

# QUE L'AEROPORT DE BARCELONA SIGUI UN 'HUB'?

**Xavier Fageda**

Universitat de Barcelona i GIM-IREA

L'aeroport de Barcelona-El Prat té un paper central en el desenvolupament econòmic de la seva àrea urbana de referència i de tot Catalunya. A banda de la generació directa de llocs de treball, l'aeroport del Prat és la porta d'entrada d'un gran nombre de turistes que arriben d'arreu, i els alts nivells de connectivitat aèria que proporciona són de cabdal importància per a la captació d'activitats intenses en coneixement.

Una de les grans reivindicacions històriques de la societat civil i empresarial catalana (i de la majoria de forces polítiques amb representació al Parlament de Catalunya) ha estat que l'aeroport de Barcelona esdevingui un aeroport *hub*. El que un aeroport esdevingui o no un *hub* depèn de les decisions que prenguin les companyies aèries, que normalment estan influenciades per la demanda que pot generar l'àrea urbana on es localitza el aeroport i per la seva posició geogràfica. Dit això, els gestors de l'aeroport poden tractar d'influir en les

decisiones de les companyies aèries mitjançant inversions, taxes, assignació d'espais a l'aeroport i amb accions de promoció comercial de l'aeroport i la ciutat.

Per definició, un aeroport *hub* és un aeroport de gran dimensió on una elevada proporció de vols és canalitzada per una gran aerolínia de xarxa integrada en una de les aliances internacionals de companyies aèries: Oneworld, SkyTeam i Star Alliance.

En un aeroport *hub*, un part important del trànsit (entre un 30 i un 50% del trànsit total) es basa en passatgers de connexió que no tenen com a origen o destinació final la ciutat on es localitza el *hub*. En efecte, per passatgers en connexió volem dir passatgers que arriben a l'aeroport *hub* des d'una destinació de curta distància, on agafen un altre avió per volar a la seva destinació final, que en molts casos és una destinació de llarga distància.

Els aeroports *hub* poden tenir un trànsit total per sobre del que genera la demanda local. A més, a Europa, tan sols els aeroports *hub* poden tenir un elevat nombre de vols directes a destinacions intercontinentals de llarga distància. Això és així perquè hi ha poques rutes intercontinentals que puguin generar un volum de trànsit molt elevat només amb passatgers que tenen com a punt d'origen i destinació les ciutats dels aeroports d'aquesta ruta. En el cas de Barcelona, la ruta amb Buenos Aires podria ser un exemple de ruta que podria ser viable només amb el trànsit directe atès que hi ha un elevat nombre

de persones residents a Barcelona que han nascut a l'Argentina. No obstant això, la majoria de vols directes a destinacions de llarga distància només són viables des de grans aeroports *hub*, ja que els passatgers de connexió permeten a les companyies aèries de xarxa utilitzar avions més grans –més eficients– i amb coeficients d'ocupació més alts.

En aquest sentit, la reivindicació que l'aeroport de Barcelona esdevingui el *hub* d'una aerolínia de xarxa es relaciona habitualment amb la idea que és l'única manera de millorar les ràtios de connectivitat aèria (en especial en vols de llarga distància) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Fins a cert punt això és cert, tot i que algunes dinàmiques del mercat de les companyies aèries que explicarem més endavant poden fer pensar en altres alternatives per augmentar l'oferta de vols intercontinentals.

A continuació posem l'atenció en l'evolució del trànsit a l'aeroport de Barcelona, en particular en la distribució del trànsit per companyies aèries i països. Tot seguit, farem una anàlisi comparada amb altres grans aeroports europeus. L'anàlisi de les dades té per finalitat examinar en quina mesura l'aeroport de Barcelona s'acosta o no a l'objectiu de ser un *hub*.

### Situació actual

En termes generals, l'evolució en els últims anys de l'aeroport de Barcelona-El Prat ha estat molt positiva tant en termes absoluts

com si fem la comparació amb altres aeroports similars del seu entorn. Més de 35 milions de passatgers han utilitzat les seves instal·lacions el 2013, i ha experimentat un creixement en el trànsit a l'entorn del 55% en els últims deu anys. D'altra banda, la situació financera de l'aeroport millora de manera progressiva. Tot i arrossegar un deute de prop de 1.400 milions d'euros, els resultats d'explotació es troben en números verds.

La taula 1 mostra l'evolució del trànsit per companyies aèries en els últims 10 anys. L'any 2003, Iberia era l'aerolínia dominant amb una quota propera al 44% del tràfic total; 10 anys més tard, el paper d'aerolínia dominant el representa Vueling amb una quota del 35%. Iberia és una aerolínia de xarxa integrada a Oneworld, mentre que Vueling és una aerolínia de baix cost que opera com a subsidiària d'Iberia.

