



**BARCELONA EN EL MAPA  
GLOBAL**  
CONNECTIVITAT AÈRIA,  
TURISME I COMPETITIVITAT  
DE CIUTAT

June 2026



Observatori  
**Economia  
Urbana**



**BARCELONA EN EL MAPA GLOBAL**  
CONNECTIVITAT AÈRIA, TURISME I COMPETITIVITAT DE CIUTAT

Juny de 2026  
© Cambra de Comerç de Barcelona

**Direcció de l'Estudi**  
Cambra de Comerç de Barcelona

**Elaboració de continguts**  
Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA)

**Maquetació**  
Cambra de Comerç de Barcelona



# Índex

<b>1. Resum abstract</b>	<b>5</b>
<b>2. Introducció</b>	<b>7</b>
<b>3. Marc metodològic</b>	<b>8</b>
<b>4. Diagnosi de la connectivitat internacional de Barcelona</b>	<b>10</b>
Passatgers aeris	10
Càrrega aèria	13
Comparativa internacional (sintètica)	15
<b>5. Turisme: motor estructural de la connectivitat</b>	<b>20</b>
Turisme	20
Cultura	21
Creuers	22
MICE	24
<b>6. Impacte econòmic i estratègic de la connectivitat</b>	<b>25</b>
Desenvolupament Econòmic	26
Desenvolupament Social	29
<b>7. Evolució de la infraestructura aeroportuària</b>	<b>31</b>
<b>8. Conclusions</b>	<b>32</b>
<b>9. Referències</b>	<b>34</b>
<b>10. Annex</b>	
Posicionament de Barcelona en el context mundial	<b>36</b>



Aquest estudi analitza la connectivitat aèria internacional de Barcelona des de la perspectiva del turisme com a motor estructural de la demanda aeroportuària. En el present document s'explica com Barcelona ha capitalitzat aquest plus de connectivitat, superior en alguns aspectes al d'altres ciutats similars.

Barcelona és una de les grans destinacions urbanes i metropolitanes d'Europa, i aquesta fortalesa turística ha estat clau per generar el volum de passatgers necessari per sostenir una xarxa aèria àmplia, diversa i cada vegada més internacionalitzada. Aquest fet és especialment meritori si tenim present que l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat no compta amb una companyia hub en el sentit tradicional. Per tant, la seva força rau en la potència pròpia de la destinació.

El turisme no només omple avions: crea massa crítica, redueix el risc comercial de les rutes i facilita que la ciutat disposi d'un nivell de connexions que beneficia el conjunt de l'economia urbana.

L'estudi mostra que l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha assolit una posició molt destacada en els rànquings europeus i globals de connectivitat, especialment en tràfic origen-destinació, volum de seients i xarxa europea. Barcelona ja no és només una destinació turística ben connectada, sinó una porta d'entrada internacional amb una demanda pròpia molt potent. Tanmateix, la diagnosi també evidencia que encara existeix marge per reforçar la connectivitat intercontinental, especialment en mercats de llarg radi com Àsia, Nord-amèrica i determinades destinacions d'Amèrica Llatina, on una part rellevant de la demanda continua viatjant de manera indirecta.

Més enllà del turisme, l'informe identifica altres efectes catalitzadors que complementen i expliquen la connectivitat actual: passatgers de negoci, inversió estrangera, talent internacional, universitats, recerca, salut, startups, comunitats internacionals i càrrega aèria. Aquests factors no substitueixen el paper central del turisme, sinó que el reforcen, aportant valor, rendibilitat, desestacionalització i retorn territorial. En conjunt, la connectivitat aèria de Barcelona s'ha d'entendre com un actiu estratègic construït sobre una base turística molt sòlida i ampliat per una economia urbana cada vegada més internacional, diversificada i competitiva.



La connectivitat aèria internacional d'un aeroport no és únicament una qüestió d'infraestructura o de patrons de trànsit aeri. Els aeroports actuen com a nodes econòmics amb impactes sistèmics que van molt més enllà del turisme i de la mateixa activitat aeronàutica. En aquest sentit, la connectivitat és un factor determinant per a la competitivitat d'un territori o d'una ciutat.

Aquest estudi té com a objectiu, d'una banda, avaluar el nivell de connectivitat de què gaudeix Barcelona i comparar-lo amb el d'altres ciutats del seu entorn, amb la finalitat d'entendre millor fins a quin punt la ciutat és competitiva i quins reptes afronta de cara al futur.

L'estudi aborda l'efecte de turisme com un motor estructural de la connectivitat aèria. Aquesta connectivitat, en bona part, és gràcies al turisme, que ha fet possibles oportunitats comercials, culturals, de coneixement i tecnològiques que difícilment s'haurien produït amb la mateixa intensitat sense el nivell actual de connexions internacionals.

D'altra banda, el document s'emmarca en una reflexió sobre l'impacte general de l'aviació en l'economia catalana i identifica els diferents tipus d'efectes que aquesta activitat genera, no només en l'àmbit del turisme, sinó també en el desenvolupament econòmic d'altres sectors i en el desenvolupament social.

Aquest treball no pretén ser un estudi de camp ni una investigació acadèmica original. El seu propòsit és oferir una síntesi d'una selecció d'estudis acadèmics i informes existents i rellevants, posar en valor exemples concrets del seu impacte sobre la ciutat, caracteritzar millor la connectivitat aèria actual de Barcelona i entendre el paper clau que aquesta exerceix en el seu posicionament global.

El document s'estructura en vuit capítols, a partir d'una revisió del marc metodològic, basada en estudis acadèmics i sectorials [capítol 3]. Es caracteritza la connectivitat aèria de Barcelona i es compara amb ciutats equiparables com Madrid, Lisboa, Copenhaguen i Milà [capítols 4]. Després es fa èmfasi en el motor estructural que és el Turisme per la connectivitat aèria [capítol 5]. En posterioritat s'analitzen els impactes econòmics directes, indirectes, induïts i catalítics de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat incloent exemples significatius del desenvolupament econòmic i del desenvolupament social [capítol 6]. També s'aborda breument el rol de la infraestructura aeroportuària i la necessitat de fer-la evolucionar per donar resposta als reptes futurs [capítol 7]. Finalment, el document tanca amb les conclusions i, si escau, recomanacions d'actuació [capítol 8].

La literatura acadèmica ha analitzat àmpliament la relació entre les infraestructures de transport aeri i el creixement econòmic dels territoris. En termes generals, estudis com els de Crescenzi i Rodríguez-Pose (2012), Di Giacinto et al. (2012), Elburz et al. (2017) i Hansen i Johansen (2017) han mostrat que la dotació, qualitat i accessibilitat de les infraestructures de transport poden incidir sobre la productivitat, la localització empresarial, la integració dels mercats i el desenvolupament regional. Aquest marc general és especialment rellevant en el cas dels aeroports, ja que la connectivitat aèria introdueix una dimensió internacional que va més enllà de la mobilitat interna i afecta directament la capacitat de les ciutats per competir en xarxes globals.

En l'àmbit específic de l'aviació, diversos estudis han identificat la connectivitat aèria com un factor catalitzador de desenvolupament econòmic. Florida, Mellander i Holgersson (2015), a *Up in the Air: The Role of Airports for Regional Economic Development*, conclouen que els aeroports contribueixen de manera significativa al desenvolupament regional, especialment en termes de PIB per càpita. L'estudi posa de manifest que la dimensió de l'aeroport i el trànsit de passatgers tenen una relació rellevant amb el dinamisme econòmic del territori.

En una línia similar, Baker, Merkert i Kamruzzaman (2015), a *Regional Aviation and Economic Growth: Cointegration and Causality Analysis in Australia*, aporten evidència de causalitat a curt i llarg termini entre l'aviació regional i el creixement econòmic. Aquest treball és especialment útil perquè reforça la idea que la connectivitat aèria no només acompanya el creixement, sinó que també pot contribuir a generar-lo, en funció de l'estructura territorial i de la funció que compleix l'aeroport dins la xarxa regional.

Pel que fa a la relació entre connectivitat i inversió, Fageda (2017), a *International Air Travel and FDI Flows: Evidence from Barcelona*, aporta una evidència especialment rellevant per al cas barceloní. L'estudi destaca el paper dels vols internacionals sense escala com a factor associat al creixement de la inversió estrangera directa. Aquesta conclusió és central per interpretar l'aeroport com una infraestructura de competitivitat urbana: la connectivitat directa redueix costos de temps, facilita relacions empresarials i pot reforçar la capacitat d'una ciutat per captar inversió internacional.

També en relació amb la localització empresarial, Bel i Fageda (2008), a *Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters*, mostren que la disponibilitat de vols intercontinentals sense escala és un factor significatiu per explicar la localització de seus corporatives en àrees urbanes europees. Aquesta evidència és coherent amb Belderbos, Du i Goerzen (2017), que a *Global Cities, Connectivity, and the Location Choice of MNC Regional Headquarters* analitzen com la connectivitat global de les ciutats influeix en les decisions de localització de seus regionals de multinacionals.

La dimensió de la càrrega aèria també ha estat objecte d'anàlisi acadèmica. Button i Yuan (2013), a *Airfreight Transport and Economic Development: An Examination of Causality*, examinen la relació entre càrrega aèria i desenvolupament econòmic local en àrees metropolitanes dels Estats Units. El seu treball és rellevant perquè mostra que la càrrega aèria pot tenir un paper específic en la competitivitat territorial, especialment quan dona servei a mercaderies d'alt valor afegit, sectors exportadors i cadenes de subministrament internacionals.

Altres estudis introdueixen matisos importants. Allroggen i Malina (2014), a *Do the Regional Growth Effects of Air Transport Differ Among Airports?*, assenyalen que els efectes del transport aeri sobre el creixement regional no són automàtics ni homogenis, sinó que depenen de les característiques de l'aeroport, del tipus de connectivitat, de l'estructura econòmica del territori i del cost d'oportunitat de les inversions. Aquest matis és rellevant per a Barcelona, ja que indica que la connectivitat aèria genera més valor quan s'alinea amb una estratègia territorial, empresarial, turística, logística i d'innovació.

En conjunt, aquesta literatura permet interpretar els aeroports com a infraestructures amb efectes catalitzadors. La seva contribució no es limita als impactes directes derivats de l'activitat aeroportuària, sinó que inclou efectes sobre el comerç exterior, la inversió estrangera, la localització de seus empresarials, la captació de talent, el turisme, la càrrega aèria, la productivitat i la projecció internacional del territori. Per tant, la connectivitat aèria s'ha d'entendre com un actiu estratègic per a la competitivitat de les ciutats i regions inserides en l'economia global.

En el cas de Barcelona, aquesta evidència acadèmica reforça la necessitat d'analitzar l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat no només com una infraestructura de transport, sinó com un node econòmic que facilita l'accés a mercats internacionals, dona suport al teixit productiu, afavoreix l'atracció d'inversió i contribueix al posicionament global de la ciutat i de Catalunya.

Els estudis d'impacte econòmic del transport aeri que són molt habitual s'elaboren normalment mitjançant una combinació de metodologies quantitatives, especialment models input-output, multiplicadors econòmics i, en alguns casos, models econòmics o d'equilibri general. L'objectiu és mesurar com l'activitat aeroportuària i la connectivitat aèria incideixen sobre les principals macromagnituds d'una ciutat, regió o país: facturació, valor afegit brut o PIB, ocupació, rendes salarials i recaptació fiscal. Generalment es distingeixen quatre tipus d'efectes: els directes, generats per les empreses i organismes que operen dins l'aeroport; els indirectes, derivats de les compres de béns i serveis a proveïdors; els induïts, associats al consum dels treballadors vinculats directament o indirectament a l'activitat aeroportuària; i els catalitzadors, que recullen els impactes més amplis de la connectivitat sobre altres sectors de l'economia, com el turisme, el comerç exterior, la inversió estrangera, la localització empresarial, la captació de talent, la productivitat, la logística i la projecció internacional del territori. Aquests darrers efectes són més difícils de quantificar, però són essencials per entendre el paper estratègic dels aeroports com a infraestructures de competitivitat i desenvolupament territorial.

En el cas de Barcelona i per aquest estudi extraurem les principals conclusions del darrer estudi disponible *Impacto económico del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, dirigit per Jordi Suriñach i Esther Vayá l'any 2020 (i l'estudi complementari del 2021) que continua sent molt rellevant.

Per aquest estudi també hem fet servir fonts sectorials. La indústria aeronàutica disposa d'una àmplia producció d'informes reputacionals, estudis d'impacte i documents sobre els beneficis econòmics i socials de l'aviació. Organismes com IATA, ATAG, ACI, ACI Europe, A4E, Eurocontrol o Oxford Economics han desenvolupat metodologies i estimacions per quantificar la contribució del transport aeri al PIB, l'ocupació, el turisme, el comerç internacional, la logística i la competitivitat territorial.

Tot i que no és l'objecte d'aquest estudi, cal recordar que la sostenibilitat ambiental és avui un dels grans reptes del sector. L'aviació ha assumit el compromís d'avançar cap a les zero emissions netes l'any 2050, en línia amb l'objectiu impulsat per l'OACI, organisme especialitzat de les Nacions Unides. Aquest repte condiona el futur de la connectivitat aèria i exigeix compatibilitzar creixement, competitivitat i descarbonització.

Per a l'anàlisi d'intel·ligència de mercat, la caracterització de l'oferta i la demanda de connectivitat aèria, així com per al benchmarking internacional, s'han utilitzat fonts especialitzades del sector aeronàutic i aeroportuari. En concret, s'han fet servir dades de SABRE –especialment dades MIDT sobre fluxos de demanda i oferta–, CAPA –plataforma de referència per a perfils d'aeroports, aerolínes i mercats–, RDC Aviation –dades sectorials sobre rutes, capacitat i desenvolupament de mercats–, Aena –estadístiques operatives de l'aeroport– i AEAT –Agència Estatal d'Administració Tributària, incloent informació duanera rellevant per a l'anàlisi de la càrrega aèria i el comerç internacional–.

## Diagnosi de la connectivitat internacional de Barcelona

Barcelona presenta una connectivitat internacional, que pel pes econòmic i demogràfic, està millor posicionada que els grans competidors europeus. Ha experimentat en les darreres dues dècades una transformació molt significativa. L'aeroport ha passat d'un model més dependent del tràfic europeu, del punt a punt i de les connexions indirectes via HUB externs, a una xarxa més diversificada, amb una presència intercontinental molt més rellevant.

### Passatgers aeris

L'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona - El Prat va tancar el 2025 amb 57,5 milions de passatgers (+4.4% vs. 2024), superant el seu màxim històric i consolidant-se com una de les grans portes d'entrada del sud d'Europa. D'aquest total, 14,1 milions (24,6% del total del 2025) corresponen a tràfic domèstic (-0,6% vs. 2024), mentre que els altres 28,1 milions de passatgers (48,9% del total del 2025) corresponen al mercat UE + Schengen (+5,5% vs. 2024). Aquesta evolució confirma que Barcelona manté una base europea molt sòlida, però amb una demanda cada vegada més internacionalitzada. (Aena, 2025)<sup>1</sup>.

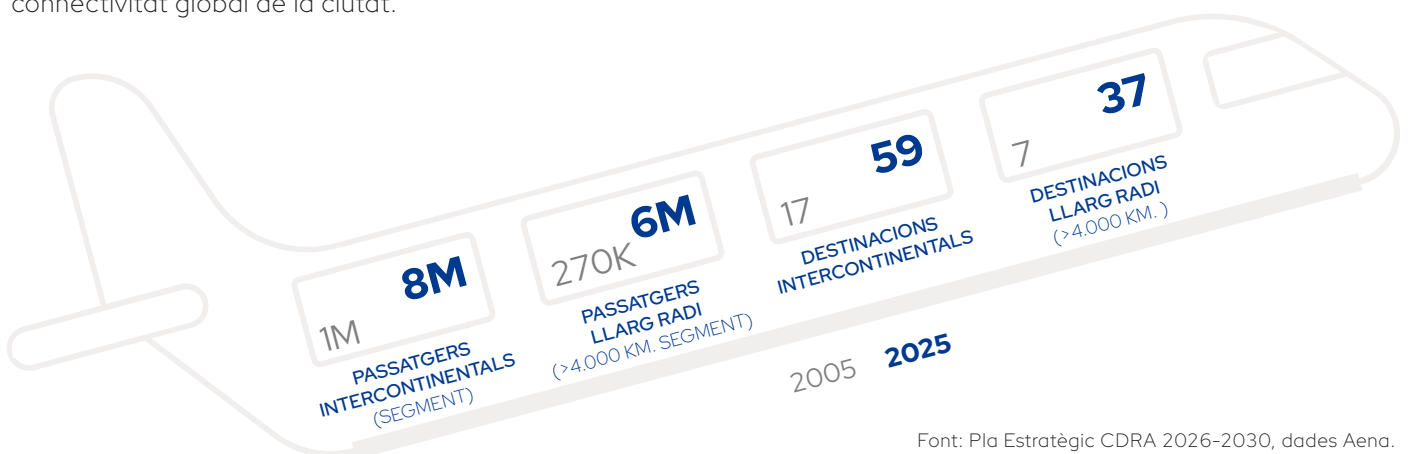
En l'àmbit intercontinental, Barcelona ha gestionat 8 milions de passatgers al 2025, també en màxim històric. Comparativament respecte al 2005, la xarxa ha crescut de 17 fins a 59 destinacions intercontinentals i de 7 fins a 37 destinacions de llarg radi amb 6 milions de passatgers transportats al 2025 en llarg radi (+2.122% vs. 2005). Fet que mostra un salt estructural en la connectivitat global de la ciutat.

