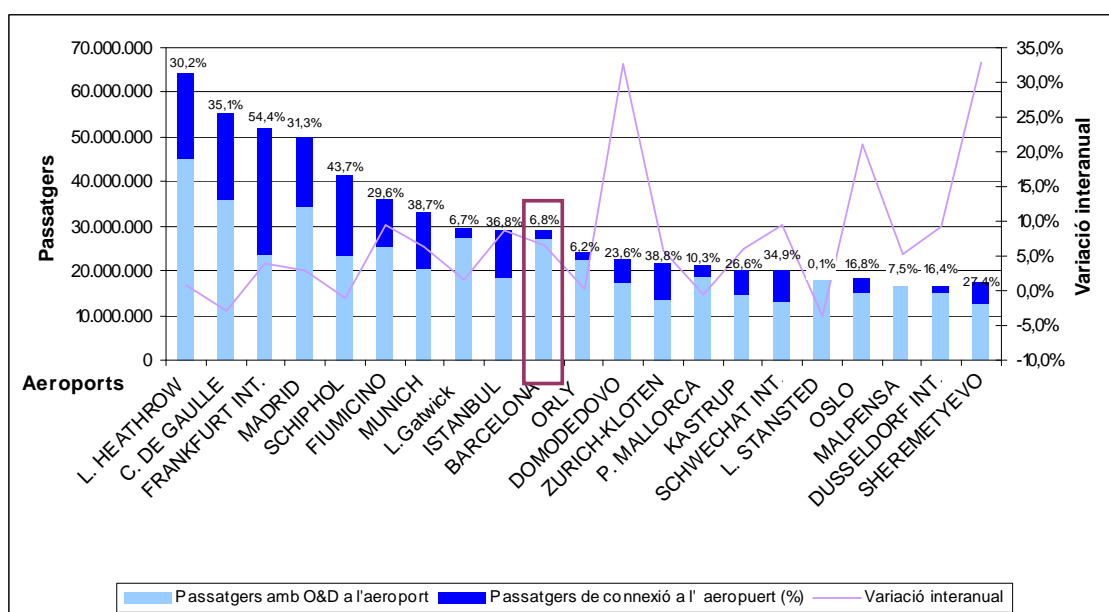


**OBSERVADOTORI DE TRÀFIC AERI DE BARCELONA****L'AEROPORT DE BARCELONA OCUPA LA 4a. POSICIÓ EN EL RÀNQUING EUROPEU D'ORIGEN-DESTINACIÓ**

- Barcelona ha crescut un 6,5% en passatgers respecte el 2009, per sobre dels grans hubs europeus.
- El creixement del tràfic intercontinental ha estat superior al dels mercats domèstics i europeu, arribant a 2,06 milions de passatgers directes, gràcies a les noves destinacions.
- Tot i els bons resultats, té molt poca connectivitat (6,8%) per la manca de vols directes de llarga distància.
- Altres aeroports han destinat polítiques específiques per protegir i potenciar els passatgers de connexió.



Font: Adi &amp; Aena

L'aeroport de Barcelona té un fort potencial com a aeroport d'origen o destinació de passatgers, segons mostren les últimes dades sobre la demanda de tràfic aeri que publica l'Observatori de Tràfic Aeri de Barcelona. L'informe, elaborat per Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA), per a la Cambra de Comerç de Barcelona, analitza trimestralment les dades de tràfic aeri de Barcelona, basant-se en les fonts d'Aena, IATA, els sistemes de reserva de bitllets i fonts d'informació internacionals del sector de transport aeri.

En aquest últim informe, les xifres situen l'aeroport de Barcelona en la **quarta posició europea** i en el vint-i-dosè lloc mundial, **per davant de ciutats com Frankfurt, Roma o Amsterdam**. Tot i així, **l'Aeroport encara té molt poca connectivitat (6,8%) degut sobretot a la manca de vols directes de llarga distància**. Aquest és un fet gairebé excepcional dins del mapa dels aeroports de més de 25 milions de passatgers a Europa.



Barcelona ha crescut un 6,5% en passatgers respecte el 2009, per sobre dels grans *hubs* europeus, i **se segueix situant entre els 10 primers aeroports d'Europa per tràfic total**. Aquest creixement mostra la recuperació de l'Aeroport fins a valors similars al 2007, el seu màxim històric.

Fins al setembre de 2010, la tendència general del tràfic domèstic i europeu era disminuir l'oferta de capacitat (seients) i incrementar el nombre de passatgers (demanda). **Aquestes disminucions de capacitat amb increments del passatge han contribuït a sanejar algunes rutes que patien de sobrecapacitat** (massa seients ofertats). Tot i així, l'entrada de Ryanair ha invertit aquesta tendència, posant un alt nombre de vols i seients disponibles al mercat. De fet, el creixement d'aquest tipus de tràfic domèstic i europeu es deu en part a l'entrada d'aquesta companyia.

L'entrada de Ryanair a algunes rutes de curt i mig radi ja operades per altres aerolínies podria suposar un problema de sobrecapacitat pels operadors d'aquestes rutes. Companyies com Air Europa, Air Berlin, Spanair, Vueling o altres, podrien haver de disminuir freqüències en aquestes rutes ja que tindrien més competència, la qual cosa provocaria una pèrdua de possibilitats de connectivitat a l'aeroport de Barcelona. Aquest fet és molt rellevant donat la manca de volum de tràfic de connexió d'aquest Aeroport. **Altres aeroports en els vols de llarg recorregut destinen polítiques específiques per potenciar el passatge de connexió**.

Segons AENA, **el creixement del tràfic intercontinental de l'aeroport de Barcelona ha estat superior al dels mercats domèstics i europeu, arribant a 2,06 milions de passatgers directes, el que representa un 13% de creixement anual**. Des de l'abril 2010 s'han vist creixements superiors a un 20% en la majoria dels mesos, tant de passatgers com de seients. Aquest fet es deu especialment a la incorporació de noves destinacions intercontinentals com les de Qatar Airways (Doha), Pakistan International Airlines (Chicago), Air Canada (Montreal i Toronto), Spanair (Bamako) i el 2011 continuarà la tendència amb noves incorporacions per part de Singapore Airlines (Sao Paulo) i Iberia (Miami i Sao Paulo). Barcelona té un pes important en el mercat espanyol intercontinental (13,9 milions de passatgers), ja que representa el 28,6% del total en itineraris directes i indirectes.

Segons IATA els ingressos de les companyies aèries han augmentat el 2010, ajudant així a fer front al cost creixent del combustible que arriba a nivells superiors als 100 dòlars (barril Brent). L'any 2010 el creixement del nombre de passatgers va ser d'un 8,2%. Per al 2011 es preveu també un creixement positiu, tot i que inferior al que hi va haver al 2010. L'índex de confiança d'IATA en el sector mostra un indicador positiu, però amb algunes incerteses de cara als propers 12 mesos degut a algunes condicions de l'oferta-demanda del mercat i a la pressió que pot tenir el preu del combustible sobre els nivells de benefici.

 [http://www.flickr.com/photos/cambra\\_barcelona](http://www.flickr.com/photos/cambra_barcelona)

 <http://delicious.com/cambrabcn/>

 <http://presscambrabcn.posterous.com>

 <http://www.slideshare.net/Presscambrabcn/documents>

 <http://twitter.com/Presscambrabcn>

 <http://www.netvibes.com/presscambrabcn>