Iberia va començar a mitjan 2006 una reestructuració de la seva xarxa de rutes en la línia d'anar concentrant operacions al seu principal *hub*, l'aeroport de Madrid. Aquesta estratègia pot considerar-se lògica en la mesura que era difícilment assumible que una aerolínia de dimensió mitjana com Iberia pogués mantenir dos *hubs* que només estaven separats per aire 484 quilòmetres. A conseqüència d'aquesta reestructuració, Iberia només manté actualment el vol a Madrid des del Prat, al qual li hauríem de sumar algunes altres rutes de distància curta i trànsit reduït que operen a través de la seva franquícia regional, Air Nostrum.

**Taula 1. Any 2003**  
**Distribució del trànsit de passatgers per companyies aèries**

Companyia aèria	% sobre el trànsit total	Companyia aèria	% sobre el trànsit total
Iberia	44	Vueling	35
Spanair	11	Ryanair	12
Air Europa	7	Easyjet	8
Easyjet	6	Lufthansa	4
Lufthansa	4	Air Europa	4
Altres aerolínies de xarxa	17	Altres aerolínies de xarxa	23
Altres aerolínies de baix cost	7	Altres aerolínies de baix cost	10
Altres aerolínies	5	Altres aerolínies	4
<b>Total trànsit</b>	<b>22.752.790</b>	<b>Total trànsit</b>	<b>35.210.735</b>
Índex de concentració (companyies aèries)	0,19	Índex de concentració (companyies aèries)	0,15

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de la pàgina web d'Aena Aeropuertos

La marxa d'Iberia del Prat va anar acompanyada de la creació d'una filial de baix cost amb base en aquest aeroport, Clickair. Clickair va aconseguir expandir ràpidament operacions des del Prat, ja que Iberia li va cedir els seus *slots*, tot i que de manera un tant dubtosa des del punt de vista legal en la mesura que Iberia no tenia la majoria del capital social de Clickair. Clickair va iniciar una guerra de preus amb Vueling, que era una companyia participada per empreses com AXA Partners o Planeta en el moment en què es va crear Clickair. L'estratègia de preus de Clickair va ser tan agressiva que es podria considerar que va a dur a terme una pràctica predatòria –il·legal des del punt de vista de la legislació en matèria de defensa de la competència– oferint preus per sota de costos per després apujar-los un cop va desaparèixer la seva empresa rival<sup>1</sup>.

La guerra de preus amb Clickair és un dels factors principals que explica el progressiu deteriorament de la situació financera de Vueling, que el juliol del 2009 es va veure obligada a fusionar-se amb Clickair per evitar la fallida i va passar a convertir-se en una filial d'Iberia, que es va fer amb el 45% del capital de la nova Vueling. Recentment, IAG (el hòlding financer que agrupa Iberia i British Airways) es va fer amb el capital restant de Vueling.

Hi ha altres dos fets rellevants que expliquen els canvis en la distribució de trànsit per companyies aèries a l'aeroport del Prat en els últims deu anys. En primer lloc, Spanair –companyia de xarxa integrada en Star Alliance– era un operador important al Prat amb una quota el 2003 de l'11%. Des de l'any 2009, aquesta aerolínia va passar a ser controlada per institucions públiques i empresaris catalans amb l'objectiu d'ajudar el Prat a consolidar-se com un aeroport *hub*. Malauradament, aquesta aerolínia va fer fallida el gener del 2012. Un dels factors que n'explica la fallida és la seva reduïda dimensió per poder realment operar en xarxa i les dificultats per establir aliances –operatives i financeres– amb altres companyies aèries en la mesura que les ajudes públiques rebudes podrien estar contravenint la legislació europea en matèria de defensa de la competència.

El buit deixat per Spanair l'han anat ocupant sobretot Vueling i Ryanair. En aquest sentit, és també destacable que Ryanair establís una base d'operacions al Prat l'estiu del 2010. Tot i que Ryanair tendeix a operar habitualment des d'aeroports secundaris, el Prat tenia molta capacitat disponible des de la

inauguració de la nova terminal l'estiu del 2009. A més, les taxes que paguen les companyies aèries eren el 2010 relativament baixes tot i que posteriorment s'han vist incrementades de manera substancial.

Com a conseqüència d'això, Ryanair és actualment la segona companyia amb més tràfic al Prat, i si sumem el trànsit d'Easyjet, les dues principals companyies aèries de baix cost d'Europa concentren a l'entorn d'un 20% del trànsit total al Prat. Si el 2003 les companyies de baix cost representaven el 23% del tràfic total al Prat, 10 anys més tard concentren el 65% del tràfic total. Des d'aquest punt de vista, l'aeroport del Prat es troba actualment més lluny de ser un *hub* del que ho era fa 10 anys.

D'altra banda, cal destacar que les dades de la taula 1 mostren una reducció de l'índex de concentració calculat com la suma de la quota al quadrat de les companyies aèries que operen a l'aeroport. Així doncs, tot i que algunes companyies aèries com Vueling o Ryanair tenen un pes destacat al Prat, s'observa una tendència a la diversificació del tràfic per companyies aèries.