L'aeroport de Barcelona s'ha consolidat com la:

- 5a ciutat europea en volum de passatgers d'origen i destí (O&D) al 2025, per davant de HUBs com Madrid, Roma o Àmsterdam.
- La 22a en la classificació mundial per tràfic Origen-Destí (2024).
- El 3r aeroport europeu en volum de seients (2025).
- El 9è en destinacions cap a Europa (2025).

La connectivitat intercontinental de Barcelona ha experimentat una transformació estructural durant els darrers vint anys. Si a principis dels anys 2000 l'aeroport depenia, en gran mesura, dels hubs europeus per accedir als mercats globals, avui Barcelona disposa d'una xarxa internacional molt més madura, diversa i amb capacitat pròpia de connexió amb mercats llunyans.

El 2025, la demanda intercontinental arriba a 9,6 milions de passatgers (SABRE, 2025), però encara hi ha més de 5,3 milions de passatgers Origen - Destí<sup>1</sup> que viatgen indirectament via altres aeroports per arribar a o sortir de Barcelona. Aquesta dada mostra que existeix un mercat suficient per reforçar connexions directes, especialment en aquelles rutes que poden aportar més valor econòmic, empresarial, turístic i logístic al territori. Tot i aquest creixement, la demanda continua per davant de l'oferta directa



Font: Pla Estratègic CDRA 2026-2030, dades Aena.

1. El Tràfic Origen-Destinació (O&D) amb dades SABRE inclou viatgers directes i indirectes amb origen o destinació Barcelona.

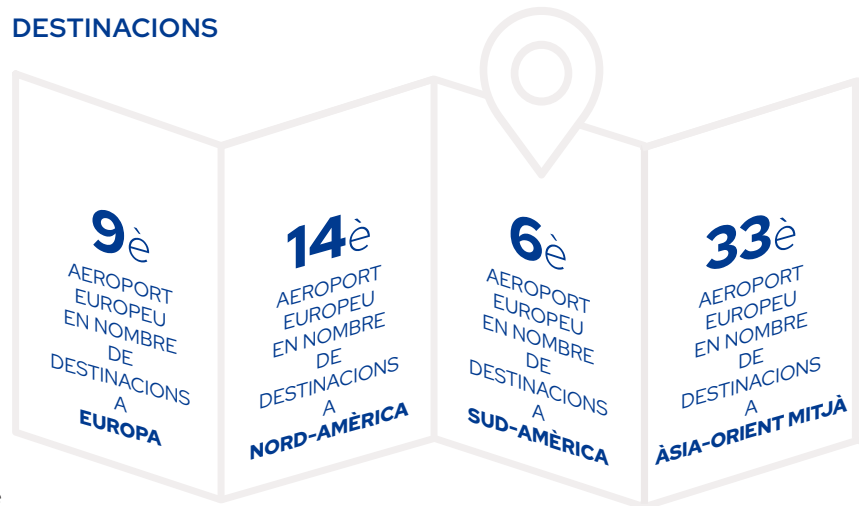
## Rànquings d'oferta

### SEIENTS



**3<sup>è</sup>**  
AEROPORT EUROPEU  
EN VOLUM DE SEIENTS  
A EUROPA

### DESTINACIONS



Font: Pla Estratègic CDRA 2026-2030, dades GPA-Sabre

Aquesta evolució confirma que Barcelona ja no és un aeroport dependent exclusivament dels grans hubs europeus, sinó una porta d'entrada global amb una xarxa pròpia cada vegada més diversa. Ara bé, tal i com ha fet palès el CDRA en el seu últim Pla Estratègic, l'aeroport no ha d'apuntar simplement a la necessitat de "més vols", sinó a la necessitat de millor connectivitat.

### Nord-amèrica

Els Estats Units concentren prop d'1,5 milions de passatgers O&D no servits, fet que els situa com el principal mercat pendent de capturar millor. Aquesta

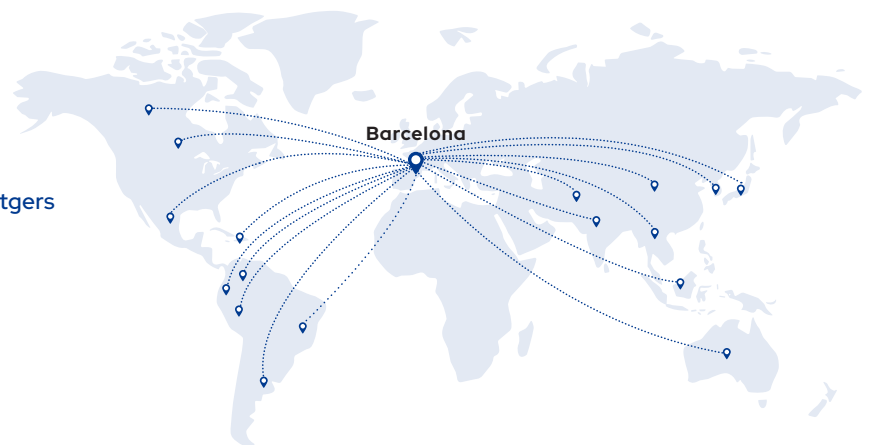
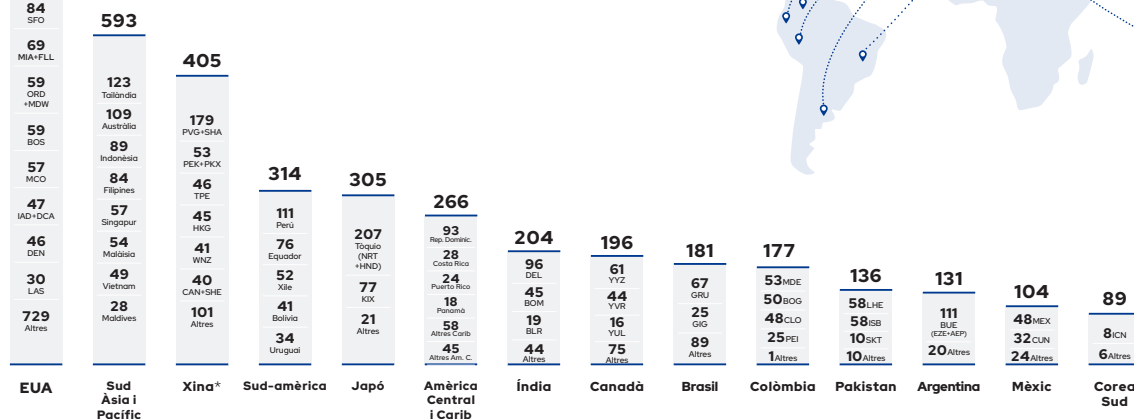
demanda s'explica per la forta relació entre Barcelona i el mercat nord-americà en àmbits com el turisme urbà, els creuers, els congressos internacionals, la inversió tecnològica, les universitats, la recerca i l'activitat empresarial. L'augment de grans esdeveniments professionals i esportius, així com el posicionament de Barcelona com a ciutat atractiva per al talent i les empreses globals, reforça la necessitat de connexions encara més estables amb ciutats com San Francisco, Chicago, Boston, Washington, Houston, Miami, Denver o Los Angeles. En aquest cas, augmentar freqüències o allargar temporades no és només una millora operativa: permetria transformar demanda turística i corporativa dispersa en fluxos més recurrents durant tot l'any.

## Anàlisi de la demanda actual

1.500

123	Texas (MDW, HOU, DCA, SFO)
107	LAX-Ont
102	NY (EWR, LGA, JFK)
84	SFO
69	MIA-FLL
59	ORD-HND
59	BOS
57	MCO
47	IAD-DCA
46	DEN
30	LAS
729	Altres

La demanda intercontinental de Barcelona no servida encara supera els 5,3M de passatgers O&D (2025)



\* Inclou HKG i Taiwan. Font: Pla Estratègic CDRA 2026-2030, dades SABRE



El Canadà suma prop de 196.000 passatgers O&D no servits, amb potencial especialment a Toronto, Vancouver i Montreal. Aquesta demanda pot estar vinculada a una combinació de turisme de llarga distància, mobilitat educativa, vincles familiars, comunitats internacionals i relacions empresarials. Barcelona és una ciutat atractiva per a estudiants, professionals i visitants canadencs, però la limitada estabilitat de l'oferta directa fa que una part del mercat continuï utilitzant hubs europeus o nord-americans.

El bloc format pels mercats d'Amèrica Central i el Carib concentra prop de 266.000 passatgers O&D no servits, amb destinacions com la República Dominicana, Costa Rica, Puerto Rico, Panamà, Cancún o Punta Cana. En aquest cas, la demanda respon principalment a l'atractiu turístic bidireccional, a la mobilitat familiar i als vincles culturals. A més, el paper de Barcelona com a port base de creuers i la complementarietat entre aeroport i port poden actuar com a factors addicionals de suport, especialment en períodes vacacionals, tot i que el seu pes específic en aquests mercats requereix una lectura prudent.

### Sud-Amèrica

Sud-amèrica manté una relació natural amb Barcelona per motius històrics, culturals, lingüístics, comunitaris, empresarials i turístics. La demanda no servida en aquest continent no respon només al turisme, sinó també a l'existència de comunitats llatinoamericanes consolidades a Catalunya, a la mobilitat familiar i a una activitat econòmica creixent entre Barcelona i diverses economies sud-americanes.

El Brasil concentra prop de 181.000 passatgers O&D no servits. Aquesta demanda pot estar vinculada al pes econòmic del país, al turisme de llarga distància, als vincles empresarials, a la cultura, als esdeveniments i al potencial de càrrega. Barcelona, com a destinació mediterrània i ciutat de congressos, pot generar una atracció rellevant per al mercat brasiler, mentre que les empreses catalanes també necessiten millor accés a un dels principals mercats d'Amèrica Llatina.

Colòmbia suma prop de 177.000 passatgers O&D no servits. En aquest cas, la demanda està fortament relacionada amb la presència d'una comunitat colombiana significativa a Catalunya, els vincles familiars, el turisme emissor i receptor, l'activitat empresarial i la mobilitat educativa. Aquest tipus de demanda tendeix a ser recurrent i menys dependent d'un únic segment, fet que pot ajudar a sostenir connexions més estables.

Argentina concentra prop de 131.000 passatgers O&D no servits. La relació entre Barcelona i Argentina té una base cultural i comunitària molt consolidada, reforçada per fluxos de turisme, estudiants, professionals i activitat empresarial. Barcelona actua sovint com a porta d'entrada mediterrània per a perfils argentins vinculats a cultura, tecnologia, gastronomia, universitats i economia creativa, fet que pot explicar una part de la demanda indirecta actual.

### Middle East i Àfrica

El Middle East té una funció doble en la connectivitat de Barcelona. D'una banda, els grans hubs com Doha, Dubai, Abu Dhabi i Istanbul han permès reduir la dependència dels hubs europeus i connectar Barcelona amb Àsia, Àfrica i Oceania. D'altra banda, l'evolució del turisme premium, la inversió internacional, els congressos, la salut, l'energia i la càrrega d'alt valor poden estar generant una demanda pròpia creixent amb mercats com Jeddah, Riyadh, Kuwait, Muscat o Amman.

Aquesta demanda també està condicionada per factors externs, com la geopolítica, les restriccions d'espai aeri i els costos operatius. Tot i això, Barcelona disposa de motors urbans –turisme d'alt poder adquisitiu, salut, esdeveniments, cultura i inversió– que poden reforçar la seva capacitat d'atreure connexions més sòlides amb aquesta regió.

Àfrica presenta una demanda més selectiva, però amb dinàmiques diferents segons el submercat. Al nord d'Àfrica i el Magrib, la demanda està molt vinculada a la proximitat geogràfica, les comunitats residents a Catalunya, la mobilitat familiar, el turisme i les relacions empresarials. Aquest component comunitari i recurrent pot explicar l'existència d'un flux estable, especialment amb països com el Marroc, Algèria o Tunísia.

A l'Àfrica subsahariana, mercats com Dakar, Accra, Lagos, Nairobi, Johannesburg o Cape Town poden estar impulsats per una combinació d'economies emergents, cooperació institucional, activitat empresarial, turisme de llarga distància i necessitats logístiques especialitzades. En aquest cas, Barcelona pot generar demanda per la seva funció de plataforma mediterrània, pel teixit empresarial català i per la connexió amb sectors com salut, educació, logística, energia o cooperació internacional.

### Àsia continental

Àsia continental és una de les principals oportunitats estratègiques de Barcelona. Xina, Hong Kong i Taiwan concentren prop de 405.000 passatgers O&D no

servits, una dada que reflecteix una demanda real encara canalitzada a través d'altres hubs. Aquesta demanda pot estar impulsada per diversos factors: el creixement del turisme asiàtic de llarga distància, la presència de comunitats xineses a Catalunya, les relacions comercials, la importància de la logística, l'electrònica, els semiconductors, la indústria i la inversió. Barcelona, a més, té actius creixents en tecnologia, disseny, salut, recerca i economia creativa que poden reforçar la relació amb ciutats com Shenzhen, Guangzhou, Hong Kong o Xangai.

L'Índia suma prop de 204.000 passatgers O&D no servits i és un mercat amb fort potencial estructural. L'augment de la mobilitat internacional índia, el pes dels serveis tecnològics, la indústria farmacèutica, les universitats, el talent digital i la comunitat empresarial poden explicar una part d'aquesta demanda. Barcelona també és cada vegada més atractiva per a perfils professionals i estudiants internacionals, fet que pot reforçar el potencial de connexions amb Delhi, Mumbai o Bengaluru.

## Àsia-Pacífic

El Japó concentra prop de 305.000 passatgers O&D no servits, una magnitud molt rellevant per a un mercat de gran qualitat. Aquesta demanda pot estar relacionada amb el turisme cultural i gastronòmic, l'atractiu de Barcelona com a destinació mediterrània, els vincles industrials, la tecnologia, el disseny, la recerca i les relacions empresarials. Una part del mercat japonès continua viatjant via altres hubs, fet que mostra que la manca de connexió directa limita la capacitat de capturar plenament un perfil de viatger d'alt valor.

Corea del Sud suma prop de 89.000 passatgers O&D no servits. Tot i ser un volum menor, la demanda pot estar vinculada a tecnologia, indústria, cultura, educació, turisme i inversió. Barcelona és una destinació amb fort atractiu cultural i urbà per al mercat coreà, i alhora Catalunya pot tenir interès en reforçar vincles amb un ecosistema industrial i tecnològic molt avançat.

Els països d'Àsia-Pacífic concentren prop de 593.000 passatgers O&D no servits, amb mercats com Tailàndia, Austràlia, Indonèsia, Filipines, Singapur, Malàisia i Vietnam. Aquesta demanda pot venir impulsada pel creixement del turisme de llarg radi, la mobilitat educativa, les comunitats internacionals, els vincles empresarials, la logística i l'atractiu de Barcelona com a destinació urbana global. En el cas de Singapur, el component empresarial, financer, tecnològic i logístic és especialment rellevant; en el cas de Filipines, pot pesar més la dimensió comunitària i laboral; i en el cas de Tailàndia, Austràlia o Vietnam, el turisme i la connexió amb economies dinàmiques del Pacífic poden explicar bona part del potencial.

