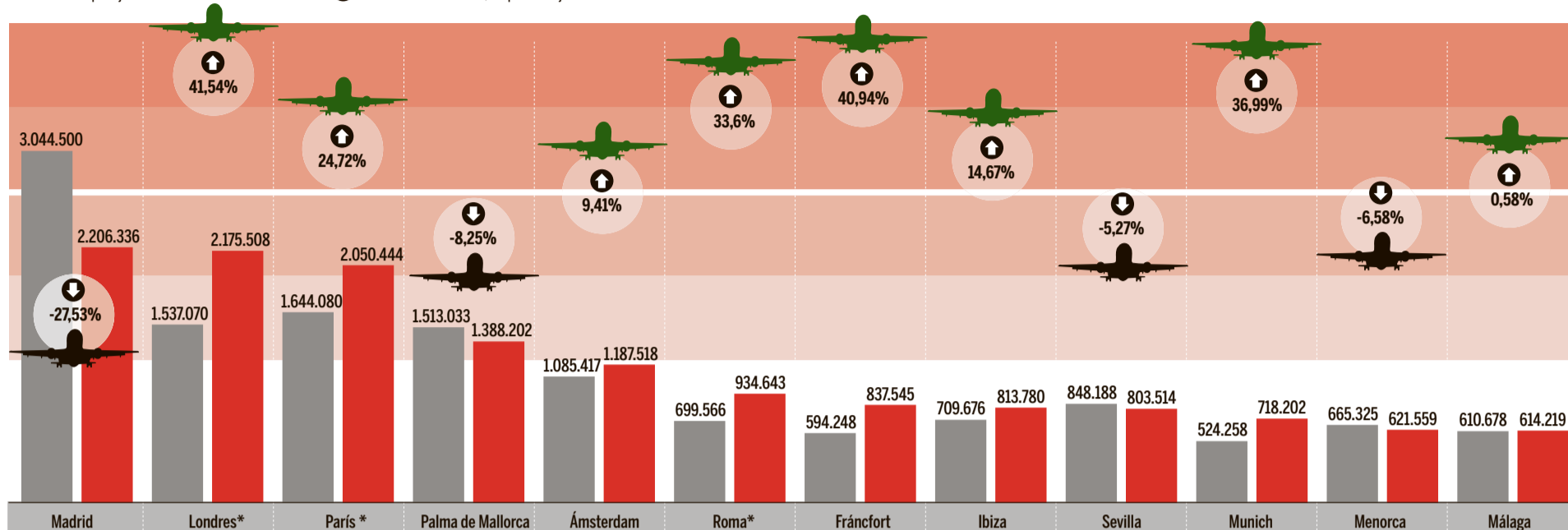


LOS DESTINOS CON MÁS ACTIVIDAD DESDE BARCELONA

En número de pasajeros. ■ 2009 ■ 2013 ↕ Variación 2009/2013, en porcentaje

(*) Los datos sobre París, Londres y Roma incluyen los distintos aeropuertos que tienen estas ciudades.



Fuente: Aena. Los datos incluyen pasajeros que embarcaron hacia esa ciudad o aterrizaron procedentes de la misma.

Expansión

Londres, cerca de superar a Madrid como la ruta aérea más utilizada

LA DIFERENCIA DESDE BARCELONA SE RECORTA EN 1,4 MILLONES DE USUARIOS/ El AVE, la crisis y el cierre de rutas transatlánticas de Iberia colocan a la capital londinense en posición para lograr el liderazgo este año.

Marc Menchén. Barcelona

En 2014 podría producirse un vuelco histórico en el sector aéreo: la actividad entre Barcelona y Londres está a un paso de superar a la del corredor aéreo con Madrid. La distancia entre las dos capitales europeas ha pasado de 1,4 millones de personas en 2009, a sólo unos 30.000 viajeros en 2013, y las dispares trayectorias de los últimos cuatro años posibilitan el cambio.

La ruta Barcelona-Madrid seguiría líder si se cuenta el AVE, cuya consolidación como medio de transporte principal para cubrir el trayecto explica el probable vuelco. A este fenómeno hay que añadir la caída del negocio aéreo en España por la crisis y que “el tráfico de conexión en Madrid ha sufrido por la reestructuración de la red de Iberia y los problemas de competitividad en los mercados de largo radio”, según Pere Suau, investigador del Centre for Air Transport Management de la Universidad de Cranfield (Reino Unido).

Oferta de bajo coste

Los datos que maneja Suau, a partir de la base MIDT, reflejan que las reservas con origen desde Barcelona a Madrid para vuelos de conexión han caído un 11% entre 2011 y 2013 (244.259 personas). En cambio, el número de usuarios que volaron hasta el Aeropuerto de Londres-Heathrow para enlazar con otro

destino subieron un 5% en este periodo, hasta 105.303 personas. El uso de Gatwick para hacer escala se disparó un 1.110% en los últimos tres años, hasta 17.999 personas.