La taula 2 mostra la distribució del tràfic per països. El 2003 gairebé la meitat del trànsit anava dirigit a ciutats espanyoles, mentre que el 2013 aquesta xifra s'havia reduït fins al 28%. En contrast, hi ha hagut un augment important del tràfic cap a països de l'Espai Econòmic Europeu (Unió Europea, Noruega, Islàndia i Suïssa), que actualment representen a l'entorn del 60% del trànsit total al Prat. A més, és important destacar en

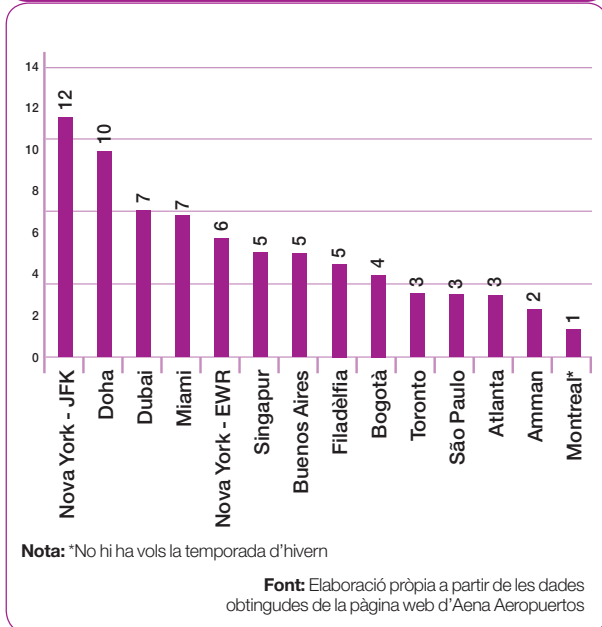
**Taula 2**  
**Distribució del trànsit per països (%)**

Àrea geogràfica	2003	2013
Espanya	49,1	28,9
Espai Econòmic Europeu	45,5	60,0
Resta d'Europa	2,5	5,9
Amèrica del Nord	0,6	2,3
Amèrica Central i del Sud	0,3	0,8
Magreb	1,0	1,9
Àfrica subsahariana	0,01	0,1
Orient Mitjà	0,8	1,7
Orient Llunyà	0,002	0,4
<b>Total trànsit</b>	<b>22.752.790</b>	<b>35.210.735</b>
Índex concentració (països)	0,27	0,12

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades obtingudes de la pàgina web d'Aena Aeroportos

<sup>1</sup> Per llegir més detalls sobre aquesta qüestió es pot consultar l'article de Fageda, Jiménez i Perdiguero (2010).

**Gràfic 1**  
**Principals destinacions intercontinentals de llarga distància a l'aeroport de Barcelona (vols – sortides setmanals l'any 2013)**



aquest punt que el tràfic a Amèrica i Àsia cada cop té un pes més gran en el total de trànsit de l'aeroport, que ha passat de l'1,7% el 2003 al 5,2% deu anys més tard.

Un altre element que cal destacar de les dades de la taula 2 és la notable reducció de l'índex de concentració calculat com la suma de la quota al quadrat del trànsit per països. La important caiguda del trànsit domèstic explica aquesta reducció de l'índex de concentració que implica una tendència a la diversificació del trànsit per països de la mateixa manera que havíem trobat abans una diversificació del tràfic per companyies aèries.

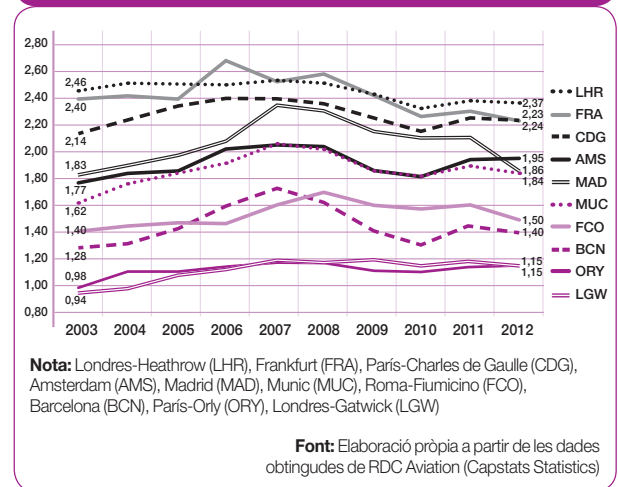
El gràfic 1 mostra les destinacions intercontinentals amb més freqüència de vol des del Prat l'any 2013. Destaca el cas de Nova York, on la presència de grans aerolínies dels Estats Units com American Airlines, Delta o United permet comptar amb uns tres vols diaris. En les altres rutes que apareixen al gràfic 1, el trànsit el canalitzen aquestes o altres aerolínies americanes (Aerolíneas Argentinas, Air Canada, Avianca, US Airways) o asiàtiques (Emirates, Qatar Airways, Singapore Airlines, Royal Jordanian). Per tant, mentre que Barcelona s'allunya del seu objectiu de ser un aeroport *hub*, ha augmentat de manera

considerable la seva oferta de vols intercontinentals, que ha passat de ser pràcticament nul·la fa 10 anys a poder oferir ara connexions directes a diverses ciutats d'Amèrica i Àsia.