## Càrrega aèria

La càrrega aèria és una dimensió clau d'aquest observatori, tant pel seu impacte en la competitivitat logística i empresarial de Barcelona com pel seu pes creixent en l'economia de les companyies aèries. De fet, els ingressos associats a la càrrega representen avui una magnitud comparable als *ancillary revenues*, especialment rellevant en el cas de les operatives de llarg radi (un 15% cada un aproximadament). Gràcies a una combinació de la seva ubicació geoestratègica -amb el port, l'aeroport, la Zona Franca i el sòl logístic- amb una consolidada i diversificada base, Barcelona és un dels principals hubs logístics i industrials del sud d'Europa.

La càrrega aèria constitueix una dimensió estratègica de la connectivitat internacional de Barcelona i un factor rellevant per entendre el paper de l'aeroport com a infraestructura econòmica al servei de la ciutat, de l'àrea metropolitana i del conjunt de Catalunya.

Des de Barcelona es pot donar servei a 400 milions de consumidors en menys de 48 hores, connectant Europa, el Mediterrani, el nord d'Àfrica, Àsia i Amèrica amb una oferta integrada de transport, indústria, tecnologia i serveis avançats.

Sector	Pes	Perfil logístic
Moda / Tèxtil	21,3%	Lideratge absolut, requerint velocitat de resposta <48h
Farmacèutic i Químic	17,7%	Altament exportador (81%). Producte d'alt valor amb molts requisits i certificacions exigents
Maquinària i Metall	17,1%	Peces industrials crítiques i cadenes de valor integrades
Electrònica / Auto	15,4%	Components clau per a la indústria 4.0 i el Just-in-Time

Font: GPA a partir de dades de l'AEAT

Barcelona té una base industrial sòlida: prop de 35.000 empreses industrials a Catalunya; un ecosistema logístic madur: operadors globals, talent i 31.300 M€ de VAB logístic. La innovació i indústria 4.0 amb clústers específics i infraestructures dedicades com el DFactory i altres centres de recerca dedicats il·lustren la seva importància.

L'evolució recent confirma la consolidació de Barcelona com a node de càrrega aèria dins el sistema aeroportuari europeu.

1. L'any 2025, l'aeroport va assolir el seu màxim històric, amb 200.741 tones de càrrega aèria, un creixement interanual del 10,5% respecte al 2024.
2. Barcelona es posiciona entre els aeroports europeus de mida mitjana més dinàmics en càrrega i capacitat belly cargo.
3. Barcelona consolida una trajectòria positiva en càrrega i capacitat belly cargo, amb un creixement sostingut del 10,2% anual entre 2021 i 2025.

La càrrega aèria amb origen o destinació a Catalunya presenta una estructura diversificada, que redueix l'exposició a riscos sectorials específics i mostra que l'aeroport dona servei a activitats econòmiques d'alt valor afegit. Destaca especialment el sector farmacèutic i químic, on l'exportació és majoritària, fet que subratlla la importància de disposar d'una infraestructura aeroportuària capaç de garantir rapidesa, fiabilitat, traçabilitat i serveis logístics especialitzats.

Un element distintiu del model barceloní és el pes del llarg radi. El 2025, aproximadament el 57% del volum de càrrega es va transportar en vols de llarg radi, davant del 32% en curt radi i l'11% en mitjà radi. Aquesta dada és rellevant perquè evidencia la relació directa entre la connectivitat intercontinental de passatgers i la capacitat logística de l'aeroport. Una part significativa de la càrrega es mou a la bodega dels avions de passatgers, fet que genera una relació de complementaritat entre rutes internacionals, rendibilitat operativa i capacitat exportadora del territori.

## Resultats històrics

L'aeroport ha assolit el seu màxim històric amb 200.741 tones, un creixement del +10,5% respecte a l'any anterior.

## Eficiència de mercat

A diferència dels grans hubs tradicionals europeus que han patit estancaments, Barcelona ha escalat fins a la 21a posició europea, impulsada per un creixement basat en la producció industrial local i no en el transbordament.

## Equilibri comercial

El flux està altament equilibrat, amb un 50,2% d'exportacions i un 49,8% d'importacions, el que garanteix la rendibilitat de les rutes directes

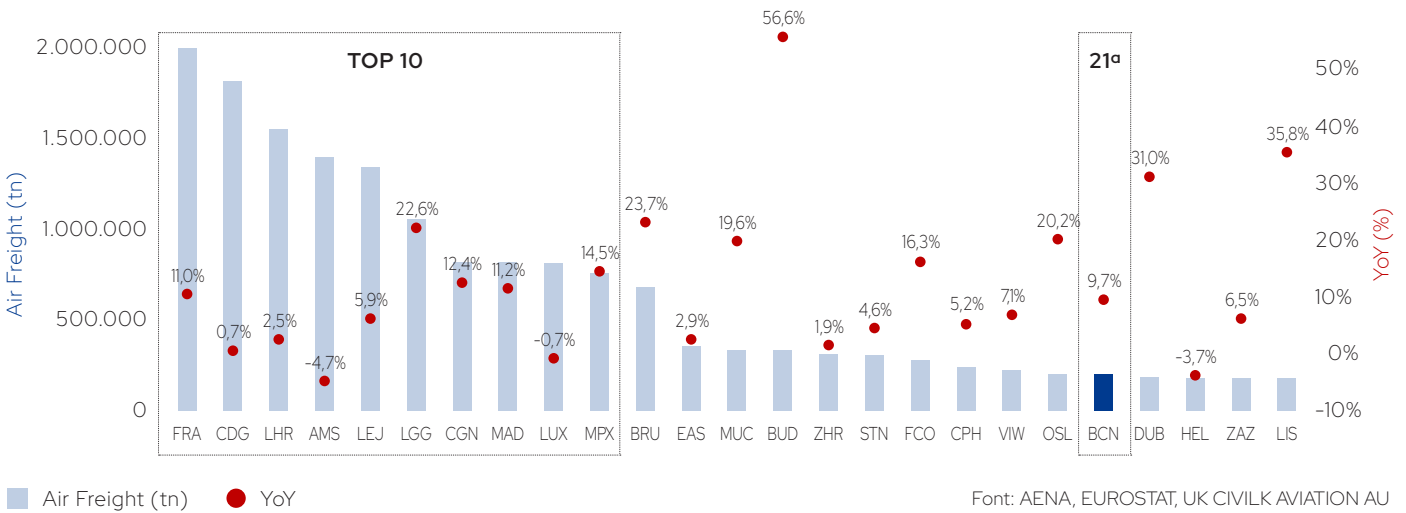
La càrrega aèria actua com un efecte catalitzador de l'aeroport. La seva contribució no es limita a l'activitat directa dels operadors logístics, agents de càrrega, transitaris o serveis aeroportuaris, sinó que incideix sobre el conjunt de l'economia urbana: facilita l'accés a mercats internacionals, millora la competitivitat de les empreses exportadores, reforça la localització d'activitats industrials i logístiques, i incrementa l'atractiu de Barcelona com a plataforma empresarial i de distribució.

Segons l'estudi sobre *El potencial de captació de càrrega per part de l'aeroport de Barcelona i el paper a jugar pels aeroports secundaris de Catalunya* (CIMALSA, 2023), des d'una perspectiva estratègica, el desenvolupament de la càrrega aèria hauria d'orientar-se a consolidar Barcelona com un HUB logístic especialitzat, més que no pas com un gran HUB integrador generalista. Aquesta estratègia hauria de basar-se en cinc línies d'actuació (veure quadre adjunt).

Per al seguiment d'aquesta dimensió dins l'Observatori, es proposa monitorar un conjunt d'indicadors específics: volum anual de càrrega, creixement interanual, posició en el rànquing europeu, quota sobre la xarxa Aena, distribució export-import, pes del llarg radi, pes del belly intercontinental, temps de despatx duaner, certificacions especialitzades i captació de nous operadors o corredors logístics.

Línia estratègica	Objectiu
Expansió de rutes de llarg radi	Prioritzar connexions amb mercats de càrrega d'alt valor, especialment Àsia, Orient Mitjà, Nord-amèrica i Amèrica Llatina
Captació de belly cargo	Integrar el potencial de càrrega en l'estratègia de desenvolupament de rutes de passatgers
Especialització sectorial	Desenvolupar verticals logístiques en farma, moda, e-commerce, peribles, tecnologia i automoció
Ampliació del hinterland	Captar fluxos de càrrega de l'àrea mediterrània i del sud d'Europa mitjançant corredors logístics eficients
Governança i promoció internacional	Coordinar administracions, aeroport, port, Cambra, BCL, transitaris, operadors i carregadors en una estratègia comercial comuna

## Top aeroports europeus en càrrega aèria (octubre 2024-setembre 2025)



La càrrega aèria és una dimensió clau d'aquest observatori perquè una part rellevant del seu desenvolupament s'explica per la connectivitat intercontinental i, alhora, contribueix a fer viables moltes rutes de llarg radi, en reforçar-ne la rendibilitat més enllà del trànsit de passatgers.

## Comparativa internacional (sintètica)

Es planteja una comparativa benchmark entre Barcelona i quatre aeroports europeus de referència per analitzar el posicionament de BCN en connectivitat intercontinental. La comparativa no pretén ser exhaustiva sinó estratègica i orientada a la presa de decisions. Per a cada indicador es construeix un índex

Criteri de selecció de comparativa	Justificació
Comparabilitat en infraestructura aeroportuària	Aeroports europeus grans però no mega-hubs amb capacitat rellevant, terminals consolidades i un paper important dins la xarxa europea. Aquest criteri permet analitzar si Barcelona disposa d'una infraestructura alineada amb aeroports competidors en termes de capacitat, volum de passatgers, operativa i possibilitat de creixement
Perfil de ciutat similar a Barcelona	Ciutats amb fort component turístic, MICE, internacionalització econòmica, talent, innovació i capacitat d'atracció d'inversió. No es tracta només de comparar avions, sinó també la base socioeconòmica que justifica noves rutes
Comparabilitat operativa i de connectivitat internacional	Aeroports que hagin desenvolupat rutes intercontinentals a partir d'una combinació de demanda local, companyies base, aliances, promoció de ciutat i captació de mercats estratègics  Aeroports amb una presència significativa de tràfic internacional i, en diferents graus, de rutes intercontinentals amb forta demanda O&D, però amb marge de consolidació intercontinental.
Reptes similars de capacitat, estacionalitat o especialització	Aeroports que han decidit créixer més volum o més valor, més freqüències, menys estacionalitat i millor encaix amb el model de ciutat
Comparabilitat econòmica del territori	La selecció incorpora aeroports vinculats a àrees metropolitanes amb pes econòmic, empresarial i internacional. Indicadors com el PIB, el PIB per càpita, la població metropolitana, la presència d'empreses internacionals o la inversió estrangera permeten valorar si el nivell de connectivitat aèria és coherent amb la força econòmica del territori

relatiu normalitzat que permet posicionar Barcelona en relació al grup de referència, identificar bretxes i avantatges competitiu, i visualitzar de forma clara les diferències estructurals.

El resultat esperat és identificar si l'oferta intercontinental de Barcelona és proporcional al seu potencial territorial i detectar oportunitats de millora en rutes, freqüències i mercats estratègics.

### Críteris de selecció de la comparativa

Els aeroports seleccionats responen a una lògica comparativa basada en quatre blocs d'indicadors: infraestructura, operativa, economia i dimensió social. No es tracta només de comparar volum de passatgers, sinó d'entendre si la connectivitat intercontinental de cada aeroport està alineada amb la capacitat del territori per generar demanda internacional.

### Selecció de ciutats per al benchmarking

Els aeroports seleccionats per al benchmarking són Madrid-Barajas (MAD), Lisboa (LIS), Milà-Malpensa (MXP) i Copenhaguen (CPH). La selecció respon a la necessitat de comparar Barcelona amb aeroports europeus que presenten perfils diferents però útils per entendre el seu posicionament intercontinental.

Aeroport	Motiu principal de selecció	Lectura per a Barcelona
MAD Madrid-Barajas	Madrid és el principal aeroport estatal i el gran hub de referència a Espanya. Amb més de 66 milions de passatgers el 2024, i tot i jugar en una escala superior, concentra una part molt rellevant de la connectivitat intercontinental peninsular	Permet comparar Barcelona amb un model hub consolidat, especialment en connectivitat intercontinental, captació de demanda peninsular, alta densitat de freqüències i forta connectivitat amb Amèrica Llatina
LIS Lisboa	Hub atlàntic amb fort pes de connexions cap a Amèrica i Àfrica. Amb més de 35 milions de passatgers el 2024, actua com a hub atlàntic i aprofita la seva posició geogràfica per connectar Europa amb Amèrica i Àfrica	Serveix per analitzar com una ciutat turística pot reforçar la connectivitat intercontinental amb una companyia base forta i la utilitat d'analitzar el paper d'una companyia base i d'una estratègia de xarxa enfocada a mercats de llarg radi
MXP Milà-Malpensa	Aeroport d'una regió econòmica potent, no capital política. Amb 28,7 milions de passatgers el 2024, forma part d'un sistema aeroportuari milanès de 39,3 milions de passatgers	És el benchmark més proper a Barcelona per pes econòmic, fires, empresa, indústria i demanda corporativa
CPH Copenhaguen	Hub regional del nord d'Europa, orientat a qualitat i connectivitat selectiva. Menys basada en volum i més orientada a qualitat, eficiència i funció de hub regional. Amb 29,9 milions de passatgers el 2024 i una xarxa de 175 destinacions en 342 rutes, és un aeroport rellevant per comparar models de connectivitat selectiva	Permet comparar Barcelona amb un model de menor volum però alt valor, eficiència i demanda qualificada

## Taula d'indicadors del benchmarking

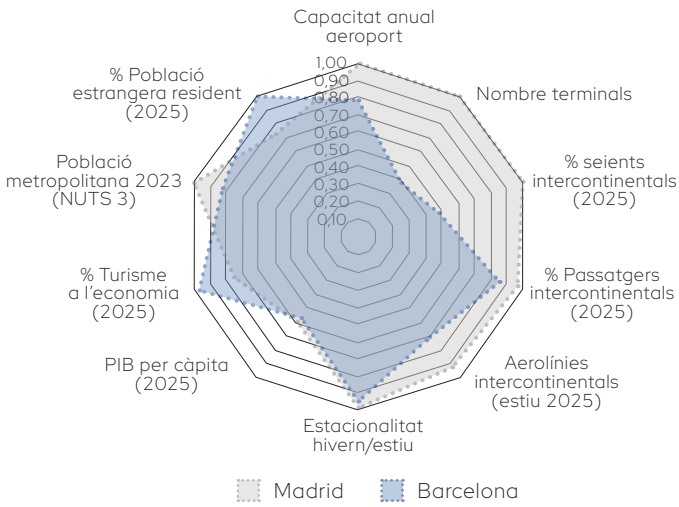
La taula següent recull els indicadors que s'utilitzaran per comparar Barcelona amb els aeroports benchmark seleccionats. Els indicadors s'organitzen per temàtiques per relacionar la connectivitat intercontinental amb la capacitat infraestructural, operativa, econòmica i social de cada territori.

