



L'Aeroport de Barcelona ja ofereix nou de cada deu de les destinacions que s'operaven el 2019

- No obstant això, l'estudi apunta que s'han incrementat en un +53% les rutes operades només per un sol operador, la qual cosa podria comportar un augment dels preus dels bitllets finals per als passatgers.
- La implantació de biocombustibles es confirma com a factor clau de cara a la sostenibilitat de la recuperació del sector aeri.

Barcelona, 15 de febrer de 2022.- L'aeroport de Barcelona ha tancat l'any 2021 amb un 91% de les destinacions del 2019 recuperades, malgrat comptar encara amb un 14% menys de companyies aèries que abans de la Covid-19 i un 58% menys de freqüències i operacions. Aquesta és una de les principals conclusions que es desprèn de l'Observatori de Trànsit Aeri de Barcelona. Un estudi que també quantifica en un augment del +53% les rutes operades només per un sol operador, la qual cosa, en un mercat liberalitzat i subjecte a l'oferta i la demanda, dibuixa un escenari complicat, on la falta d'oferta i competència podria generar un augment dels preus dels bitllets finals per als passatgers.

El sector de l'aviació ha estat un dels sectors que més s'ha vist afectat per l'impacte de la Covid-19 i quan els indicadors mostraven indicis de recuperació, aquesta s'ha vist frenada per l'aparició de la variant òmicron. No obstant això, les perspectives de recuperació són bones de cara a l'estiu 2022.

El mercat menys afectat ha estat el domèstic, on romanen intactes les 30 destinacions que s'oferien el 2019, mentre que a nivell intercontinental es pot veure una reducció més important del 26% del número de destinacions. Més significativa és l'evolució de les freqüències, mentre que a nivell domèstic aquestes han caigut un 34%, entre continents s'ha registrat un descens del -68%, el doble de reducció.

	nº dest 2019	nº dest 2021	var %		nº airlines 2019	nº airlines 2021	var %		operations 2019	operations 2021	var %
Intercontinental	50	37	-26	Intercontinental	40	27	-33	Intercontinental	31,551	9,999	-68
Europe	131	125	-5	Europe	79	72	-9	Europe	202,988	71,864	-65
Domestic	30	30	0	Domestic	13	14	8	Domestic	91,405	56,369	-34
Total	211	192	-9	Total	132	113	-14	Total	325,944	138,232	-58

Font: GPA a partir de les dades de MIDT

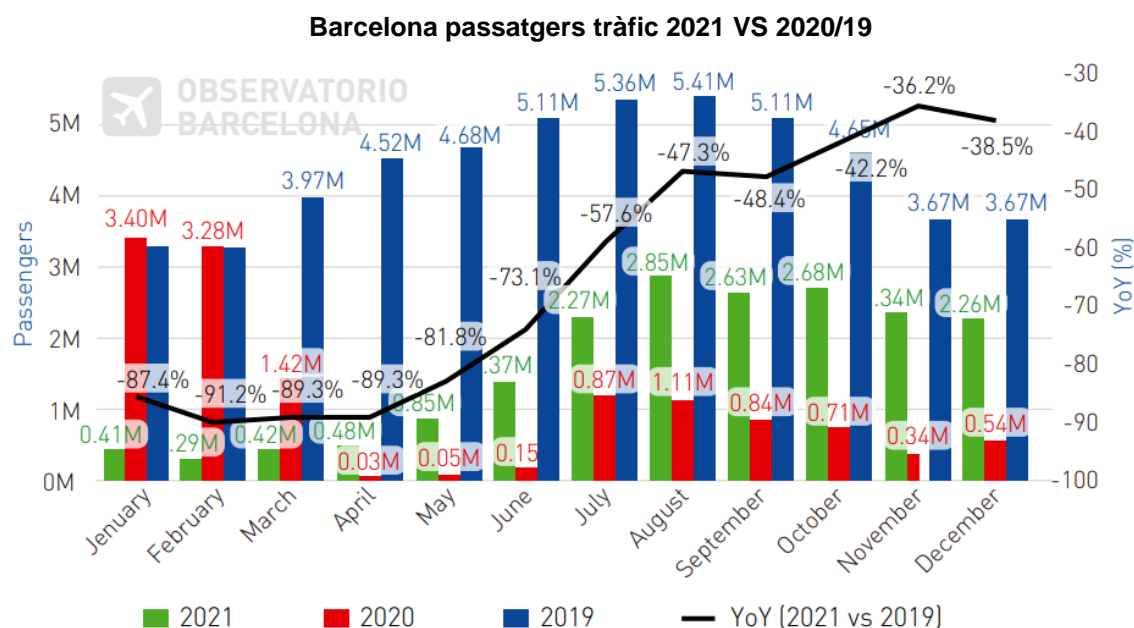


En aquest sentit, **si s'analitza el comportament de les principals companyies aèries de l'aeroport de Barcelona**, com són Vueling, Ryanair i Easyjet, aquestes han mantingut diferents estratègies en la seva recuperació al 2021:

- Vueling ha disminuït lleugerament (-10%) el nombre de destinacions passant de 118 (el 2019) a 106 (el 2021), però reduint un -51% l'oferta de seients. S'ha concentrat al mercat domèstic, on ha mantingut les seves 26 destinacions reduint només a un -37% la capacitat.
- Ryanair ha augmentat el nombre de destinacions un 38% passant de 55 (2019) a 76 (el 2021), però igual que Vueling, reduint la capacitat total en un -51%.
- Easyjet ha caigut del tercer lloc el 2019 entre la classificació de companyies aèries a nivell de passatgers al cinquè el 2021. Ha centrat totes les connexions a nivell internacional, on ha augmentat una ruta respecte al 2019 arribant a les 18 actuals, però reduint la capacitat en un considerable -81%.