L'aeroport del Prat es troba entre els 10 aeroports de la Unió Europea amb més trànsit de passatgers. Per veure la situació relativa del Prat respecte als altres aeroports que formen el *top-10* de la Unió Europea analitzem a continuació de manera comparada algunes dades de tràfic que considerem rellevants.

El gràfic 2 mostra l'evolució de l'oferta de vols en el període que va del 2003 al 2012. Malauradament, no disposem de la informació per a l'any 2013 per poder fer l'anàlisi comparada en una perspectiva de 10 anys. Per al conjunt del període, Barcelona es troba en una posició intermèdia en termes de creixement de trànsit, en què en la banda alta hi ha els aeroports secundaris de París (Orly) i Londres (Gatwick) i Munic, i en la banda baixa trobem Madrid, Frankfurt i els aeroports principals de París (Charles de Gaulle) i Londres (Heathrow). Dit això, Madrid i Barcelona són els aeroports que presenten una fluctuació més gran amb grans creixements fins al 2008 i amb una caiguda forta a partir d'aleshores, que és més pronunciada en el cas de Madrid, que va perdre un 20% del tràfic en el període que va del 2008 al 2012. De fet, en el període 2013-2014 el comportament del Prat està sent molt més favorable que no el de Madrid. Les dificultats financeres a què es troba sotmesa Iberia en contrast amb la bona salut econòmica que presenta

**Gràfic 2**  
**Evolució de l'oferta de vols als principals aeroports europeus (centenars de milers de vols)**



**Taula 3**  
**Dades d'oferta dels principals aeroports europeus l'any 2012**

Aeroport	Total de vols	Quota aerolínia dominant	Índex de concentració aerolínies	Quota d'aerolínies de xarxa	Destinacions amb vol directe	Destinacions intercontinentals <sup>1</sup> amb vol directe <sup>2</sup>
Londres (LHR)	236.858	48% (British Airways)	0,24	82%	167	87
Frankfurt (FRA)	223.943	67% (Lufthansa)	0,45	88%	243	108
París (CDG)	222.842	59% (Air France)	0,36	82%	221	102
Amsterdam (AMS)	195.007	55% (KLM)	0,32	79%	226	83
Madrid (MAD)	185.506	52% (Iberia)	0,29	78%	173	50
Munic (MUC)	183.966	66% (Lufthansa)	0,45	82%	175	39
Roma (FCO)	149.607	46% (Alitalia)	0,23	68%	167	49
Barcelona (BCN)	140.009	29% (Vueling)	0,13	37%	203	18
París (ORY)	114.598	59% (Air France)	0,29	61%	120	14
Londres (LGW)	114.578	40% (Easyjet)	0,21	22%	167	41

**Nota 1:** Només es tenen en compte destinacions amb al menys un vol a la setmana al llarg de l'any

**Nota 2:** S'exclouen destinacions del nord d'Àfrica (el Marroc, Algèria, Tunís), Turquia i els departaments d'ultramar francesos

**Font:** Elaboració pròpia a partir de les dades de RDC Aviation (Capstats Statistics)

Vueling, i la major dependència del trànsit domèstic –molt afectat per la crisi econòmica del país– que pateix Madrid expliquen el millor comportament del Prat.

La taula 3 mostra algunes dades d'oferta per a l'any 2012 que ens permeten caracteritzar la situació del Prat respecte als altres grans aeroports europeus en termes de la distribució del trànsit per companyies aèries i l'oferta relativa de vols intercontinentals. L'any 2012, l'oferta de vols des del Prat va ser similar a la de l'aeroport de Roma (Fiumicino) i va estar per sobre de la dels aeroports secundaris de Londres i París.

Les dades de la taula 3 mostren que la majoria dels grans aeroports europeus poden ser considerats grans aeroports *hub*. En primer lloc, es pot constatar que una gran aerolínia de xarxa concentra la meitat o més de tot el tràfic de l'aeroport. Les grans excepcions són Londres-Gatwick i Barcelona, on Easyjet i Vueling són les companyies líders amb quotes més baixes que les aerolínies dominants en els aeroports *hubs*. En una mateixa direcció, una altra característica diferencial de Barcelona i Londres-Gatwick és la baixa proporció del trànsit que representen les companyies aèries de xarxa respecte al trànsit total.

En aquest sentit, Londres-Gatwick i particularment Barcelona són els aeroports que mostren uns índexs de concentració més baixos en termes de les aerolínies que hi operen de manera que aquest últim és l'aeroport dintre del *top-10* que presenta l'oferta

més diversificada en termes de companyies aèries. Això té avantatges i inconvenients. El principal avantatge és que el Prat està menys subordinat a les decisions d'una o d'unes poques companyies, tot i que el futur d'aquest aeroport cada cop està més lligat al de Vueling. L'inconvenient és que el domini d'una gran aerolínia de xarxa permet assolir unes xifres de trànsit per sobre de les quals generaria la demanda local.