Temàtica	Indicador	Què mesura	Rellevància
Infraestructura	Capacitat anual de l'aeroport en M de passatgers	El volum màxim de passatgers que l'aeroport pot gestionar anualment.	Permet valorar el marge de creixement físic i si l'aeroport opera prop del seu límit de capacitat.
	Nombre de terminals	La dimensió i estructura funcional de l'aeroport	Ajuda a comparar la capacitat de processament de passatgers i la complexitat operativa
Operativa	% seients intercontinentals	El pes dels seients de llarg radi sobre el total de l'oferta aèria	Indica el grau d'especialització intercontinental de l'aeroport i la seva orientació cap a mercats globals
	% passatgers intercontinentals	El pes dels passatgers de llarg radi sobre el total de passatgers	Permet contrastar si la demanda intercontinental és proporcional a l'oferta disponible
	Aerolínies en rutes intercontinentals estiu 2025	El nombre de companyies que operen connexions intercontinentals durant la temporada d'estiu.	Mesura la diversitat d'operadors i la dependència o no d'una companyia principal
	Estacionalitat hivern/estiu	La relació entre l'oferta o activitat de la temporada d'hivern i la d'estiu	Permet identificar la robustesa anual de la xarxa i la dependència de pics estacionals
Econòmica	PIB per càpita 2025	El nivell de riquesa mitjana del territori servit per l'aeroport	Aproxima la capacitat adquisitiva i el potencial de demanda premium, business i d'alt valor.
	% turisme a l'economia 2025	El pes del sector turístic dins l'economia local o regional	Ajuda a entendre fins a quin punt la connectivitat aèria està vinculada a l'activitat turística
Social	Població metropolitana 2025	La dimensió demogràfica de l'àrea d'influència de l'aeroport	Mesura la base potencial de demanda origen-destinació i la capacitat de sostenir rutes directes
	% població estrangera resident 2025	El grau d'internacionalització social del territori	Indica l'existència de comunitats internacionals que poden generar fluxos recurrents amb mercats d'origen

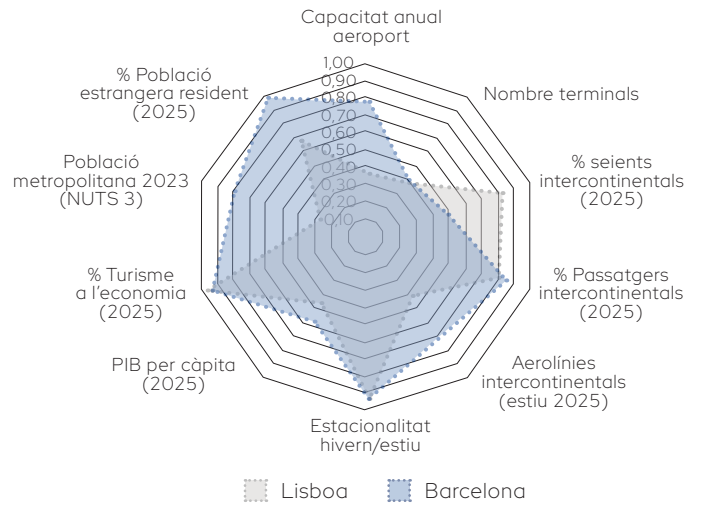
## Comparativa sintètica (benchmark)

### KPIs Barcelona

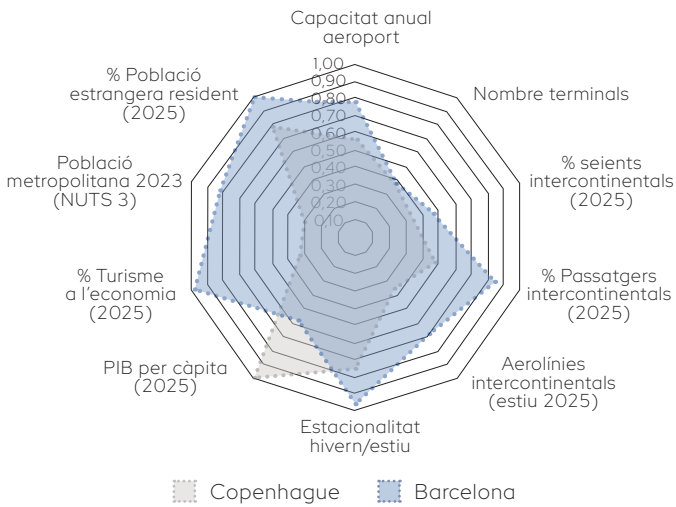
#### Madrid vs Barcelona



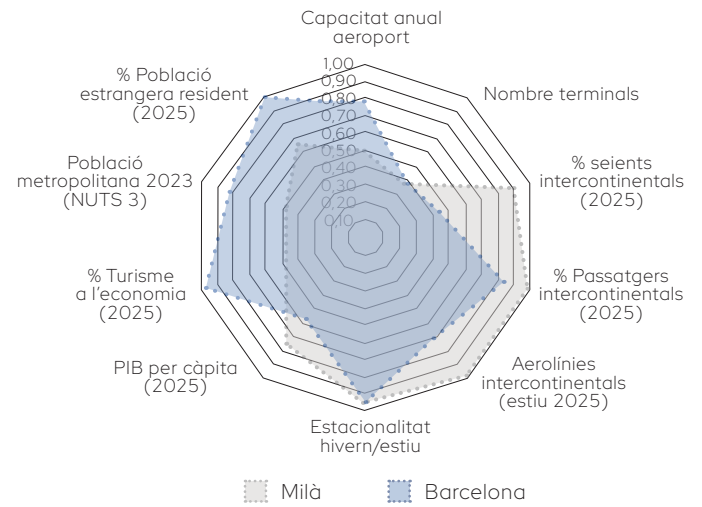
#### Lisboa vs Barcelona



#### Copenhague vs Barcelona



#### Milà (MXP) vs Barcelona



Font: Varies fonts (consultar referències)

La lectura reforça una idea clara: Barcelona presenta un perfil molt competitiu en demanda, internacionalització social i pes turístic, però mostra marge de millora en alguns indicadors d'oferta intercontinental i capacitat comparada amb els aeroports benchmark.

En conjunt, BCN no apareix com un aeroport feble, sinó com un aeroport amb una base territorial molt potent que ha de convertir millor aquesta demanda en més connectivitat directa, més densitat de rutes i més estabilitat anual.

## Titulars principals

### **Barcelona destaca per base de demanda i atractiu territorial**

En gairebé tots els radars, BCN sobresurt en població metropolitana, població estrangera resident i pes del turisme, factors que reforcen la seva capacitat de generar tràfic O&D.

### **El principal marge de millora és l'oferta intercontinental**

Davant aeroports com Madrid, Lisboa o Milà, Barcelona no sempre transforma el seu potencial territorial en el mateix nivell relatiu de seients i aerolínies intercontinentals.

### **BCN competeix millor en demanda que en estructura hub**

La ciutat té una base de passatgers sòlida, però no disposa del mateix efecte hub que Madrid o Lisboa, fet que limita la densitat i profunditat de la xarxa de llarg radi.

### **L'estacionalitat és un repte central**

El bon posicionament de Barcelona en demanda turística ha d'anar acompanyat d'una oferta més estable durant l'any, especialment en rutes de llarg radi.

### **El benchmarking confirma que el creixement ha de ser selectiu**

L'objectiu no és només ampliar volum, sinó prioritzar connexions amb més retorn territorial: negocis, talent, MICE, salut, recerca, càrrega i turisme de valor.

## Recomanacions

### **Densificar rutes existents**

amb potencial de millora, especialment aquelles amb baixa freqüència o fort component estacional.

### **Prioritzar mercats intercontinentals no servits**

on Barcelona té demanda latent i capacitat d'aportar valor, especialment Àsia i alguns mercats d'Amèrica.

### **Reforçar el relat comercial de ciutat**

vinculant connectivitat amb turisme de qualitat, congressos, salut, tecnologia, cultura, creuers i comunitats internacionals.

### **Utilitzar els radars com a eina de seguiment**

actualitzant anualment els indicadors per detectar bretxes, avanços i pèrdues de competitivitat respecte als benchmarks.

### **Alinear infraestructura i estratègia de rutes**

perquè el potencial de Barcelona només es podrà capturar plenament si l'aeroport disposa de capacitat, slots i operativa suficients per créixer en llarg radi.

## Turisme

Segons les estimacions de l'OTB (Observatori del Turisme a Barcelona), l'any 2025 la ciutat de Barcelona va acollir 16,0 milions de turistes. Si s'hi afegeixen els 10,1 milions de visitants registrats a Barcelona regió, el conjunt de la destinació Barcelona va arribar als 26,1 milions de turistes. A partir d'aquestes xifres, i considerant tant la despesa en allotjament com la despesa efectuada durant l'estada, s'ha estimat que l'impacte econòmic directe de l'activitat turística va assolir els 14.041 milions d'euros al conjunt de la destinació. D'aquest total, 10.376 milions corresponen a Barcelona ciutat i 3.665 milions a Barcelona regió.

Segons la enquesta de turistes a Barcelona citada a l'estudi d'Aena (2020) sobre impacte econòmic de l'aeroport JT Barcelona–el Prat, dels passatgers de sortida el 49% la seva principal motivació era turística, el 24% de negoci i el 20% visites a familiars o amics i el 6% altres motivacions per raons personal o altres motius. Significa que una part bàsica i segurament crítica per moltes rutes de passatgers són turistes però també hi ha una part molt significativa que venen per altres motius que es beneficien d'una varietat de rutes i freqüències molt més elevades que no serien possibles si no que tenim connexions en bona part alimentada per la demanda turística.

En el cas de Barcelona, el turisme pot considerar-se una de les principals bases de demanda de la connectivitat aèria, especialment perquè aporta volum de passatgers, diversitat de mercats internacionals i capacitat per sostenir rutes i freqüències. Tanmateix, la literatura econòmica recomana interpretar aquesta relació de manera complementària i no com una causalitat única: les rutes aèries es consoliden per la combinació de diversos segments de demanda –turisme, residents, viatges de negoci, congressos, creuers, talent, estudiants, inversió i càrrega– i, un cop establertes, generen beneficis que van més enllà del turisme. En aquest sentit, la connectivitat aèria actua com una infraestructura catalitzadora de l'economia urbana, ja que facilita l'accés a mercats, la mobilitat professional, la captació d'inversió, la transferència de coneixement i la projecció internacional de la ciutat.

Aquesta lectura queda reforçada per Fageda (2017), que analitza els fluxos d'inversió estrangera directa entre Catalunya i 81 països durant el període 2002-2015 i conclou que la disponibilitat de vols directes internacionals amb freqüència suficient redueix el temps de viatge i incrementa els fluxos d'inversió estrangera directa, gràcies a una millor transmissió d'informació i a la facilitat dels contactes presencials. En aquest sentit, el turisme té un paper sistèmic de connectivitat aèria: no només se'n beneficia, sinó que també contribueix decisivament a generar la demanda i la massa crítica que fan possible l'existència i consolidació de moltes rutes, les quals acaben donant servei també a altres activitats econòmiques, socials, i científiques.

Per la planificació de rutes de la companyia aèria els volums són una part crítica. A l'hora de donar viabilitat econòmica a les rutes és molt important la qüestió del factor d'ocupació per vol que a nivell mundial està actualment de mitja en una 85% segons la IATA. Aquest alts volums d'ocupació permeten tenir un cost unitari per passatger volat més baix; de fet totes les companyies, siguin companyies de baix cost o de xarxa, aspiren a minimitzar aquests costos. Per tant, és molt important a l'hora de planificar qualsevol ruta que hi hagi una massa crítica voluminosa de demanda que permeti omplir l'avió encara que sigui a uns preus mínims. A partir d'aquí, i amb les tecnologies d'optimització d'ingressos via preus dinàmics (*revenue management*), les companyies van millorant i pujant els preus en funció de l'evolució de la demanda. És per això que la motivació de vol per turisme és molt important per omplir una part crítica de l'avió. Evidentment hi ha rutes que no tenen component turístic o és marginal, però en el cas de Barcelona, com hem vist del resultat de l'enquesta, és prou significatiu.

La competitivitat turística de Catalunya, i de Barcelona en particular, és molt destacable tant en varietat de mercats emissors que ens visiten com en volum. Tanmateix, actualment els esforços de totes les polítiques estan centrats en la millor gestió d'aquests volums i en buscar aquells viatgers que aporten més valor a la ciutat i al territori. Els grans volums actuals i la diversificació són un bon argument per a les companyies aèries per establir rutes no existents o fer créixer les rutes actuals en qualitat ja sigui amb més freqüències setmanals i/o que entrin altres operadors a la mateixa ruta existent.

Cal remarcar, també, que els principals volums de demanda corresponen a mercats emissors de proximitat, tant europeus com de la resta d'Espanya –França, Alemanya, Itàlia, entre d'altres–. En aquests mercats, com s'ha vist, la connectivitat aèria de Barcelona està plenament servida pel mercat i la ciutat ja ocupa una posició molt competitiva. Per tant, la competitivitat aèria es pot considerar força consolidada en els mercats de gran volum d'Espanya i Europa. En canvi, en els mercats intercontinentals, i especialment a l'Àsia, encara hi ha marge de recorregut, si bé cal tenir present que els volums potencials de llarg radi no són comparables amb els dels principals mercats europeus.

## Cultura

Barcelona disposa d'un ecosistema cultural de primer nivell, amb actius reconeguts internacionalment en àmbits com els festivals, els museus, l'arquitectura, la literatura, el disseny, la música, l'audiovisual, la gastronomia i la cultura digital. Aquesta fortalesa no és només qualitativa, sinó també mesurable: els museus de la ciutat van rebre 11,6 milions de visitants el 2023, mentre que els espais d'interès arquitectònic van assolir 13,5 milions de visitants. A més, els teatres de Barcelona van superar per primera vegada els 3 milions d'espectadors la temporada 2023-2024, amb una recaptació de 92,2 milions d'euros. Aquestes magnituds evidencien que la cultura és un motor d'activitat urbana, atracció turística, ocupació, projecció exterior i desenvolupament de les indústries creatives.

Les grans ciutats culturals no només necessiten bons equipaments i una oferta atractiva, sinó també capacitat per connectar-se ràpidament amb altres capitals, mercats i escenes creatives del món.

### En quins aspectes culturals afecta la connectivitat aèria

Àmbit	Per què destaca
Festivals i música en viu	Primavera Sound, Sónar, gran públic internacional, impacte econòmic i marca global
Cultura digital i creativitat tecnològica	Sónar+D, IA creativa, audiovisual, videojocs, disseny i nous formats
Museus i patrimoni artístic	Xarxa museística potent, Picasso, Miró, art contemporani, patrimoni i exposicions
Arquitectura i urbanisme	Modernisme, Gaudí, Eixample, espai públic i Capital Mundial de l'Arquitectura 2026
Literatura i sector editorial	Ciutat de la Literatura UNESCO, Sant Jordi, capital editorial en català i castellà
Disseny i creativitat urbana	Disseny, moda, imatge, comunicació, arts visuals i creativitat aplicada
Cultura popular i identitat local	Festes majors, Mercè, tradicions, barris, llengua i vida comunitària
Cultura com a dret i cohesió social	Polítiques públiques de drets culturals, inclusió i participació ciutadana
Economia creativa	Sector transversal que genera ocupació, innovació i connexió amb turisme, tecnologia i empresa
Projecció internacional	Capacitat d'atreure públic, talent, festivals, empreses i esdeveniments globals

Les connexions aèries directes faciliten l'arribada d'artistes, públic internacional, professionals culturals, comissaris, productors, periodistes, empreses creatives, patrocinadors i inversors. Això és especialment rellevant per a una ciutat com Barcelona, que acull festivals globals com el Primavera Sound o el Sónar, grans exposicions, congressos creatius, fires professionals i esdeveniments vinculats a la música, el disseny, l'audiovisual i la tecnologia.

La connectivitat aèria també reforça la competitivitat de les indústries culturals i creatives. Les empreses del sector –audiovisual, música, videojocs, arquitectura, disseny, editorial, producció d'esdeveniments o cultura digital– necessiten accedir a mercats internacionals, participar en fires, establir coproduccions, captar clients i atreure talent. En aquest sentit, l'aeroport no és només una infraestructura de transport, sinó una peça clau de l'ecosistema econòmic i creatiu de la ciutat.

A més, la cultura és un motor important del turisme urbà. L'arquitectura, els museus, el patrimoni, els festivals i la vida cultural de Barcelona atreuen visitants d'arreu del món. Una bona connectivitat aèria permet transformar aquest atractiu en impacte econòmic, ocupació, despesa en allotjament, restauració, comerç i serveis, alhora que ajuda a diversificar els mercats d'origen dels visitants.

Barcelona competeix amb altres capitals europees i mediterrànies per atreure grans esdeveniments, seus creatives, talent internacional, inversió cultural i públic global. En aquesta competició, disposar de rutes directes, freqüències suficients i connexions intercontinentals és un element determinant. Una ciutat cultural global necessita una connectivitat global.

En síntesi, la cultura fa Barcelona atractiva, però la connectivitat aèria fa que aquesta atracció sigui internacional. Sense connexions competitives, el potencial cultural de la ciutat queda limitat; amb una bona connectivitat, Barcelona pot convertir els seus actius culturals en projecció global, activitat econòmica, captació de talent, innovació i lideratge urbà.

## Creuers

Barcelona presenta una singularitat competitiva dins el sistema aeroportuari europeu i mundial: combina un aeroport internacional de gran dimensió amb un dels principals ports de creuers del Mediterrani. Aquesta relació entre port i aeroport genera un efecte de retroalimentació especialment rellevant per a la

connectivitat internacional de la ciutat. De fet, dels top 30 aeroports més grans del món en passatgers no hi ha cap, excepte Miami, que tingui un Port de Creuers a la mateixa ciutat i amb aquests volums. D'una banda, el posicionament de Barcelona com a port base de creuers genera demanda addicional de passatgers aeris, especialment crítica en mercats intercontinentals. De l'altra, la disponibilitat de connexions aèries internacionals reforça la capacitat del Port de Barcelona per captar creueristes procedents de mercats llunyans.