Balanç 2021 i previsions: l'aeroport mostra símptomes significatius de recuperació

L'aeroport de Barcelona ha tancat el 2021 amb 18.874.896 passatgers acumulats, un increment del 48% respecte a l'any 2020 i una reducció del -64% respecte al 2019. No obstant, l'ens aeroportuari mostra símptomes evidents de recuperació, ja que durant el primer semestre es va registrar una reducció mitjana de passatgers en comparació als nivells preCovid19 del -85,3%, mentre que durant el segon semestre ha estat del -45%.



Font: Elaboració GPA a partir de dades d'AENA



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

Eurocontrol en les seves previsions fetes a l'octubre del 2021 i revisades el gener del 2022 preveu tres escenaris possibles a llarg termini i a curt termini.

Les perspectives a llarg termini, segons Eurocontrol, mostren una recuperació dels nivells del 2019 durant el 2024, encara que en les previsions més pessimistes aquesta recuperació dels nivells previs a la pandèmia es podria allargar fins al 2027.

Respecte a les previsions a curt termini i a nivell mensual, atesa la variant Òmicron actual i les noves restriccions imposades, es preveu que se seguirà l'escenari base, ja que s'ha interromput la tendència positiva. Com es pot observar a les dades reals de desembre 2021, aquestes s'han situat per sota de l'escenari base. Serà important veure en els mesos següents si l'impacte negatiu de l'actual fase de pandèmia per òmicron és temporal i es recupera l'anterior tendència alcista per a l'estiu 2022.

Segons Eurocontrol, **es preveu a finals del 2022 una recuperació del trànsit a nivell dels aeroports europeus d'entre el 70% i el 90% dels nivells del 2019.**

A nivell de Barcelona per a la propera temporada d'estiu 2022, i segons s'anuncia als canals de venda, s'espera una recuperació dels mercats següents: **Estats Units:** Los Angeles, Boston i San Francisco (Level) i Filadèlfia (American Airlines); **Canadà:** Toronto i Montreal (Air Canada); i **Àsia:** Seül (Asiana i Korean Air).

Medi ambient: combustibles sostenibles de l'aviació (SAF)

L'aviació està compromesa en la reducció de les emissions per convertir-se en un mode de transport sostenible, com ho demostren iniciatives com *Destination 2050* (d'Airlines for Europe) o la declaració de Tolosa signada el passat 4 de febrer del 2022 per 35 països europeus i 146 *stakeholders*/empreses del sector, amb l'objectiu d'aconseguir que l'aviació assoleixi emissions netes en CO₂ el 2050.

Actualment, hi ha diferents opcions per complir aquest camí cap a la descarbonització al sector: ús d'hidrogen, energia solar, millores en la navegació (entre d'altres), però **els SAF (*sustainable aviation fuels*) es consideren l'opció més viable i tecnològicament aplicable a curt termini per reduir l'impacte de la indústria aeronàutica i així poder descarbonitzar el transport aeri**; en definitiva, és la primera alternativa real al combustible fòssil.

S'entén per SAF un grup de biocombustibles per a aeronaus, consistents en una barreja de substàncies orgàniques que s'utilitzen com a combustibles reduint emissions de CO₂ entre el 20% i el 98%.

Actualment la seva utilització és molt residual, només del 0,05% del total de fuel consumit a Europa, però l'objectiu és arribar al 10% el 2030. La principal dificultat actual és aconseguir un volum



de producció adequat, una logística aeroportuària òptima i reduir-ne el cost actual a mesura que s'augmenta el volum de producció.

Durant el 2021 hi ha hagut **diferents iniciatives a nivell nacional per augmentar l'ús dels SAF:**

- Vueling i Iberia van operar al novembre un vol amb les aeronaus A320neo utilitzant SAF en els seus vols respectius BCN-SVQ i MAD-BIO.
- Repsol ha anunciat que al 2023 posarà en marxa la seva primera planta de biocombustibles avançats a Cartagena.



Aquestes dades i altres s'inclouen en el número 41 de l'Observatori de Trànsit Aeri de Barcelona.

L'Observatori de Trànsit Aeri de Barcelona és una publicació periòdica de la Cambra de Comerç de Barcelona que té per objectiu destacar les tendències rellevants del trànsit aeri de Barcelona i dirigida a tots aquells interessants en el desenvolupament aeroportuari. [Enllaç a tots els observatoris.](#)