En termes del nombre total de destinacions amb vol directe, l'aeroport de Barcelona gaudeix d'una situació excel·lent en comparació amb altres aeroports del *top-10* europeu. Així, el nombre de destinacions amb vol directe que s'ofereixen des del Prat està per sobre de la majoria d'aeroports, i és només superat per Frankfurt, París-Charles de Gaulle i Amsterdam. Tanmateix, la situació és radicalment diferent quan centrem l'atenció en destinacions intercontinentals amb vol directe. L'oferta des del Prat és molt inferior a la de qualsevol dels altres grans aeroports europeus, incloent-hi Londres-Gatwick, que més que duplica la quantitat de destinacions intercontinentals respecte a Barcelona. Només París-Orly, que és utilitzat per Air France com a *hub* que canalitza el trànsit domèstic cap a París, compta amb un nombre menor de destinacions intercontinentals. En qualsevol cas, l'oferta de vols intercontinentals des de París és molt superior a la del Prat si hi afegim l'oferta des de París-Charles de Gaulle.

D'altra banda, els nivells de connectivitat d'un aeroport no es mesuren únicament pel nombre de destinacions amb vol

directe, sinó que aquestes haurien de ser ponderades per la seva qualitat, incloent-hi la freqüència de vol i els temps de connexió. En aquest sentit, l'associació d'aeroports europeus ACI Europe ha publicat recentment un informe en el qual calcula els índexs de connectivitat per a tots els aeroports europeus amb dades de la tercera setmana de juny del 2014. Aquests índexs de connectivitat es basen en el nombre de rutes que s'ofereixen des d'un aeroport ponderades per la seva qualitat. A més, aquest informe mostra els nivells de connectivitat directa, indirecta i de *hub*. La connectivitat directa es basa en les connexions directes que ofereix l'aeroport X a altres aeroports. La connectivitat indirecta es basa en les connexions indirectes ofertes per l'aeroport X a altres destinacions via un *hub* intermedi. Finalment, la connectivitat de *hub* es basa en les connexions ofertes per l'aeroport *hub* X entre dos altres aeroports.

La taula 4 mostra el valor d'aquest índex per als 10 aeroports amb més trànsit de la Unió Europea. Es pot comprovar que la connectivitat directa de l'aeroport del Prat és prou bona amb valors lleugerament per sota de Madrid, Roma o Munic però per sobre de París-Orly i Londres-Gawick. La connectivitat indirecta, que mesura el nombre i qualitat de les connexions d'un aeroport amb altres aeroports que són *hub*, també presenta valors satisfactoris tot i que en menys mesura que en el cas de la connectivitat directa. Però els índexs de connectivitat *hub* són molt baixos en termes absoluts i especialment relatius, i queda clar que hi ha molt poc trànsit de connexió des de l'aeroport del Prat almenys en comparació amb altres grans aeroports europeus.

**Taula 4**  
**Connectivitat per aeroport (juny del 2014)**

Aeroport	Aeroport (directa + indirecta)	Directa	Indirecta	Hub
Londres (LHR)	22.272	4.717	17.555	33.006
Frankfurt (FRA)	18.364	4.629	13.735	71.252
París (CDG)	17.989	4.475	13.514	50.188
Amsterdam (AMS)	14.168	4.170	9.999	49.389
Madrid (MAD)	10.440	3.194	7.246	14.952
Munic (MUC)	8.582	3.521	8.611	26.170
Roma (FCO)	9.889	3.257	6.632	12.683
Barcelona (BCN)	8.582	2.850	5.733	2.762
París (ORY)	3.462	2.380	1.082	1.157
Londres (LGW)	3.760	2.689	1.071	987

Font: Airport Industry Connectivity Report (ACI Europe)

## Factors determinants de l'evolució del trànsit de l'aeroport de Barcelona

L'aeroport de Barcelona presenta un bon comportament en els últims 10 anys pel que fa a l'evolució del trànsit total, tot considerant a més que estem analitzant un període en què hi ha hagut una de les crisis econòmiques més importants de les últimes dècades. De fet, l'aeroport de Barcelona és l'aeroport europeu que no és *hub* d'una aerolínia de xarxa que mostra les xifres més altes de tràfic total de passatgers. Un altre element que cal destacar és que Barcelona-El Prat és un dels aeroports europeus amb més connexions en rutes de mitjana i llarga distància, tot i que és més dubtós que aquestes connexions gaudeixin de tanta freqüència de vol com en altres grans aeroports europeus. D'altra banda, entre els grans aeroports europeus, presenta l'oferta de vols més diversificada en termes de les companyies aèries que hi operen en les seves instal·lacions.

Pel que fa a l'oferta de vols intercontinentals, l'aeroport de Barcelona ha millorat de manera substancial la seva situació en els últims 10 anys, tot i que encara es troba molt per sota en l'oferta de vols d'altres grans aeroports europeus.