Aquesta complementarietat és important perquè el negoci de creuers té una dimensió específica dins la demanda aèria. A escala global, els passatgers de creuers (31m de pax, 2023) representen un volum molt inferior al conjunt del transport aeri (4.500m de pax, 2023), però poden ser determinants en rutes concretes. La demanda de creueristes pot contribuir a millorar l'ocupació dels avions, facilitar la venda anticipada de seients i aportar massa crítica a rutes de llarg radi que, sense aquesta demanda addicional, podrien tenir més dificultats per consolidar-se.

En el cas de Barcelona, la magnitud és rellevant. Dels 3,57 milions de creueristes registrats, aproximadament 1,91 milions corresponen a passatgers de port base. Aquest segment és especialment important perquè inclou els passatgers que inicien o finalitzen el creuer a Barcelona i, per tant, tenen una probabilitat molt més elevada d'utilitzar l'avió per arribar o sortir de la ciutat. Si d'aquest grup es resten els residents de Catalunya, el mercat clau per a la connectivitat aèria se situa en 1,66 milions de creueristes de port base no residents (2023). Aquest és el segment que té més capacitat d'impactar sobre la demanda aèria internacional i, especialment per les rutes intercontinentals.

Segons un treball de recerca de Barcelona Turisme, el 59% dels creueristes fan servir l'avió per iniciar el seu creuer, i el 23% provenen de fora d'Europa, amb una presència destacada de turistes dels Estats Units i del Canadà.

La importància d'aquest mercat s'entén millor quan s'analitzen els principals mercats emissors de creuers del món. Entre els deu mercats globals més rellevants hi apareixen països que també són objectius estratègics per al desenvolupament de rutes aèries intercontinentals de Barcelona, com els Estats Units, el Canadà, Austràlia, la Xina o el Brasil. En aquest sentit, els creuers no només generen demanda turística, sinó que ofereixen un argument comercial addicional per promoure noves connexions aèries o reforçar les existents. Aquesta relació és especialment clara en mercats com els Estats Units, el Canadà i Austràlia, on el pes dels creueristes dins la demanda aèria pot ser significatiu tant en percentatge com en volum absolut.

En canvi, en mercats com Àsia, Sud-amèrica o Orient Mitjà, el potencial encara és incipient, fet que obre una oportunitat de desenvolupament futur vinculada tant a la promoció del port com a la captació de noves rutes aèries.

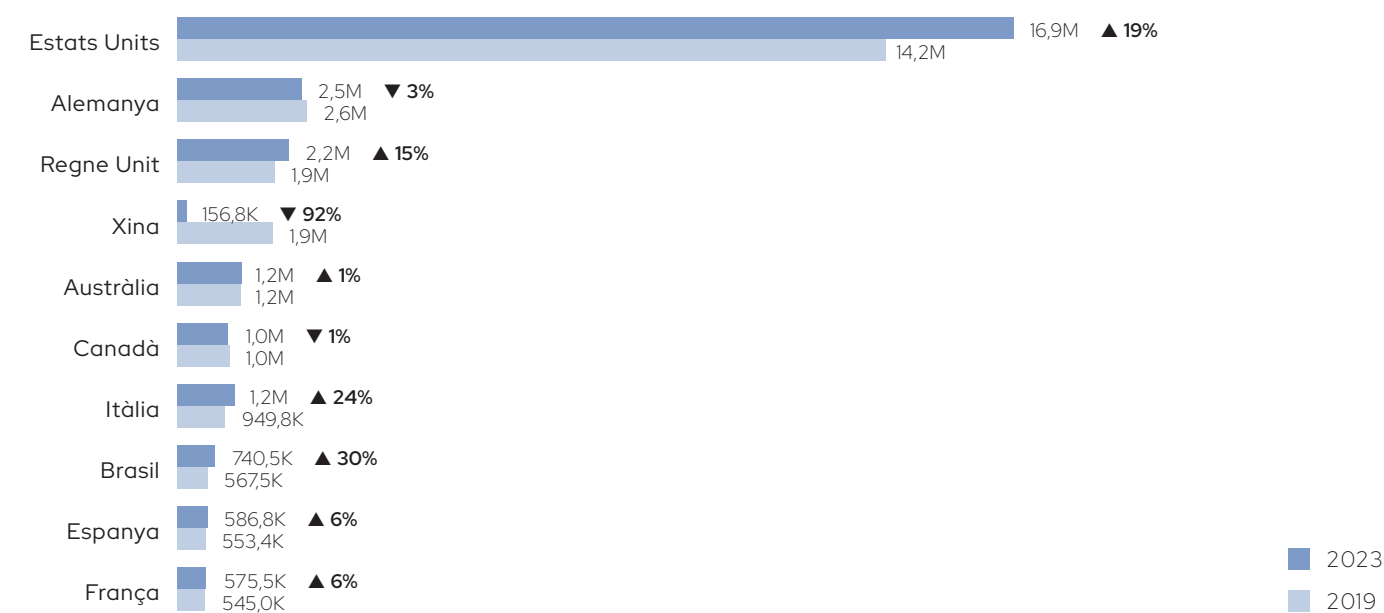
Aquesta relació entre creuers i connectivitat aèria es reforça per la capacitat de Barcelona d'oferir una experiència intermodal eficient entre port i aeroport. La proximitat entre ambdues infraestructures, l'existència de serveis especialitzats, els mostradors adaptats a l'aeroport, les opcions de transferència i la seguretat de connexió són factors que faciliten el concepte de "seamless travel" que ens fan especialment competitiu. En alguns casos, les companyies ofereixen serveis integrats d'equipatge, des de l'aeroport d'origen fins a la cabina del creuer, fet que incrementa la qualitat percebuda del producte i millora la competitivitat de Barcelona com a port base internacional.

Des d'una perspectiva de promoció de rutes, el Port de Barcelona treballa des de fa anys amb el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona per identificar oportunitats en mercats intercontinentals. Aquesta col·laboració permet presentar a les aerolínies una proposta de valor més completa: Barcelona no només ofereix demanda turística urbana, activitat empresarial i atractiu metropolità, sinó també un mercat de creuers capaç d'alimentar rutes de llarg radi. Això és especialment rellevant perquè Barcelona no és seu d'una gran companyia hub intercontinental, de manera que necessita arguments complementaris per competir amb altres aeroports europeus en la captació de noves connexions.

Els creuers són importants per a les rutes intercontinentals de Barcelona per sis raons principals. En primer lloc, ser un port de creuers és un argument de venda diferencial per atreure vols de llarga distància i noves aerolínies. En segon lloc, Barcelona és un cas singular entre les grans ciutats aeroportuàries, ja que combina un aeroport internacional amb un port de creuers de gran volum dins la mateixa ciutat. En tercer lloc, diversos dels principals mercats emissors de creuers del món coincideixen amb els objectius de desenvolupament de rutes aèries de Barcelona. En quart lloc, mercats com la Xina o altres països asiàtics encara presenten un potencial poc desenvolupat, però podrien esdevenir arguments de futur per a noves connexions. En cinquè lloc, els mercats dels Estats Units, el Canadà i Austràlia ja mostren una contribució significativa del creuerisme a la demanda aèria. Finalment, els creuers poden, i de fet ja hem tingut exemples concrets, ajudar a allargar la temporada d'estiu, especialment en mercats nord-americans, contribuint a millorar l'estabilitat i rendibilitat de les rutes.

En síntesi, la relació entre creuers i connectivitat aèria no s'ha d'entendre com una simple coincidència entre dues infraestructures, sinó com un ecosistema de mobilitat internacional. El port genera demanda aèria, l'aeroport amplia el mercat potencial del port i la ciutat es beneficia d'una major capacitat d'atracció turística i intercontinental. Aquesta retroalimentació reforça el paper de Barcelona com a node mediterrani de connectivitat global i com a destinació capaç d'integrar turisme urbà, creuers i rutes aèries de llarg radi.

## Volum de passatgers de creuers



Font: CLIA 2023 Global Passenger Report

## MICE

Barcelona és una de les principals ciutats del món en turisme de reunions, congressos i fires professionals. Aquest posicionament és un actiu estratègic per a la ciutat, perquè atreu professionals, directius, inversors, empreses, reguladors, institucions, mitjans de comunicació i talent especialitzat procedents de mercats internacionals. El trànsit MICE –*meetings, incentives, conferences and exhibitions*– té, a més, una qualitat diferencial respecte a altres segments de demanda: concentra viatgers de negoci, genera una despesa elevada, reforça la marca internacional de la ciutat, afavoreix la transferència de coneixement i contribueix a desestacionalitzar l'activitat turística.

Segons ICCA, el 2024 Barcelona va liderar el rànquing estatal amb 142 congressos internacionals, per davant de Madrid i València. A més, ja havia assolit la primera posició mundial per nombre de delegats en congressos internacionals el 2018, fet que confirma la dimensió global del seu ecosistema MICE. Aquesta fortalesa també queda reflectida en les dades de l'OTB per al 2025: la destinació Barcelona va registrar 1.992 congressos, convencions i incentius, amb 683.783 assistents. En paral·lel, l'activitat de Fira de Barcelona va sumar 84 esdeveniments, 17.570 expositors directes i 1.442.557 assistents. Aquestes magnituds evidencien que el turisme de reunions és un actiu estratègic per a Barcelona, tant per la seva capacitat de generar activitat econòmica i ocupació com pel seu impacte sobre la projecció internacional de la ciutat i la demanda de connectivitat aèria, especialment en mercats professionals, tecnològics i intercontinentals.

L'estudi d'impacte econòmic de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, elaborat per AQR-Lab/UB i la Cambra de Comerç de Barcelona, remarca que la proximitat i la connectivitat d'un aeroport internacional són factors clau en la decisió de localització de congressos, fires i reunions professionals. En aquest sentit, l'aeroport no només dona servei a una demanda existent, sinó que actua com un factor de competitivitat per atreure nous esdeveniments internacionals. L'estudi assenyala que els organitzadors valoren positivament el posicionament internacional de Barcelona i la seva oferta de rutes aèries, i cita casos com Seafood Expo Global/Seafood Processing Global i Integrated Systems Europe, que van anunciar el trasllat a Barcelona tenint en compte, entre d'altres factors, la connectivitat internacional de la ciutat.

L'impacte econòmic d'aquesta activitat és rellevant. L'estudi estima que el volum de negoci generat pels contactes produïts en fires i congressos supera els 1.400 milions d'euros.

La connectivitat aeroportuària és especialment rellevant perquè facilita l'accessibilitat internacional dels expositors i visitants. Segons l'estudi, l'aeroport permet l'arribada de més de 5.500 expositors i més de 273.000 visitants internacionals als esdeveniments celebrats a Fira de Barcelona. A més, l'activitat del sector d'organització de convencions i fires de mostres a Catalunya estava formada l'any 2017 per 1.667 empreses i 1.722 establiments, amb una xifra de negoci de 723,2 milions d'euros i un VAB de 188,1 milions d'euros. Aquestes dades mostren que el MICE no és només una activitat turística, sinó un ecosistema empresarial ampli que depèn de la mobilitat internacional.

Els grans esdeveniments tecnològics reforcen especialment aquesta relació. El Mobile World Congress és l'exemple més evident: l'any 2025 va reunir 109.000 assistents, més del 50% dels quals eren alts càrrecs d'empreses, amb participants de més de 205 nacionalitats i prop de 2.900 empreses expositores, de les quals menys de 190 eren espanyoles. L'estudi d'Aena/UB conclou que la localització d'un esdeveniment d'aquest nivell a Barcelona seria inviable sense la connectivitat proporcionada per l'aeroport.

La relació entre congressos i connectivitat aèria és directa i bidireccional. D'una banda, els grans esdeveniments generen demanda addicional de passatgers de negoci, incrementen l'ocupació dels vols i poden justificar augments temporals de capacitat, utilització d'aeronaus més grans o reforç de freqüències. De l'altra, la disponibilitat de rutes directes, freqüències suficients i connexions intercontinentals és una condició essencial perquè Barcelona pugui competir per captar congressos i fires globals. Aquesta relació és especialment important en una ciutat que no opera com a hub intercontinental tradicional i que, per tant, necessita construir una base de demanda punt a punt sòlida, diversa i d'alt valor.

En síntesi, el trànsit MICE i la connectivitat aèria es retroalimenten. Els congressos generen demanda aèria internacional d'alt valor; l'aeroport facilita la captació i celebració d'esdeveniments globals; i la ciutat transforma aquesta accessibilitat en activitat econòmica, posicionament internacional, atracció de talent, innovació i oportunitats de negoci. Per això, els congressos i fires internacionals han de ser considerats un dels principals efectes catalitzadors de l'aeroport sobre l'economia urbana de Barcelona.

## 6 Impacte econòmic i estratègic de la connectivitat

L'aviació proporciona l'única xarxa de transport ràpid d'abast mundial. Té un paper clau en el creixement econòmic i la prosperitat, especialment per connectar als països en desenvolupament, ja que facilita la distribució global de béns, riquesa i ocupació.

Segons Oxford Economics, el 2024, el sector va transportar al voltant de 5.000 milions de passatgers i 60,8 milions de tones de càrrega aèria. El valor total de les mercaderies transportades per via aèria va arribar als 8 bilions de dòlars, equivalent al 33% del comerç internacional en valor. A més, el 58% dels turistes internacionals viatgen en avió, cosa que fa que l'aviació sigui indispensable per al turisme.

La connectivitat aèria millora la productivitat, fomenta la inversió i la innovació, augmenta l'eficiència empresarial i ajuda les empreses a atreure talent qualificat. L'impacte econòmic global de l'aviació, incloent-hi els efectes directes, indirectes, induïts i els vinculats al turisme, es va estimar en 4,1 bilions de dòlars, és a dir, el 3,9% del PIB mundial.

En el cas d'Espanya, segons la IATA l'aviació dona feina directa a 304.800 persones i genera una producció econòmica de 26.800 milions de dòlars, equivalent a l'1,7% del PIB.

A aquests impactes directes cal afegir-hi els beneficis generats per la cadena de subministrament, la despesa dels treballadors i l'activitat turística facilitada pel transport aeri. En conjunt, aquests efectes eleven la contribució total del sector fins als 172.900 milions de dòlars de PIB i prop de 2 milions de llocs de treball (IATA, 2023). Això representa un 10,9% del PIB estatal.

En el cas de Barcelona tenim un estudi clau i disponible públicament que és el treball d'*Impacto económico del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, dirigit per Jordi Suriñach i Esther Vayá del 2020, (AQR-Lab de la Universitat de Barcelona i el Gabinet d'Estudis Econòmics i Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona) i el posterior estudi complementari *Estimación del Impacto del Aeropuerto JT Barcelona-El Prat sobre el PIB de Cataluña a largo plazo (2021)* dels mateixos autors.

Pel que fa a l'impacte directe, el sistema aeronàutic català compta amb actius de gran rellevància: les seues centrals de companyies aèries regulars com Vueling, Level i Volotea; el centre de control aeri de Gavà, un dels

més importants d'Europa; centres formatius i simuladors al servei de companyies locals i internacionals; grans instal·lacions de manteniment d'aeronaus d'Iberia i Vueling; escoles universitàries d'enginyeria aeronàutica i graus de formació professional dual en mecànica d'avions, que alimenten una base de talent especialitzat. A tot això s'hi afegeixen les activitats logístiques del centre de càrrega, que impulsen sectors crítics com el tèxtil, el material elèctric, el farmacèutic o l'e-commerce.

Segons l'estudi mencionat anteriorment, l'any 2018 el conjunt d'agents que operaven a l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat van generar una facturació directa de 9.250,4 milions d'euros, l'equivalent a 25,3 milions d'euros diaris. D'aquesta xifra, prop de la meitat corresponia a Aena i les companyies aèries (4.710,1 M€), mentre que el 36,3% provenia de les empreses de serveis aeroportuaris i dels òrgans d'administració (3.358,9 M€). Les empreses de serveis comercials als passatgers aportaven el 9,5% (880,8 M€) i, finalment, les empreses d'obres i manteniment representaven el 3,2% (300,5 M€).

Pel que fa al valor afegit brut (VAB) –magnitud assimilable a la contribució directa de l'aeroport al PIB de Catalunya–, s'estima que aquests mateixos agents van generar 4.076,8 milions d'euros de manera directa.

A més, l'estudi incorpora els impactes catalitzadors, que recullen els efectes més amplis de l'aeroport sobre l'economia. Entre aquests destaca el turisme, ja que l'aeroport és una de les principals portes d'entrada i sortida de Catalunya. Tanmateix, els efectes catalitzadors van més enllà del turisme: la connectivitat aèria facilita l'accés a nous mercats, l'atracció d'empreses, inversió i talent, l'arribada de capital humà qualificat i la millora de la productivitat territorial a mitjà i llarg termini. Per la seva naturalesa, aquests impactes són més difícils de quantificar monetàriament i requereixen combinar diverses metodologies d'anàlisi. Entrarem en més profunditat en aquest temes en el capítol següent.