“El tráfico de conexión a destinos intercontinentales en Heathrow no se ha visto afectado; la calidad de las conexiones sigue siendo buena”, analiza Suau. Sin embargo, la instalación está saturada a la espera de su ampliación, lo que obligó a British Airways a aumentar su tráfico en Gatwick, de ahí esta subida.

Jaume Adrover, director general de GPA, la consultora aeroportuaria de la Cámara de Comercio de Barcelona, añade otro factor que explica el crecimiento de Londres: “el aumento de la oferta ha sido exponencial, tanto en aerolíneas como en frecuencias”. Según sus datos, el número de personas que volaron entre Barcelo-

El auge de Londres se explica también por el aumento de aerolíneas que cubren la ruta

Los pasajeros entre Barcelona a Madrid para enlazar con otras ciudades caen un 11% desde 2009

Múnich y Fráncfort se han colado en el ‘top ten’ de ciudades con más tráfico, del que se cae Málaga

Baleares y Andalucía se mantienen entre los destinos más frecuentes

Un repaso al ‘top ten’ de ciudades con mayor flujo de pasajeros en Barcelona revela que la caída de la demanda nacional también ha afectado a destinos más consolidados. Al desplome de Madrid, también hay que añadir la pérdida de pasajeros con Palma de Mallorca, Menorca y Sevilla. La capital de Baleares se mantiene como la cuarta ciudad con más actividad con Barcelona, aunque con unos

125.000 usuarios menos. En la caída de la demanda nacional también ha influido el hecho de que Mallorca ha ido ganando nuevas rutas internacionales, lo que ha permitido a sus ciudadanos no tener que hacer escala en Barcelona. El flujo con Sevilla ha caído en 45.000 personas, lo que hace descender a la capital andaluza desde la sexta posición en 2009 a la novena en 2013. Al igual que

na y Londres como destino final, sin pasajeros de conexión, subió un 14,3% entre 2009 y 2013, hasta 1,95 millones.

Suau indica que, si se entra en el detalle, puede apreciarse “la caída de la demanda de clase *business* en los pasajeros con destino final Londres”, reflejada en el descenso de usuarios en la ruta Barcelona-Heathrow. Por el contrario, el tráfico con Gatwick se ha triplicado desde 2009: ya es el principal aeropuerto londinense por actividad con la capital catalana –dobla a Heathrow– “por el trasvase de pasajeros hacia otras aerolíneas de bajo coste”. También sube la actividad con Luton, Stansted y London City, los otros tres aeropuertos de la ciudad.

En la ruta Barcelona-Madrid sólo compiten Iberia, Vueling y Air Europa, aunque las dos primeras controlan el 89% del mercado. La oferta

para volar a Londres es mayor y, a excepción de British Airways, todas son aerolíneas de bajo coste: Vueling, Ryanair, easyJet, Monarch y Norwegian Air. Pese a ello, los precios no difieren demasiado de un destino al otro, con tarifas que van de los 35 euros de una *low cost* a los 153 euros que puede costar volar a Londres o Madrid con British o Iberia, respectivamente.

Suau destaca que uno de los motivos del aumento de pasajeros con destino u origen en Londres es la “nueva demanda generada por los miles de catalanes que han emigrado”. Más de 51.000 españoles se apuntaron a la Seguridad Social británica hasta septiembre de 2013, un 36% más, según la Oficina Nacional de Estadísticas (ONS). A este apunte hay que añadir el aumento de turistas de Reino Unido a Barcelona, que en 2013 subieron un

EL AVE GANA

El principal quebradero de cabeza para el **Puente Aéreo** es el AVE, que en 2008 cerró con una cuota del 36,5% en la ruta entre Barcelona y Madrid y, en 2013, ya alcanzó el 58,6%. Las aerolíneas critican que Renfe compita con **dinero público**.

6,3%, hasta 629.969 personas.

La importancia del turismo también se percibe en el incremento de pasajeros en los corredores de Barcelona con los aeropuertos de París y Roma. El flujo de viajeros con estas dos ciudades se ha elevado en 400.000 y 235.000 usuarios, respectivamente.

En este caso, el repunte se debería a un aumento de los viajes de ocio en los dos sentidos. En París también podría deberse al trasvase de pasajeros que vuelan a la capital gala para enlazar con Sudamérica. “Air France ya ha superado a Iberia entre Europa y América Latina”, aseguraba en julio de 2013 su presidente, Alexandre de Juniac.

Turismo de negocios

El trasvase de usuarios a otras ciudades europeas para conectar con vuelos intercontinentales también se aprecia en Ámsterdam (gana 100.000 usuarios entre 2009 y 2013), donde KLM tiene su *hub*, y en la ruta con Fráncfort (eleva el tráfico en 243.000 pasajeros en este mismo periodo). En este último destino, al igual que sucede con Múnich, ha influido también el aumento de frecuencias de Vueling, que el año pasado hizo una importante apuesta por Alemania.