisfetes d'aquesta regió provenen d'Aràbia (56.244), Sud-àfrica (55.912), Israel (45.445), Turquia (42.626), Egipte (35.522), el Marroc 28.369) i el Senegal (27.120).

Les línies entre Barcelona i els aeroports d'Aràbia Saudita tenen les majors taxes de creixement entre tots els aeroports analitzats, superant en alguns casos el 30% interanual. El Golf Pèrsic és una de les regions emergents més atractives del món on es concentren grans oportunitats i inversors globals. La manca de línies directes desincentiva la internacionalització de la nostra economia i la captació d'inversions.





## La demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona

### Conclusions

L'aeroport de Barcelona és el segon aeroport espanyol amb més connexions amb Europa (125), per darrere de Palma de Mallorca (144), tot i que en aquest últim cas moltes d'elles són de temporada.

L'aeroport de Barcelona té més connexions amb destinacions europees que alguns grans hubs internacionals com Heathrow (80), Madrid (109), Amsterdam (110), Paris Charles De Gaulle (113) o Paris Orly (114).

Espanya és un dels pocs països europeus que manté una concepció soviètica del seu model aeroportuari. La gestió pública i centralitzada dels aeroports espanyols suposa una greu ingerència en el mercat aeroportuari; fa prevaldre criteris de conveniència política per damunt dels estrictament econòmics en l'oferta de vols, així com en l'obertura i l'explotació de noves rutes.

Això, no només va en detriment de l'aeroport de Barcelona sinó de la seva capacitat de servir a les necessitats reals del nostre país. Catalunya és la primera regió del sud d'Europa pel que fa a la capacitat d'atraure inversions estrangeres. L'economia catalana és una de les més obertes del món i en època de crisi ha estat molt receptiva a la internacionalització. Tanmateix, el gestor aeroportuari no posa l'aeroport de Barcelona al servei de l'economia catalana sinó al servei de l'aeroport de Madrid-Barajas.

En les darreres dècades dotzenes companyies han sol·licitat obrir noves rutes internacionals des de l'aeroport de Barcelona, però s'han topat amb la negativa d'Aena que sovint oferiria l'aeroport de Madrid-Barajas com a alternativa, encara que la demanda fos més baixa. Sovint la manca de viabilitat d'algunes línies procedents de Madrid-Barajas s'incentiven amb contractes públics de publicitat i promoció turística. Alguns operadors s'hi han conformat. Tanmateix, darrerament s'han obert algunes noves rutes amb els Estats Units i Iberoamèrica que han demostrat la seva rendibilitat i capacitat de creixement.

La intromissió dels poders polítics en el mercat aeri amb un únic operador públic amb criteris centralistes desvirtua la lliure competència entre territoris afavorint el centre en detriment de la competitivitat d'altres pols econòmics. Tanmateix, cal advertir que correm el risc real que una possible privatització del sector només suposi el pas d'un model monopolista públic a un model monopolista privat, com ja ha passat en altres sectors.