En total els resultats de l'estudi mostren la següent diferenciació per tipus d'efectes.

## Resultats de l'impacte generat per la despesa dels viatgers en connexió i els passatgers de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat l'any 2018. Activitat aeroportuària i catalitzadora

Efectes	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats (ETC)
Directes	9.250,4 M€	4.076,8 M€	1.739,5 M€	38.117
Indirectes i induïts	5.949,6 M€	2.897,4 M€	1.164,1 M€	35.690
Catalitzadors turístics	11.335,1 M€	6.066,6 M€	2.596,5 M€	92.954
Resta de catalitzadors	7.154,2 M€	3.359,2 M€	1.692,8 M€	51.420
<b>Total</b>	<b>33.689,3 M€</b>	<b>16.399,9 M€</b>	<b>7.193,0 M€</b>	<b>218.181</b>

Font: *Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, 2020*, (AQR-Lab de la Universitat de Barcelona i el Gabinet d'Estudis Econòmics i Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona)

L'aeroport, segons l'estudi, és una infraestructura econòmica crítica per a Catalunya, amb una contribució estimada del 6,8% del PIB català. Addicionalment, amb l'execució conjunta del proper Pla Director i de la Ciutat Aeroportuària, permetria elevar aquest pes fins al 8,9%, reforçant el paper de l'aeroport com a motor de competitivitat, ocupació, activitat empresarial i connectivitat internacional.

## Desenvolupament Econòmic

### Passatger de negoci

El viatger de negoci constitueix un segment estratègic per a la connectivitat aèria, no tant pel seu pes en volum com pel seu impacte sobre els ingressos, la rendibilitat i la qualitat de les rutes. Aquest segment acostuma a mostrar una major disposició a pagar per vols directes, horaris convenients, freqüències elevades, flexibilitat tarifària, serveis premium i programes de fidelització. Per aquest motiu, els passatgers corporatius tenen una incidència rellevant en el yield de les aerolínies i en la viabilitat de determinades rutes, especialment en connexions de llarg radi.

Aquesta importància es reflecteix també en el pes de les cabines premium dins el model econòmic de les companyies aèries. Tot i representar una proporció reduïda dels passatgers, la classe business, la primera classe i, de manera creixent, la premium economy poden aportar una part desproporcionada dels ingressos d'un vol.

## Xifres clau de l'impacte econòmic de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

Indicador	Magnitud clau
Contribució global de l'aeroport al PIB català, 2018	16.399,9 M€
Pes estimat sobre el PIB de Catalunya, 2018	6,8%
Facturació total generada a Catalunya	33.689,3 M€
Ocupació total generada o mantinguda	218.181 llocs de treball ETC
Rendes salarials generades	7.193 M€
Rendes fiscals generades	6.289 M€
Impacte del Pla Director sobre el PIB català, 2042	+7.379 M€ / +2,24%
Impacte de la Ciutat Aeroportuària sobre el PIB català, 2042	+4.616 M€ / +1,40%
Impacte combinat del Pla Director + Ciutat Aeroportuària, 2042	+11.995 M€ / +3,64%
Pes estimat de l'aeroport sobre el PIB si s'executen el Pla Director i la Ciutat Aeroportuària	8,9%

Font: *Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, 2020*, (AQR-Lab de la Universitat de Barcelona i el Gabinet d'Estudis Econòmics i Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona)

Segons dades sectorials, el 2024 els passatgers internacionals en cabines premium van representar aproximadament el 6% del total, però les tarifes premium poden arribar a situar-se, de mitjana, diverses vegades per sobre de les tarifes economy i aportar al voltant del 15% dels ingressos de passatgers, exclouent ingressos auxiliars. De manera complementària, estudis recents estimen que eliminar les cabines premium d'un vol podria reduir els ingressos agregats entre un 4,9% i un 23,1%, segons la configuració de l'aeronau i la ruta. Aquestes magnituds il·lustren per què el segment premium és clau per a la rendibilitat, encara que no sigui majoritari en nombre de seients.

Des d'una perspectiva aeroportuària, el trànsit de negoci aporta una capa de valor afegit a la demanda turística. El turisme proporciona volum i contribueix a omplir avions, però la demanda corporativa i d'alt valor millora els ingressos mitjans per passatger i ajuda a justificar productes més sofisticats, com cabines business, premium economy, lounges, fast track, serveis flexibles i programes de fidelització. Així, el segment corporatiu no només incrementa la rendibilitat directa de les aerolínies, sinó que també pot afavorir una oferta de més qualitat, amb més freqüències, millors horaris i una major estabilitat de les rutes.

En el cas de Barcelona, aquesta dimensió és crítica per a la consolidació de rutes intercontinentals. La ciutat disposa d'una demanda turística molt potent, però la sostenibilitat dels vols de llarg radi exigeix també una base sòlida de passatgers de negoci, congressistes, directius, inversors, investigadors i professionals d'alt valor. En aquest sentit, actius com el MWC, l'ISE, l'ecosistema tecnològic i de startups, la biomedicina, els centres de recerca, les universitats i la captació d'inversió estrangera contribueixen a reforçar una demanda premium que pot ser determinant per atreure i mantenir connexions de llarg radi. En definitiva, el turisme aporta volum; el viatger de negoci aporta rendibilitat. En les rutes de llarg radi, aquesta combinació és clau per a la competitivitat aèria de Barcelona.

Per tant, la competitivitat de Barcelona com a aeroport global no depèn només de créixer en nombre de passatgers, sinó de combinar volum turístic amb demanda corporativa i d'alt valor. El volum ajuda a omplir avions; el viatger de negoci i el segment premium ajuden a fer-los rendibles. Aquesta combinació és especialment rellevant en mercats estratègics com Nord-amèrica, Àsia i Orient Mitjà, on la qualitat de la connectivitat, les freqüències i el perfil de la demanda són factors decisius per consolidar Barcelona com a node aeroportuari internacional.

## Atracció d'inversions, startups i multinacionals

Barcelona s'ha consolidat els darrers anys com un dels principals ecosistemes tecnològics i d'emprenedoria del sud d'Europa. La ciutat combina una base creixent de startups, talent internacional, centres de recerca, universitats, hubs corporatius, capital risc i polítiques públiques de suport a la innovació. Aquest posicionament no es fonamenta només en el nombre d'empreses emergents, sinó també en la diversificació sectorial de l'ecosistema, amb especialitzacions en salut digital, biotecnologia, intel·ligència artificial, software, videojocs, mobilitat, fintech, logística, disseny, indústria 4.0 i economia creativa.

Des d'un punt de vista competitiu, Barcelona apareix de manera recurrent entre els principals hubs europeus d'emprenedoria. Diversos rànquings internacionals la situen entre les ciutats més atractives per fundar startups, destacant especialment la seva posició al sud d'Europa, l'accés a talent, la qualitat de vida, la densitat d'esdeveniments internacionals i la capacitat d'atreure professionals estrangers. Segons dades recollides pel Financial Times, Barcelona comptava amb 2.102 startups que generaven aproximadament 2.200 milions d'euros l'any 2022, i se situava com el tercer hub europeu preferit pels emprenedors, només per darrere de Londres i Berlín.

Aquest ecosistema es recolza en una xarxa institucional i de coneixement molt rellevant. ACCIÓ i Catalonia Trade & Investment actuen com a instruments de promoció econòmica i atracció d'inversió estrangera, amb una xarxa internacional d'oficines i serveis de suport a empreses que volen implantar-se o créixer a Catalunya. L'estratègia d'atracció se centra especialment en projectes industrials, centres d'R+D, hubs tecnològics, seus corporatives i activitats logístiques, així com en sectors com indústria 4.0, ciències de la vida, química, alimentació, logística, e-commerce, tèxtil, moda i disseny. Barcelona Activa, per la seva banda, contribueix a l'emprenedoria, la formació digital i l'acompanyament empresarial, mentre que les universitats, els centres CERCA, el Parc Científic de Barcelona, el Barcelona Supercomputing Center, els hospitals universitaris i altres infraestructures científiques reforcen la base de talent i transferència de coneixement.

La ciutat també ha esdevingut atractiva per a multinacionals i inversió estrangera. En els darrers anys, Barcelona ha captat hubs tecnològics, centres digitals, unitats d'innovació i projectes corporatius internacionals vinculats a software, salut, indústria, dades, logística i serveis avançats. Aquestes implantacions responen a diversos factors, entre ells la connectivitat internacional.

La importància de la connectivitat aèria en aquest procés està avalada per l'evidència acadèmica. Fageda (2017), a l'article *International Air Travel and FDI Flows: Evidence from Barcelona*, analitza els fluxos d'inversió estrangera directa entre Catalunya i 81 països durant el període 2002-2015. L'estudi conclou que la disponibilitat de vols directes internacionals amb suficient freqüència redueix el temps de viatge i incrementa els fluxos d'inversió estrangera directa, perquè facilita la transmissió d'informació i el contacte presencial entre empreses i inversors. En concret, l'autor estima que un increment de l'1% en les freqüències aèries pot associar-se a un augment aproximat del 0,15%-0,17% dels fluxos d'inversió estrangera directa en les especificacions principals del model. Aquest efecte és més intens en la inversió entrant, fet especialment rellevant per a Barcelona com a ciutat receptora d'activitat econòmica internacional.

Per tant, la connectivitat aèria no només facilita la mobilitat de passatgers, sinó que és un factor habilitador de l'ecosistema tecnològic i emprenedor. Les startups i scaleups necessiten accedir a inversors, clients, fires, congressos, corporacions, universitats i hubs tecnològics internacionals. Les multinacionals, al seu torn, valoren la facilitat de connexió amb seus centrals, equips globals, mercats i centres de decisió. En aquest sentit, l'aeroport reforça la capacitat de Barcelona per transformar els seus actius locals –talent, recerca, emprenedoria i qualitat urbana– en projecció global, inversió internacional i activitat econòmica d'alt valor afegit.

## Ecosistema de les ciències de la salut

L'ecosistema de salut de Catalunya és un dels actius més rellevants per entendre la necessitat de connectivitat internacional de Barcelona. Segons *l'Estudi sobre la inversió en el sector salut a Catalunya 2025*, promogut per Catalonia.Health el sector ha assolit un màxim històric d'inversió en startups i scaleups, amb 517 milions d'euros el 2025, i consolida Catalunya com un ecosistema madur i competitiu a escala europea. Aquesta evolució reforça el paper de Barcelona com a hub de ciències de la vida i la salut, amb una elevada intensitat en R+D, presència de projectes preclínic i clínic, i una forta connexió amb hospitals, centres de recerca i empreses innovadores.

La indústria farmacèutica catalana genera un valor total de 7.800 milions d'euros, equivalent al 2,7% del PIB autonòmic i que concentra el 44% del total de plantes de producció de medicaments al país, a més del 29% de la inversió en R+D del sector.

A nivell urbanístic i material val la pena també destacar:

- **Eix del Biopol de l'Hospitalet (Delta Gran Via)**  
És la transformació urbana i biomèdica més gran en marxa. Planteja el desenvolupament de 556.000 m<sup>2</sup>, estimant la creació de 50.000 nous llocs de treball.
- **Ampliació de l'Hospital Clínic i el Parc Científic (Zona Diagonal-Besòs-Esplugues)**  
Aquest macroprojecte preveu sumar 390.000 m<sup>2</sup> dedicats a l'assistència, recerca i espai empresarial farmacèutic.
- **El Prat Nord (Hub Biotecnològic i Logística Hospitalària)**  
Integrat en la nova planificació urbanística per a descongestionar la capital, aquesta zona s'està perfilant com el node central de logística farmacèutica i subministraments globals, aprofitant la seva connectivitat amb el port i l'aeroport.
- **Ciudadella Knowledge Hub (Mercat del Peix)**  
Amb 45.000 m<sup>2</sup> de nova planta al costat de la Universitat Pompeu Fabra (UPF).

La relació amb la connectivitat aèria és especialment clara en tres dimensions. En primer lloc, el sector salut depèn de l'accés a capital internacional, grans corporacions, reguladors, congressos i mercats globals. En segon lloc, la presència de talent internacional –identificada en el 71% de les empreses enquestades– mostra que la mobilitat de professionals altament qualificats és un factor crític per a l'ecosistema. En tercer lloc, les empreses del sector mostren una orientació creixent cap a mercats com la Unió Europea, els Estats Units i el Canadà, Àsia, Llatinoamèrica i Orient Mitjà, àmbits que coincideixen amb els principals objectius de desenvolupament de rutes intercontinentals de Barcelona.

De cara al futur, la IATA destaca el creixement del mercat de la medicina personalitzada, valorat actualment en prop de 8.000 milions de dòlars i amb una previsió d'assolir els 36.550 milions l'any 2032. Àmbits com la teràpia gènica, la teràpia cel·lular o la farmacogenòmica requereixen cadenes logístiques internacionals de baix volum, alt valor i alta sensibilitat, en què la logística aèria esdevé sovint l'únic mode de transport viable per a llargues distàncies.

A continuació, un resum dels efectes i necessitats específiques d'aquest sector en connectivitat aèria.

Factor de connectivitat	Dada o idea clau	Per què és rellevant per a la connectivitat aèria
HUB global en salut	Catalunya consolida el seu posicionament com a hub global rellevant en ciències de la vida i la salut	Un hub global necessita connexions directes amb altres ecosistemes de salut, capital, recerca i indústria
Rècord d'inversió	El 2025, les startups i scaleups del sector salut van captar 517 M€, màxim històric	La captació de capital requereix accessibilitat internacional per a inversors, fons, corporacions i equips directius
Sector intensiu en R+D	L'ecosistema es fonamenta en una base científica sòlida, projectes preclínic i clínic i col·laboració amb hospitals i centres de recerca	L'R+D biomèdica depèn de xarxes globals de coneixement, mobilitat científica, cadena logística especialitzada i col·laboració internacional
Internacionalització creixent	Les empreses operen sobretot a la UE, EUA/Canadà, i mostren interès futur per Àsia, Llatinoamèrica i Orient Mitjà	Aquests mercats coincideixen amb els grans objectius de connectivitat intercontinental de Barcelona
Talent internacional	El 71% de les empreses enquestades declaren presència de talent internacional	La mobilitat i atracció de talent especialitzat exigeix bona connectivitat internacional
Atracció de talent com a repte	El 20% de les empreses identifiquen l'atracció de talent internacional com a mesura prioritària	L'aeroport facilita la captació i retenció de perfils globals en salut, recerca i tecnologia
Barreres d'escala	Les principals barreres són finançament, regulació i accés a mercat	La connectivitat facilita accés a inversors, reguladors, fires, congressos, clients i mercats internacionals.
Turisme mèdic a Catalunya	S'estima que uns 20.000 persones es desplacen a Catalunya per rebre tractament sanitari	Sobre tot poden venir del nord d'Àfrica, orient mitjà i darrerament també d'alguns països europeus
Especialització global	Biotech, teràpies avançades, oncologia i IA en salut són àrees d'interès global	Són sectors que funcionen en xarxes internacionals i requereixen connexions freqüents amb hubs científics i financers

## Desenvolupament Social

### Ciutat del coneixement i talent

Barcelona disposa d'un ecosistema institucional orientat a l'atracció de talent internacional, amb actors com ACCIÓ, Barcelona Activa, les universitats, els centres de recerca, els hospitals, els parcs científics i les plataformes d'innovació. Aquest ecosistema no només promou la captació d'empreses i professionals, sinó que genera una demanda creixent de mobilitat internacional associada a inversió, recerca, empenedoria i desenvolupament empresarial.

Les dades del sector salut il·lustren aquesta relació. El 71% de les empreses enquestades en l'estudi referenciat en la secció de l'ecosistema de salut declaren tenir

talent internacional, i l'atracció de perfils globals apareix com una de les mesures prioritàries per millorar la disponibilitat de talent. Aquesta realitat mostra que la competitivitat de Barcelona en sectors intensius en coneixement depèn de la seva capacitat per connectar-se amb altres hubs científics, tecnològics, empresarials i financers.

En aquest context, la connectivitat aèria actua com una infraestructura habilitadora. Les rutes directes i les freqüències suficients faciliten l'arribada de professionals internacionals, investigadors, inversors, empenedors, directius i estudiants. També permeten que les empreses locals accedeixin amb més facilitat a mercats, congressos, clients, socis i reguladors. Per això, l'atracció de talent i la connectivitat aèria s'han d'entendre com dues dimensions complementàries de la competitivitat internacional de Barcelona.