La dinàmica positiva del trànsit a l'aeroport de Barcelona ha tingut lloc en un context de manca d'autonomia financera i de gestió<sup>2</sup>. Tanmateix, aquesta infraestructura s'ha beneficiat d'importants inversions en els últims anys, per bé que aquestes s'acabaran finançant amb les taxes pagades pels passatgers. Per tant, el factor principal que explica el creixement del trànsit a l'aeroport del Prat es l'augment de la capacitat que va suposar l'entrada en funcionament de la tercera pista (segona pista paral·lela) l'any 2004 i la nova terminal, l'any 2009.

Pel que fa al trànsit intercontinental, cal destacar la tasca duta a terme pel Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona (CDRA). Aquest Comitè va ser constituït l'any 2005 per Aena, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona, amb l'objectiu de promoure el desenvolupament de noves rutes intercontinentals des de l'aeroport de Barcelona. Tot i que les seves funcions estan limitades a tasques de promoció comercial de l'aeroport, sens dubte ha representat un paper positiu en la captació de vols intercontinentals.

**2 Es poden trobar detalls del model de gestió d'aeroports a Bel i Fageda (2011).**

Un altre element que explica el creixement del trànsit a l'aeroport de Barcelona és el gran dinamisme que mostra el turisme a la seva ciutat de referència. Un dels principals avantatges, per a una ciutat, de comptar amb un aeroport amb una extensa xarxa de vols intercontinentals fa referència al fet que aquest és un determinant clau en les decisions de localització de les empreses intenses en coneixement que són una font important de generació de llocs de treball qualificats i ben pagats i d'innovació (Bel i Fageda, 2008). Per tant, la captació de trànsit intercontinental s'associa generalment amb els viatgers per negocis. No obstant això, els viatgers per turisme poden tenir també un paper clau en la consolidació del trànsit intercontinental en la mesura que ajuden a augmentar els coeficients d'ocupació dels vols a uns preus suficientment alts, que és l'element determinant pel qual una aerolínia ofereix vols des d'un aeroport.

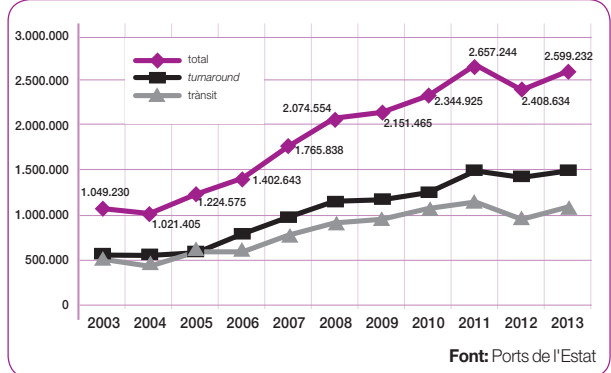
En aquest sentit, és important destacar que el creixement del tràfic a l'aeroport està molt lligat al creixement del trànsit de creuers. En efecte, un dels principals determinants del trànsit de creuers es relaciona amb el trànsit aeri de la seva ciutat de referència (Castillo-Manzano, Fageda i González-Laxe, 2014). En aquest sentit, el gràfic 3 mostra que l'evolució del trànsit de creuers a l'aeroport del Prat ha estat espectacular, ja que ha passat d'un milió de passatgers el 2003 a més de 2 milions i mig el 2013. A més, la proporció de viatgers que tenen com a origen o destinació el port de Barcelona (l'anomenat trànsit de *turnaround*) es troba en unes xifres properes al 60%. Això és important perquè aquests passatgers són els que acaben generant una despesa més alta en benefici de la ciutat. L'evolució del trànsit de creuers a Barcelona ha estat tan important que actualment només els tres ports de l'entorn de Miami (Miami, Port Canaveral, Port Everglades), que donen servei a la zona del Carib, tenen unes xifres de trànsit de creuers més elevades.

Per tant, un dels aspectes positius del creixement del trànsit aeri al Prat ha estat que ha ajudat a consolidar el port de Barcelona com el port de referència en el trànsit de creuers a la Mediterrània, amb els conseqüents beneficis econòmics per a la ciutat. D'altra banda, el creixement del trànsit de creuers al port de Barcelona és un dels factors que explica l'augment de l'oferta de vols intercontinentals des del Prat, en particular del trànsit que prové dels Estats Units.

### Perspectives de futur

L'aeroport de Barcelona no és un aeroport *hub* i difícilment ho serà en un futur proper. En aquest sentit, la coexistència entre companyies aèries de xarxa que exploten el trànsit de connexió

**Gràfic 3**  
Evolució del nombre de passatgers en creuers al port de Barcelona



i companyies aèries de baix cost és difícil (Fageda, en premsa). En efecte, les companyies aèries de baix cost poden oferir preus més baixos que les companyies aèries de xarxa en rutes de curta i mitjana distància. Aquestes rutes de curta i mitjana distància són les que alimenten les de llarga distància que ofereixen les companyies aèries de xarxa des dels seus aeroports *hub*. Una presència important de companyies aèries de baix cost en un aeroport implica que una part important dels passatgers que tenen com a destinació final l'aeroport en qüestió utilitzen els serveis d'aquesta i no de l'aerolínia de xarxa. El menor volum de passatgers en vol directe pot obligar les companyies de xarxa a reduir les freqüències de vol en algunes rutes, de manera que això li pot fer perdre passatgers en connexió en la mesura que menys freqüències impliquen temps de connexió més elevats.

