

Amb 40 milions de seients oferts, la capacitat aquest estiu s'igualava a la del 2019, i recupera completament l'impacte de la pandèmia

- El 86,1% de la capacitat per a l'estiu de 2024 està destinada a vols dins d'Europa. Això reflecteix la importància del trànsit intraeuropeu.
- BCN ha estat el segon aeroport europeu en demanda de trànsit origen-destí, només per darrere de Londres-Heathrow. A nivell de trànsit en connexió, BCN aconsegueix el 10% respecte al total de passatgers gestionats per la infraestructura, una xifra similar a la dels darrers anys, tot i que amb una tendència moderada de creixement.
- Entre les principals novetats de l'estiu 2024, es troben la recuperació de les rutes a Hong Kong (Cathay Pacific) i Shanghai (Air China), la nova ruta a Dallas (American Airlines), així com l'entrada de nous operadors en rutes ja existents (San Francisco i Miami).
- Rutes com Los Angeles (LAX), San Francisco (SFO), Buenos Aires (EZE) o Santiago (SCL) han mostrat una mitjana d'ocupació superior al 90% durant els primers cinc mesos de l'any. Amèrica del Sud, amb les quatre rutes directes actuals disponibles des de BCN, és la regió que presenta un promig de factor d'ocupació global més elevat (89,6%).

Barcelona, 26 de juliol del 2024. - L'Aeroport de Barcelona es manté en setena posició en el rànquing d'aeroports europeus per volum de passatgers, amb un creixement del 7,3% respecte l'any anterior. Aquest increment es deu principalment a l'augment de freqüències en diverses rutes, així com a l'arribada de nous operadors.

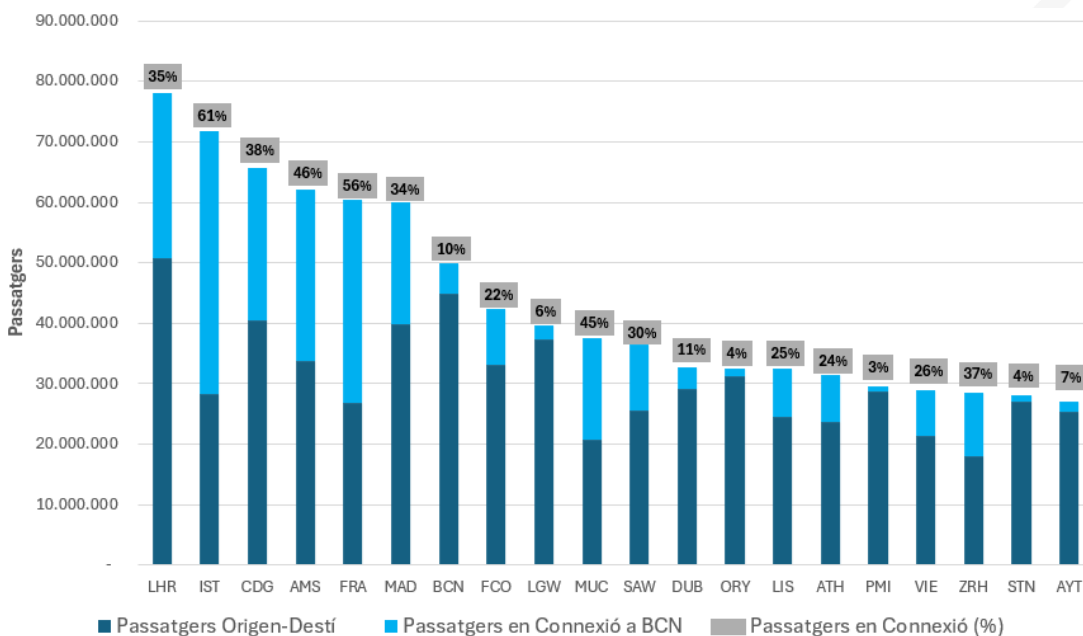
A nivell de trànsit en connexió, BCN ha aconseguit el 10% del total de passatgers gestionats per la infraestructura. Aquest percentatge és notablement inferior als grans hubs europeus, que presenten xifres entre el 45% i el 65%, però reflecteix un creixement rellevant per a l'aeroport en els darrers anys.

En relació a l'oferta de seients, la capacitat per a l'estiu de 2024 ha assolit les xifres de 2019, mostrant una recuperació completa de l'impacte de la pandèmia. El 86,1% de la capacitat està destinada a vols dins d'Europa, el que reflecteix la importància del trànsit intraeuropeu. A més, els mercats intercontinentals, tot i oferir xifres inferiors, presenten una oferta significativa, especialment cap a la regió nord-americana.

Barcelona ha acollit nous operadors en rutes existents i s'han obert noves rutes intercontinentals com San Francisco (United com a nou operador, competint amb Level), Miami (Level com a nou operador,

competint amb American Airlines), Dallas (nova ruta), Hong Kong i Shanghai (recuperacions post-covid), entre altres. A més, s'han incrementat les freqüències en rutes clau com Montreal, on Air Canada ha duplicat l'oferta de vols.