Barcelona pot atreure talent perquè té universitats, recerca, empreses i qualitat de vida; però pot competir globalment per aquest talent perquè està connectada amb els principals mercats i hubs internacionals.

## Comunitats estrangeres i/o d'origen estranger

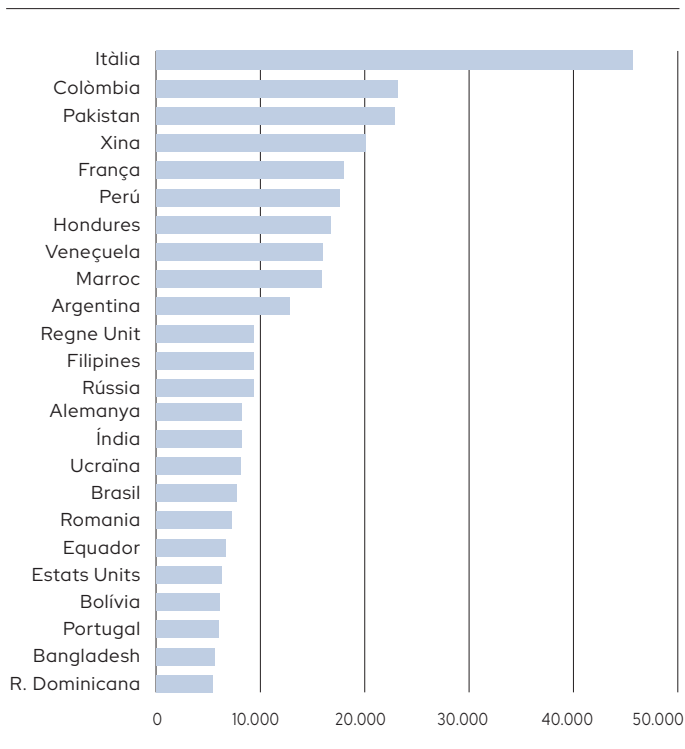
Barcelona viu una multiculturalitat gràcies a les comunitats estrangeres que ha establert forts lligams familiars i amics amb els seus països d'origen o els de les seves generacions anteriors. Aquestes comunitats han evolucionat i s'han integrat de forma diferent però en qualsevol cas segueixen sent una part significativa de la demanda de passatgers que té Barcelona cap a fora. Comunitats com la Xinesa, Pakistaní, Japonesa, Colombiana, etc. formen part del paisatge habitual de la ciutat i sovint constitueixen una bona raó que explica rutes particulars com són les bones connexions que tenim a moltes ciutats del Marroc, la més recent ruta a Hondures, moltes de les destinacions de Llatinoamèrica o la que es va tenir a Lahore (Pakistan) que no opera actualment. Aquest factor és clau per a les companyies, ja que el punt de venda local de bitllets és tan important o més per minimitzar el risc d'una nova ruta.

Per exemple, en el cas de la Xina, pràcticament la meitat dels bitllets venuts entre aquest país i Barcelona tenen com a punt de venda el mercat local. Aquesta dada pot reflectir tant el pes del turisme emissor com la demanda generada pels col·lectius d'origen estranger residents a Catalunya i a Barcelona. En aquest sentit, no és sorprenent que aquest factor contribueixi de manera significativa a la demanda de moltes rutes intercontinentals.

Un de cada quatre residents a Catalunya és nascut a l'estranger, fet que representa el 25,1% de la població, segons dades del Cens de Població i Habitatges de l'Idescat a 1 de gener del 2025, destacant les comunitats del Marroc i Colòmbia per aquest ordre com les més grans.

Segons el darrer cens municipal, Barcelona referma el cosmopolitisme: a la ciutat conviuen 178 nacionalitats. Segons nacionalitats més freqüents, la italiana, la colombiana, la pakistaní i la xinesa són les comunitats més grans.

## Població estrangera segons nacionalitats més freqüents, a 01/01/2023



Font: Ajuntament de Barcelona

## Resiliència de ciutat i crisi

La connectivitat aèria contribueix a la resiliència i adaptació de les ciutats perquè reforça la seva capacitat de mantenir fluxos crítics de persones, talent, mercaderies, inversió i coneixement en contextos de canvi o disrupció. La literatura acadèmica sobre xarxes aeroportuàries mostra que les ciutats amb millor accessibilitat aèria, més redundància de connexions i millor integració entre aeroport i sistema metropolità són menys vulnerables davant interrupcions i més capaces de recuperar funcionalitat. A més, estudis recents vinculen la connectivitat aèria amb l'atracció d'empreses multinacionals, la productivitat regional i la capacitat d'adaptació econòmica.

Durant la crisi de la COVID-19, la connectivitat de l'Aeroport de Barcelona-El Prat va ser un pilar fonamental de resiliència per a la ciutat, actuant com un pont aeri vital que va garantir el subministrament logístic d'emergència en els moments més crítics. Gràcies a la capacitat operativa de les infraestructures globals i a la ràpida reconversió d'aerolínies comercials i de càrrega, Barcelona va rebre prop de 40 vols exclusius des de la Xina amb milions de mascaretes, equips de protecció i respiradors destinats als hospitals catalans. Aquesta resposta àgil i coordinada no només va demostrar la capacitat d'adaptació de la ciutat davant l'adversitat, sinó que va refermar la importància estratègica d'estar connectats amb el món; un vincle global consolidat per les mateixes companyies que operaven en circumstàncies normals i que van ser les primeres a retornar per protegir la salut dels ciutadans.

L'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat no és només una infraestructura de transport, sinó un actiu estratègic de ciutat i de país. La seva funcionalitat principal és connectar Barcelona amb els mercats internacionals, però els seus efectes van molt més enllà de la mobilitat de passatgers: l'aeroport actua com a porta d'entrada turística, plataforma empresarial, node logístic, connector de talent i infraestructura de competitivitat metropolitana.

Actualment l'aeroport té una capacitat teòrica de 55m de passatgers. Tot i que pot gestionar més passatgers (el 2025 va tancar amb 57m de passatgers) és evident que el seu creixement futur passa per dos projectes estratègics: el nou Pla Director, incloent l'allargament de la pista, i el desenvolupament de la ciutat aeroportuària. El Pla Director preveu l'ampliació de la capacitat màxima de l'aeroport mitjançant actuacions de reforma i ampliació de la infraestructura, incloent-hi la terminal satèl·lit T1S i l'allargament de la pista. Aquest increment de capacitat permetria reforçar la funció de Barcelona com a node internacional de connectivitat, especialment en un moment en què la competitivitat de les metròpolis globals depèn cada vegada més de la seva capacitat d'estar connectades amb els principals mercats europeus i intercontinentals.

La ciutat aeroportuària, per la seva banda, té com a objectiu posar en valor espais actualment infrautilitzats de l'entorn aeroportuari i generar nova activitat econòmica vinculada a usos logístics, empresarials, terciaris i de serveis avançats. Aquest projecte no només amplia la dimensió funcional de l'aeroport, sinó que el transforma en una plataforma econòmica integrada, capaç d'atreure empreses, activitat logística, inversió privada i ocupació qualificada.

La Ciutat Aeroportuària representa una de les principals oportunitats de transformació de sòl infrautilitzat de l'entorn metropolità de Barcelona. El projecte té com a objectiu posar en valor una important superfície de terrenys aeroportuaris actualment sense ús, amb una dimensió total de 328 hectàrees, de les quals 261 són edificables. Sobre aquest àmbit es preveu desenvolupar prop d'1,85 milions de m<sup>2</sup> edificats i generar 972.000 m<sup>2</sup> destinats a activitat econòmica avançada, amb una inversió prevista de 1.264 milions d'euros i un horitzó d'execució de 20 anys.

La connectivitat aèria internacional de Barcelona s'explica, en primer lloc, per la força del turisme. La ciutat i la seva regió metropolitana constitueixen una de les principals destinacions urbanes d'Europa, amb una capacitat molt elevada d'atracció de visitants internacionals. Aquest volum turístic ha estat determinant per consolidar rutes, incrementar freqüències, diversificar mercats i fer possible una xarxa aèria molt més àmplia de la que correspondria a una ciutat que depengués només de la demanda local o empresarial. En aquest sentit, el turisme és el motor principal i estructural de la connectivitat aèria de Barcelona.

Aquesta funció estructural del turisme és especialment rellevant perquè les aerolínies necessiten massa crítica per fer viables les rutes. El volum de visitants permet omplir avions, reduir riscos comercials i sostenir operacions amb diferents nivells de freqüència i estacionalitat. En el cas de Barcelona, la diversitat de mercats emissors, l'atractiu cultural, la potència del turisme urbà, el paper dels creuers i la celebració de grans esdeveniments han contribuït a generar una demanda internacional sòlida i recurrent. Sense aquesta base turística, Barcelona difícilment hauria assolit el nivell actual de connectivitat.

Els indicadors de posicionament confirmen aquesta fortalesa. Barcelona se situa entre els principals aeroports europeus en volum de passatgers, seients i tràfic origen-destinació, i presenta una xarxa europea molt competitiva. L'aeroport ha passat, en les darreres dècades, d'una dependència més elevada dels hubs europeus a una xarxa internacional més madura, amb més connexions directes i una presència intercontinental creixent. Barcelona ja no és només una destinació final ben connectada, sinó una porta d'entrada global amb una base pròpia de demanda molt potent.

Tanmateix, la diagnosi mostra que el potencial de Barcelona encara no està plenament capturat en l'àmbit intercontinental. Malgrat el creixement de les rutes de llarg radi, una part important dels passatgers amb origen o destinació Barcelona continua viatjant indirectament a través d'altres aeroports. Aquesta realitat és especialment clara en mercats com Àsia, Nord-amèrica i alguns

corredors d'Amèrica Llatina. Per tant, el repte no és només créixer en nombre de passatgers, sinó transformar una part més gran de la demanda existent en rutes directes, més freqüències i operacions més estables durant tot l'any.

La comparativa internacional reforça aquesta lectura. Barcelona destaca per la seva demanda turística, la dimensió metropolitana, la internacionalització social i l'atractiu global de la ciutat. No obstant això, en alguns indicadors d'oferta intercontinental encara presenta marge de millora respecte a d'altres aeroports de referència com Madrid, Lisboa, Milà-Malpensa o Copenhagen. Barcelona competeix molt bé en demanda, però no sempre converteix aquesta demanda en el mateix nivell de connectivitat directa de llarg radi. Aquesta és una de les principals oportunitats estratègiques per als propers anys.

Ara bé, la connectivitat aèria de Barcelona no s'explica només pel turisme, encara que aquest en sigui una base significativa. Al voltant del turisme s'han desenvolupat altres vectors que reforcen, complementen i fan més valuosa la demanda aèria. Els congressos i fires internacionals, el Mobile World Congress, l'ISE, el passatger de negoci, les universitats, la recerca, la salut, les startups, la inversió estrangera i les comunitats de residents internacionals generen fluxos addicionals de passatgers i contribueixen a diversificar la demanda. Aquests segments aporten qualitat, despesa, recurrència i menor dependència de l'estacionalitat turística.

Els creuers, com activitat turística, constitueixen un cas especialment rellevant per a Barcelona. La combinació d'un gran aeroport internacional amb un port de creuers líder al Mediterrani genera una complementarietat singular. El port alimenta demanda aèria, especialment en mercats intercontinentals, i l'aeroport amplia el mercat potencial del port. Aquesta relació reforça el paper de Barcelona com a node de mobilitat internacional i aporta un argument comercial addicional per captar o consolidar rutes de llarg radi, especialment amb mercats com els Estats Units, el Canadà, Austràlia o, en el futur, Àsia.

El MICE i els grans esdeveniments també són peces centrals del model. Barcelona és una ciutat líder en congressos, fires i reunions professionals, i aquesta activitat genera demanda internacional d'alt valor. A diferència d'una part del turisme vacacional, el segment MICE contribueix a la desestacionalització, incrementa la despesa mitjana i reforça el posicionament de Barcelona com a ciutat de negocis, tecnologia, innovació i coneixement. La connectivitat aèria facilita la captació d'aquests esdeveniments i, alhora, els esdeveniments reforcen la demanda que justifica més connectivitat.

El passatger de negoci i els segments premium tenen igualment una funció estratègica. Tot i representar menys volum que el turisme, aporten més rendibilitat a les rutes, especialment en llarg radi. El turisme ajuda a omplir avions; la demanda corporativa, professional i premium contribueix a millorar-ne la viabilitat econòmica. Per això, la competitivitat aèria de Barcelona depèn de combinar volum turístic amb segments d'alt valor que permetin sostenir freqüències, reduir estacionalitat i atreure companyies amb productes més sofisticats.

La càrrega aèria és un altre efecte catalitzador de la connectivitat. Barcelona disposa d'una base industrial, logística i exportadora important, vinculada a sectors com la moda, el farmacèutic, la química, la maquinària, l'electrònica i l'automoció. La càrrega transportada en avions de passatgers, especialment en rutes de llarg radi, reforça la rendibilitat de les operacions i connecta l'aeroport amb la competitivitat exportadora del territori. Així, cada nova ruta intercontinental pot tenir impactes que van més enllà del passatger turístic: pot facilitar comerç exterior, logística d'alt valor i accés a mercats internacionals.

En termes d'impacte econòmic, l'aeroport i la connectivitat aèria generen efectes directes, indirectes, induïts i catalitzadors. Els efectes directes provenen de l'activitat aeroportuària i aeronàutica; els indirectes i induïts, de la cadena de proveïdors i del consum associat; i els catalitzadors, dels impactes més amplis sobre turisme, inversió, talent, comerç, congressos, càrrega, localització empresarial i

projecció internacional. Per a una ciutat com Barcelona, aquests efectes catalitzadors són essencials perquè mostren que la connectivitat aèria no només transporta persones, sinó que estructura oportunitats econòmiques i urbanes.

La conclusió principal és que Barcelona ha construït la seva connectivitat internacional sobre una base turística extraordinàriament potent. Aquesta base ha permès assolir una posició destacada en els rànquings aeroportuaris i generar una xarxa de connexions que beneficia molts altres sectors. Però el futur de la connectivitat no ha de basar-se només en més volum, sinó en una millor combinació de turisme, valor, desestacionalització, llarg radi i retorn territorial.

Per tant, l'estratègia de futur hauria de prioritzar tres objectius.

1. Preservar i posar en valor el paper del turisme com a gran generador de demanda aèria internacional.
2. Reforçar les connexions intercontinentals en mercats on Barcelona ja té demanda latent, especialment Àsia, Nord-amèrica i alguns mercats d'Amèrica Llatina.
3. Integar en el relat de promoció de rutes tots els actius que complementen el turisme: negocis, salut, tecnologia, recerca, talent, comunitats internacionals i càrrega aèria.

En definitiva, el turisme és la base que ha fet possible la connectivitat aèria actual de Barcelona; els efectes catalitzadors són els que n'amplien l'impacte econòmic i territorial; i la connectivitat intercontinental és el principal camp de millora per reforçar el posicionament global de la ciutat. Barcelona disposa d'una demanda forta, una marca turística global i una economia urbana diversificada. El repte és convertir aquests actius en més connexions directes, més estabilitat anual i més retorn per al conjunt de la ciutat, la destinació i Catalunya.