Atès que la presència de companyies de baix cost al Prat és important, és poc probable que una companyia aèria de xarxa decideixi establir al Prat una base d'operacions important en els propers anys. Dit això, les previsions de creixement del tràfic (tant general com l'intercontinental en particular) no tenen per què ser necessàriament pessimistes.

Per entendre les perspectives de futur del Prat, és important explicar algunes de les dinàmiques actuals del transport aeri. En primer lloc, cal destacar que totes les organitzacions internacionals del sector preveuen unes taxes de creixement positives del trànsit a tot el món per als propers anys. Tanmateix, aquests creixements generals del trànsit no es distribuiran de manera equilibrada entre els grans aeroports sinó que el trànsit tendirà a concentrar-se cada cop més en uns pocs aeroports. Això és així perquè a les companyies aèries els interessa per tal d'estalviar costos.

En aquest context, la majoria de grans aeroports europeus hauran d'afrontar uns nivells de congestió molt elevats en la mesura que molts d'ells es troben ja al límit de les seves possibilitats d'expansió de la capacitat. En efecte, per poder créixer, la majoria d'aquests grans aeroports hauria d'afrontar una sèrie de restriccions urbanístiques i mediambientals de molt difícil gestió.

En segon lloc, l'entorn d'intensa competència a què s'enfronten les companyies aèries està portant a la consolidació del sector a Europa amb uns pocs grups empresarials. Per una banda, les anomenades companyies aèries de xarxa giren pràcticament totes a l'entorn de tres grups empresarials liderats per Lufthansa, Air France i British Airways i que s'aglutinen a l'entorn de tres aliances internacionals: Star Alliance, SkyTeam i Oneworld, respectivament. I per l'altra banda, dues aerolínies (Ryanair i Easyjet) tenen un paper cada cop més destacat entre les aerolínies de baix cost. Dit això, les companyies aèries europees (sobretot les de xarxa) s'enfronten a una competència creixent de les companyies aèries americanes i asiàtiques que cada cop utilitzen més els aeroports europeus per alimentar els seus *hubs*.

En tercer lloc, es tendeix a una certa convergència en els models de negoci de les companyies aèries. Fins ara, es podia fer una clara distinció entre les companyies aèries de xarxa i les de baix cost. Les companyies aèries de xarxa estan integrades en aliances internacionals i basen el seu negoci en la llarga distància mitjançant l'explotació dels vols de connexió en els seus aeroports *hub*. En canvi, les companyies aèries de baix cost treballen principalment amb trànsit directe i centren el seu negoci en la curta i mitjana distància. Tanmateix, estan apareixent models híbrids de companyies aèries que tenen característiques tant de baix cost com de xarxa.

Els models híbrids són companyies aèries de baix cost que han tendit a convergir amb el model de negoci de les de xarxa en el sentit que estan disposades a oferir connexions en cooperació amb altres companyies aèries i han començat a oferir diferents classes de tarifes per oferir serveis més adreçats a viatgers per negocis. Exemples destacats d'aquests models híbrids poden ser Air Berlin o Vueling. De fet, Air Berlin s'ha integrat recentment en l'aliança de Oneworld i s'espera que Vueling ho faci en un futur proper.

Aquestes tres tendències generals del transport aeroportuari beneficien de manera important l'aeroport de Barcelona-El Prat. Es tracta aquest d'un dels pocs grans aeroports europeus que

disposa de molta capacitat disponible per atendre creixements importants del trànsit. A més, els aeroports de Girona i Reus es troben suficientment a prop per poder exercir d'aeroports secundaris de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i canalitzar el trànsit de les companyies aèries de baix cost pures com ara Easyjet i, sobretot, Ryanair.

D'altra banda, la posició geogràfica de Barcelona és excel·lent per poder afrontar la creixent presència de companyies aèries asiàtiques i americanes als aeroports europeus. Així, es troba massa lluny d'Àsia perquè les companyies aèries asiàtiques puguin fer ombra a les que ja hi ha establertes al Prat (a diferència del que els passa a les establertes a aeroports del centre i l'est d'Europa) però alhora es troba en un punt intermedi ideal per fer d'escala a vols d'Àsia cap a Amèrica (o al revés). El vol Singapur-Barcelona-São Paulo que ofereix actualment Singapore Airlines des del Prat n'és un clar i destacat exemple.

I finalment, Vueling és actualment l'aerolínia líder a l'aeroport del Prat, ja que concentra a l'entorn del 35% del trànsit total. El futur de l'aeroport del Prat va inevitablement lligat a aquesta aerolínia. Vueling mostra una situació financera envejable amb plans ambiciosos d'expansió del trànsit. Si es confirma la tendència de l'aerolínia de girar el seu model de negoci des d'un concepte de *low-cost* pur cap a un model híbrid on es treballa amb vols de connexió i serveis complementaris adreçats a viatgers per negocis, això reforçarà les possibilitats del Prat de continuar amb la dinàmica positiva de creixement del trànsit total i de l'intercontinental en particular.