BARCELONA MANTAINS 7TH PLACE IN EUROPE IN TOTAL TRAFFIC TOP-20 European airports by total traffic (12 months period Jun23-May24)

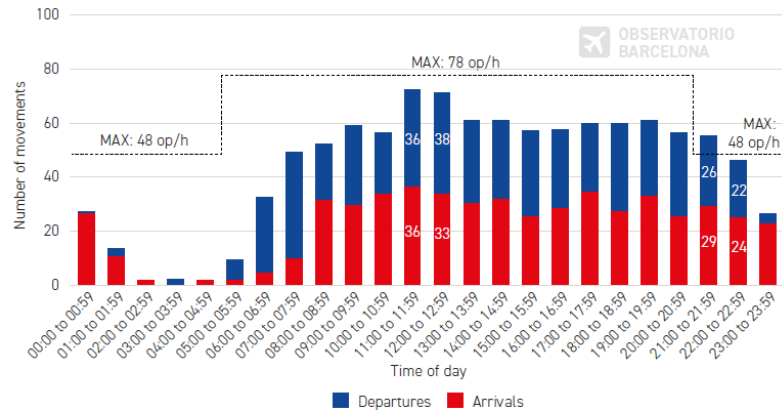


Font: Elaboració GPA a partir de dades MIDT Sabre.

En franges horàries específiques de màxima operativa en temporada d'estiu, BCN s'apropa als límits màxims d'operacions/hora

Durant el 2024, l'Aeroport ha mantingut una mitjana de 800 operacions diàries, arribant fins a 1.000 durant la temporada d'estiu. Aquest increment reflecteix l'alta demanda de vols durant la segona part de la temporada turística d'estiu. Fent l'anàlisi de l'operativa diària en un dia de màxima operació d'estiu (divendres, 5 de juliol), s'han identificat franges horàries on la infraestructura s'apropa als màxims de capacitat en volum d'operacions per hora.

THERE ARE SOME TIME SLOTS OF THE DAY WHERE OPERATIONS APPROACH THE MAXIMUM THEORETICAL CAPACITY OF THE AIRPORT (78 op/h)
Peak hours. BCN daily operations by time of the day (Friday, July 5 h 2024)



Font: Elaboració a partir de dades CAPA i AENA

Sud-amèrica, la regió amb un major factor d'ocupació durant els primers mesos de l'any

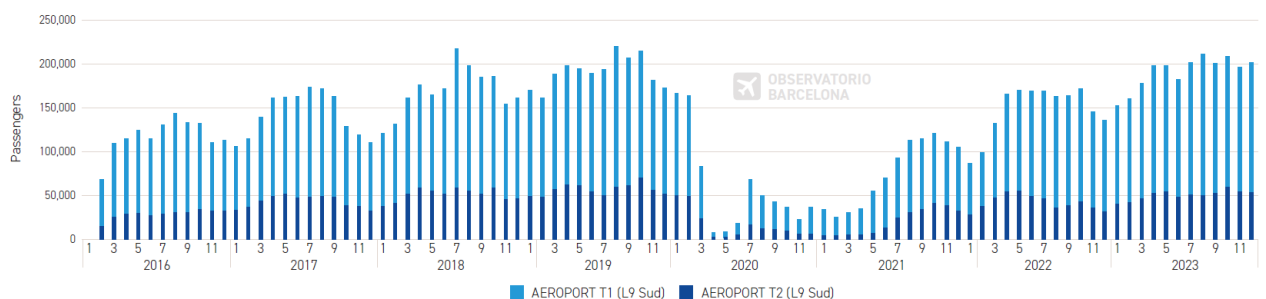
La regió sud-americana, actualment oberta amb quatre rutes directes des de Barcelona, és la que presenta unes xifres més elevades d'ocupació (89,6%). Destaquen especialment les rutes a Buenos Aires (94,0%) i Santiago (91,1%), totes dues operades per un únic operador (Level). Addicionalment, altres rutes que presenten altes xifres d'ocupació cap a altres regions intercontinentals són Los Angeles (94,0%), San Francisco (93,6%) i Boston (93,5%), totes elles operades també per Level.

Considerant el factor d'ocupació global de l'aeroport (considerant totes les rutes), el període gener-maig 2024 presenta unes xifres molt similars a les obtingudes al mateix període de 2019, tot i que lleugerament inferiors a les de l'any 2023.

L'ús del transport públic cap a l'aeroport torna a les xifres pre-pandèmia

Les estadístiques d'ús mostren un augment significatiu en el nombre de viatgers que utilitzen el transport públic per accedir a l'aeroport. La línia de bus 46 ha recuperat els volums anuals pre-pandèmia, amb un augment significatiu del nombre de passatgers des de 2021. Durant els últims 5 anys, aquesta línia ha transportat més de 5,23 milions de passatgers. El metro L9 Sud també ha vist un increment en l'ús durant els mesos d'estiu, especialment cap a la Terminal 1, que ofereix una major connectivitat.

L9 Sud monthly passenger evolution by airport terminal (2016-2023)



Font: Elaboració GPA a partir de dades de l'Observatori de Mobilitat.

Aquestes dades i altres s'inclouen en el número 49 de l'Observatori de Tràfic Aeri de Barcelona.

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