- Aena. (2025). Estadístiques de trànsit aeri, passatgers, operacions i càrrega dels aeroports espanyols. Aena.
- Aena, AQR-Lab (Universitat de Barcelona), Cambra de Comerç de Barcelona, Suriñach, J., & Vayá, E. (2020). Impacto económico del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Aena.
- Aena, AQR-Lab (Universitat de Barcelona), Suriñach, J., & Vayá, E. (2021). Estimación del impacto del Aeropuerto JT Barcelona-El Prat sobre el PIB de Cataluña a largo plazo. Aena.
- Agència Estatal d'Administració Tributària (AEAT). (2025). Estadística de comercio exterior y datos aduaneros por sectores. AEAT.
- Allroggen, F., & Malina, R. (2014). Do the regional growth effects of air transport differ among airports? *Journal of Air Transport Management*, 37, 1-4. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.11.007>
- ANA Aeroportos de Portugal. (2025). Informació d'infraestructura i capacitat de l'aeroport de Lisboa. ANA Aeroportos de Portugal.
- Air Transport Action Group (ATAG), & Oxford Economics. (2024). *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024*. ATAG.
- Baker, D., Merkert, R., & Kamruzzaman, M. (2015). Regional aviation and economic growth: Cointegration and causality analysis in Australia. *Journal of Transport Geography*, 43, 140-150. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.02.001>
- Barcelona Air Route Development Committee (CDRA). (2026). *Pla Estratègic CDRA 2026-2030*. Aena, Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona, Barcelona Turisme, Cambra de Comerç de Barcelona i Fundació Barcelona Promoció.
- Bel, G., & Fageda, X. (2008). Getting there fast: Globalization, intercontinental flights and location of headquarters. *Journal of Economic Geography*, 8(4), 471-495. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbn017>
- Belderbos, R., Du, H. S., & Goerzen, A. (2017). Global cities, connectivity, and the location choice of MNC regional headquarters. *Journal of Management Studies*, 54(8), 1271-1302. <https://doi.org/10.1111/joms.12290>
- Biocat. (2026). Informe de la BioRegió de Catalunya 2025. Biocat.
- Button, K., & Yuan, J. (2013). Airfreight transport and economic development: An examination of causality. *Urban Studies*, 50(2), 329-340. <https://doi.org/10.1177/0042098012446999>
- CAPA - Centre for Aviation. (2025). Airport, airline and market profiles database. CAPA.
- Catalonia.Health. (2026). Estudi sobre la inversió en el sector salut a Catalunya 2025. Catalonia.Health.
- CIMALSA. (2023). El potencial de captació de càrrega per part de l'aeroport de Barcelona i el paper a jugar pels aeroports secundaris de Catalunya. CIMALSA.
- Copenhagen Airports. (2025). Informació d'infraestructura i operativa de Copenhagen Airport. Copenhagen Airports.
- Crescenzi, R., & Rodríguez-Pose, A. (2012). Infrastructure and regional growth in the European Union. *Papers in Regional Science*, 91(3), 487-513. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5957.2012.00439.x>
- Cruise Lines International Association (CLIA). (2024). 2023 Global Passenger Report. CLIA.
- Di Giacinto, V., Micucci, G., & Montanaro, P. (2012). Network effects of public transport infrastructure: Evidence on Italian regions. *Papers in Regional Science*, 91(3), 515-541. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5957.2012.00427.x>
- Elburz, Z., Nijkamp, P., & Pels, E. (2017). Public infrastructure and regional growth: Lessons from meta-analysis. *Journal of Transport Geography*, 58, 1-8. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.10.013>
- Eurocontrol. (2025). *European Aviation Overview: 2024 Review*. Eurocontrol.
- Eurostat. (2024). *Metropolitan regions and functional urban areas in the European Union*. European Commission.
- Fageda, X. (2017). International air travel and FDI flows: Evidence from Barcelona. *Journal of Regional Science*, 57(5), 858-883. <https://doi.org/10.1111/jors.12325>
- Fira de Barcelona. (2026). *Memòria anual i dades d'activitat 2025*. Fira de Barcelona.
- Florida, R., Mellander, C., & Holgersson, T. (2015). Up in the air: The role of airports for regional economic development. *The Annals of Regional Science*, 54(1), 197-214. <https://doi.org/10.1007/s00168-014-0651-z>
- GSMA. (2025). *GSMA celebrates a resoundingly successful MWC25 Barcelona*. GSMA / MWC Barcelona.
- Hansen, W., & Johansen, B. G. (2017). Regional repercussions of new transport infrastructure investments: An SCGE model analysis of wider economic impacts. *Research in Transportation Economics*, 63, 38-49. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.07.003>

- ICCA. (2025). ICCA GlobeWatch: Business Analytics - Country & City Rankings 2024. International Congress and Convention Association.
- IDESCAT. (2025). Cens de població i habitatges i estadístiques municipals de població. Institut d'Estadística de Catalunya.
- Instituto Nacional de Estadística. (2025). Estadísticas municipales de población y población extranjera residente. INE.
- International Air Transport Association (IATA). (2024). The value of air transport to Spain. IATA.
- International Air Transport Association (IATA). (2025). World Air Transport Statistics 2024. IATA.
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2022). Long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG). ICAO.
- Istituto Nazionale di Statistica. (2025). Municipal population and foreign resident population statistics. ISTAT.
- Observatori del Turisme a Barcelona: ciutat i regió. (2026). Informe de l'activitat turística a Barcelona 2025 - Càpsules 1, 2 i 3. Ajuntament de Barcelona, Barcelona Turisme, Cambra de Comerç de Barcelona, Fundació Barcelona Promoció, Diputació de Barcelona i Consorci de Turisme de Barcelona. <https://observatoriturisme.barcelona/>
- Oficina Municipal de Dades. (2024). Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona 2023. Ajuntament de Barcelona.
- RDC Aviation. (2025). Route development, capacity and aviation market data. RDC Aviation.
- SABRE Market Intelligence. (2025). MIDT air traffic and passenger demand database. SABRE.
- SEA Milan Airports. (2025). Informació d'infraestructura i operativa de l'aeroport de Milà-Malpensa. SEA Milan Airports.
- Statistics Denmark. (2025). Population and foreign resident population statistics. Statistics Denmark.
- Tech Barcelona. (2024). Barcelona and Catalonia Startup Hub / Startup ecosystem indicators. Tech Barcelona.
- UK Civil Aviation Authority. (2025). UK airport statistics and international air passenger data. UK Civil Aviation Authority.
- UN Tourism. (2025). Tourism barometers and tourism statistics. World Tourism Organization.
- Yeo, M., Nosenzo, S., Palmer, D. S., Varah, A. K., Woodley, L., & Nunes, A. (2025). Do the rich pay their fair share? Enumerating the price of flying (and abolishing) premium air travel. arXiv. <https://arxiv.org/abs/2508.12507>



### Rànquings d'oferta

#### Oferta amb Europa. 2025

Aeroport	Ciutat	Rànquing per volum de seients	Seients (one-way)	Rànquing per volum de destinacions	Volum de destinacions
AMS	AMSTERDAM	1	29,7M	1	203
IST	ISTANBUL	2	29,6M	10	170
<b>BCN</b>	<b>BARCELONA</b>	<b>3</b>	<b>28,5M</b>	<b>9</b>	<b>172</b>
MAD	MADRID	4	26,9M	30	138
FRA	FRANKFURT	5	25,9M	4	190
LHR	LONDON	6	24,4M	48	112
SAW	ISTANBUL	7	23,1M	49	111
FCO	ROME	8	22,3M	7	179
CDG	PARIS	9	21,9M	31	135
MUC	MUNICH	10	21,2M	5	189
LGW	LONDON	11	18,9M	22	149
PMI	PALMA MALLORCA	12	18,3M	8	178
DUB	DUBLIN	13	17,7M	15	160
ATH	ATHENS	14	17,6M	29	140
CPH	COPENHAGEN	15	17,4M	16	158
VIE	VIENNA	16	16,9M	11	168
OSL	OSLO	17	16,6M	18	155
STN	LONDON	18	16,4M	2	193
AYT	ANTALYA	19	16,3M	3	191
ZRH	ZURICH	20	16,0M	23	147
LIS	LISBON	21	15,7M	61	100
MAN	MANCHESTER	22	14,4M	14	161
AGP	MALAGA	23	14,4M	21	150
ORY	PARIS	24	14,2M	36	126
BER	BERLIN	25	14,1M	26	142

## Oferta amb Nord i Centre Amèrica. 2025

Aeroport	Ciutat	Rànquing per volum de seients	Seients (one-way)	Rànquing per volum de destinacions	Volum de destinacions
LHR	LONDON	1	13,6M	1	54
CDG	PARIS	2	7,5M	4	41
FRA	FRANKFURT	3	6,0M	2	52
AMS	AMSTERDAM	4	5,5M	3	47
MAD	MADRID	5	4,4M	5	34
IST	ISTANBUL	6	3,3M	11	23
FCO	ROME	7	3,1M	6	28
DUB	DUBLIN	8	2,7M	6	28
MUC	MUNICH	9	2,5M	13	22
ZRH	ZURICH	10	2,0M	10	24
ORY	PARIS	11	1,8M	16	18
LIS	LISBON	12	1,7M	17	15
<b>BCN</b>	<b>BARCELONA</b>	<b>13</b>	<b>1,6M</b>	<b>14</b>	<b>19</b>
LGW	LONDON	14	1,6M	11	23
KEF	REYKJAVIK	15	1,5M	9	27
MLA	MILAN	16	1,1M	6	28
ATH	ATHENS	17	1,1M	19	11
CPH	COPENHAGEN	18	1,0M	14	19
BRU	BRUSSELS	19	0,83M	20	10
VIE	VIENNA	20	0,73M	22	8
MAN	MANCHESTER	21	0,67M	25	7
WAW	WARSAW	22	0,58M	26	6
EDI	EDINBURGH	23	0,54M	18	12
VCE	VENICE	24	0,36M	22	8
GVA	GENEVA	25	0,35M	34	4

## Oferta amb Sud-amèrica. 2025

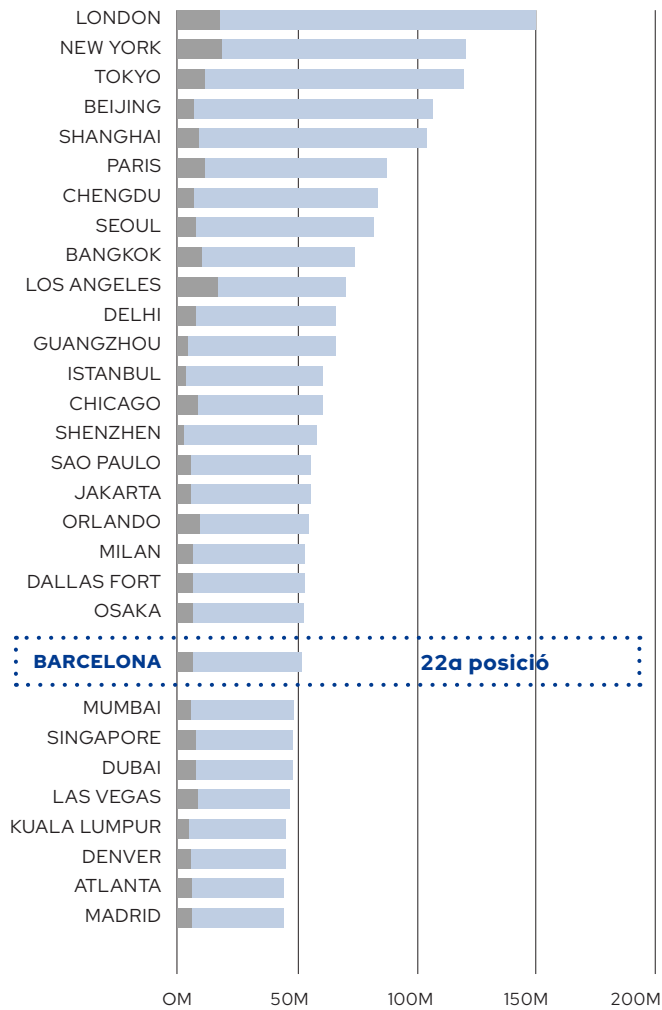
Aeroport	Ciutat	Rànquing per volum de seients	Seients (one-way)	Rànquing per volum de destinacions	Volum de destinacions
MAD	MADRID	1	4,7M	1	22
LIS	LISBON	2	1,7M	2	18
CDG	PARIS	3	1,3M	4	9
AMS	AMSTERDAM	4	1,2M	3	12
FCO	ROME	5	638K	10	3
LHR	LONDON	6	631K	6	5
IST	ISTANBUL	7	604K	5	6
FRA	FRANKFURT	8	546	8	4
<b>BCN</b>	<b>BARCELONA</b>	<b>9</b>	<b>373K</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
ORY	PARIS	10	178K	13	2
ZRH	ZURICH	11	168K	10	3
MLX	MILAN	12	147K	10	3
OPO	PORTO	13	126K	8	4
LGW	LONDON	14	34K	14	1
MUC	MUNICH	15	19K	14	1
TFN	TENERIFE	16	15K	14	1
VKO	MOSCOW	17	7K	14	1
FNC	FUNCHAL	18	3K	14	1

## Oferta amb Àsia (inclou Orient Mitjà). 2025

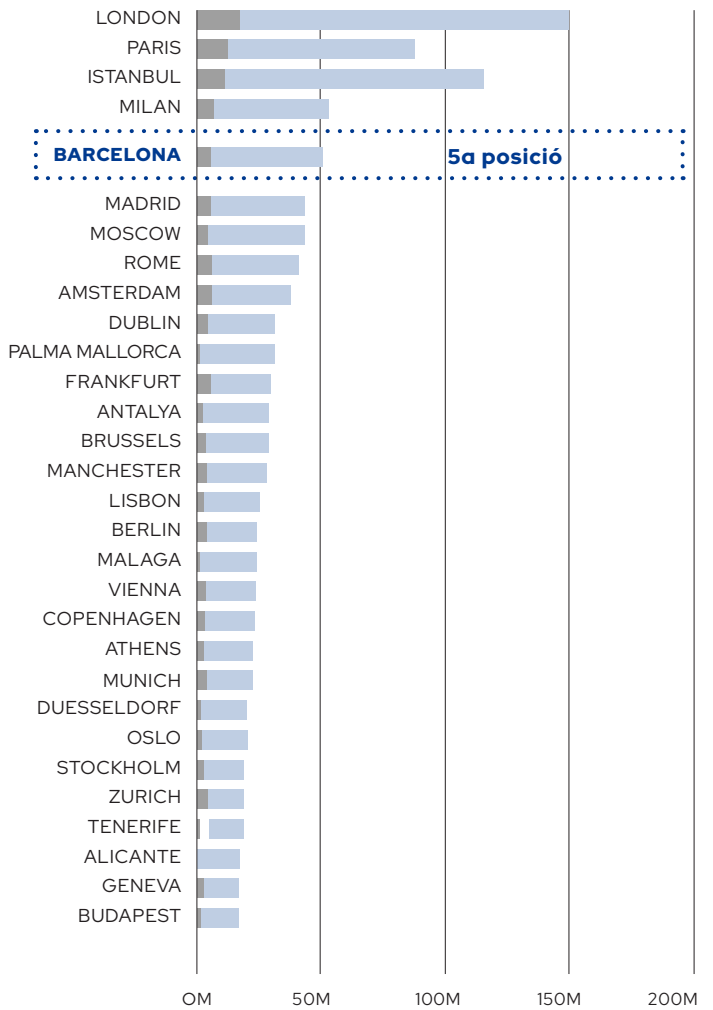
Aeroport	Ciutat	Rànquing per volum de seients	Seients (one-way)	Rànquing per volum de destinacions	Volum de destinacions
IST	ISTANBUL	1	13,9M	1	99
LHR	LONDON	2	12,0M	7	52
SVO	MOSCOW	3	8,5M	2	80
CDG	PARIS	4	6,4M	9	49
FRA	FRANKFURT	5	5,8M	9	49
DME	MOSCOW	6	4,6M	3	63
AMS	AMSTERDAM	7	4,1M	14	40
SAW	ISTANBUL	8	3,8M	15	38
MLX	MILAN	9	3,0M	5	55
FCO	ROME	10	2,9M	12	45
MUC	MUNICH	11	2,8M	16	32
LED	ST PETERSBURG	12	2,8M	4	58
ZRH	ZURICH	13	2,2M	28	22
VKO	MOSCOW	14	2,2M	7	52
VIE	VIENNA	15	2,1M	23	26
ATH	ATHENS	16	1,9M	30	20
MAD	MADRID	17	1,9M	26	23
MAN	MANCHESTER	18	1,8M	37	18
LGW	LONDON	19	1,7M	25	24
<b>BCN</b>	<b>BARCELONA</b>	<b>20</b>	<b>1,7M</b>	<b>33</b>	<b>19</b>
GYD	BAKU	21	1,6M	13	42
TBS	TBILISI	22	1,4M	20	28
LCA	LARNACA	23	1,4M	55	12
WAW	WARSAW	24	1,3M	50	15
HEL	HELSINKI	25	1,3M	50	15

## Rànquings de demanda

Rànquing de demanda  
TOP-30 ciutats del món per tràfic OD



Rànquing de demanda  
TOP-30 ciutats europees per tràfic OD



■ CONNECTION ■ NON-STOP









## **BARCELONA EN EL MAPA GLOBAL CONNECTIVITAT AÈRIA, TURISME I COMPETITIVITAT DE CIUTAT**

Juny de 2026  
© Cambra de Comerç de Barcelona

**Direcció de l'Estudi**  
Cambra de Comerç de Barcelona

**Elaboració de continguts**  
Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA)