Així doncs, la mateixa dinàmica del sector aerí fa pensar en unes bones perspectives de futur per a l'aeroport del Prat i la seva àrea geogràfica de referència. Un altre element que pot ajudar a augmentar el trànsit intercontinental des de l'aeroport del Prat fa referència a l'esperat creixement del tràfic de creuers al port. Efectivament, es tracta aquest d'un sector molt dinàmic que es troba lluny d'arribar a un punt de maduració al Mediterrani i la posició de Barcelona és forta per concentrar una part important d'aquest augment del trànsit en el Mediterrani.

A l'indubtable atractiu turístic de la seva ciutat de referència, s'hi afegeix el fet que les seves instal·lacions no deixen de millorar, amb una important inversió en els últims anys per part de l'autoritat portuària i diverses empreses privades. El creixement del trànsit de creuers és important per afavorir l'augment de vols a destinacions intercontinentals des del



Prat, ja que una proporció important dels passatgers en creuers provenen de destinacions llunyanes.

Si a més, es comptés amb una participació activa del gestor aeroportuari per atreure trànsit de les companyies aèries que es consideri més adient, les previsions podrien ser encara més optimistes. El model aeroportuari que representa Aena presenta moltes limitacions; ineficiència en la generació d'ingressos i en la reducció de costos en un context de caixa financera única, les taxes que els aeroports cobren a les companyies aèries no es basen en costos, i l'assignació d'espais per a aquestes es basa en criteris burocràtics més que no pas de mercat. Amb un model autònom i més eficient, l'aeroport del Prat ho tindria tot a favor per poder ajudar a consolidar el gran potencial econòmic i demogràfic de la seva àrea geogràfica de referència.

En aquest sentit, el Ministeri de Foment ha anunciat recentment la privatització parcial d'Aena. La motivació principal d'aquesta privatització parcial es troba en la necessitat de obtenir recursos financers per ajudar a eixugar l'important deute acumulat per aquesta entitat fruit de les importants inversions dutes a terme en diversos aeroports espanyols en els últims anys. En cap cas, es planteja una reforma del model en el sentit d'introduir competència entre els aeroports espanyols per captar companyies aèries.

Així doncs, aquesta privatització parcial no suposarà un canvi important en el model de gestió de l'aeroport del Prat, ja que les decisions fonamentals per intentar influir en les decisions de les companyies aèries (inversions, taxes que paguen les companyies aèries, assignació d'espais a l'aeroport) continuaran en mans d'Aena. La nova Aena continuarà estant controlada pel Ministeri de Foment i la nova Aena continuarà tenint el control de tots els aeroports espanyols amb trànsit comercial (excepte el de Lleida) en un context de gestió integrada i centralitzada. En el millor dels casos, la privatització parcial només podria ajudar a millorar la generació d'ingressos per les activitats comercials que tenen lloc a les instal·lacions aeroportuàries<sup>3</sup>.

Per tant, ara com ara, el futur de l'aeroport del Prat sembla ser a les mans de la dinàmica del mercat de les companyies aèries i de la pròpia dinàmica de la seva ciutat de referència. Dit això,

les tendències apuntades ens fan pensar en una evolució positiva tot i que la resposta al títol de l'article és clara: en l'escenari actual, no és possible pensar que l'aeroport de Barcelona pugui esdevenir un *hub* d'una aerolínea de xarxa. ■

## Referències

**ACI Europe** (2014). *Airport Industry Connectivity Report*. <<https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=11>>.

**Bel, G.; Fageda, X.** (2011). "La reforma del modelo de gestión de aeropuertos en España: ¿Gestión conjunta o individual?". *Hacienda Pública Española* (núm. 196, p. 109-130).

**Bel, G.; Fageda, X.** (2008). "Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters". *Journal of Economic Geography* (núm. 8, p. 471-495).

**Castillo-Manzano, J. I.; Fageda, X.; González-Laxe, F.** (2014). "An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system". *Transportation Research-E* (núm. 66, p. 115-125).

**Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** (2014). *El sector aeroportuario en España: Situación actual y recomendaciones de liberalización*. <[www.cnmc.es/Portals/0/Notas%20de%20prensa/20140703\\_Estudio\\_aeropuerto\\_%20integrado.pdf](http://www.cnmc.es/Portals/0/Notas%20de%20prensa/20140703_Estudio_aeropuerto_%20integrado.pdf)>.

**Fageda, X.** "What hurts dominant airlines at hub airports". *Transportation Research-E* [en premsa].

**Fageda, X.; Jiménez, J.L.; Perdiguer, J.** (2011). "Price rivalry in airline markets: A succesful strategy of a network carrier against a low-cost carrier". *Journal of Transport Geography* (núm. 19, p. 658-669).

---

**3 La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha publicat recentment un informe on fa una avaluació detallada de la situació actual de la gestió dels aeroports a Espanya.**