

VUELING Y EL 'LOW COST' CONSOLIDAN SU HEGEMONÍA EN EL PRAT EN EL AÑO QUE SE SUPERARON LOS 50 MILLONES DE PASAJEROS

21/01/2019



Los grandes países europeos como el Reino Unido, Italia, Alemania y Francia copan los principales destinos desde Barcelona

[La Vanguardia](#)

JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL. Es imposible no ver algún avión con topes grises cuando se pasa por El Prat. El dominio de Vueling es incontestable en el aeropuerto de Barcelona: 19,2 millones de pasajeros de los 50 que pasaron por sus terminales volaron con esta compañía del grupo IAG, que tiene a su más inmediato seguidor, Ryanair a gran distancia. La gran low cost de origen irlandés transportó a 7,4 millones desde y hacia Barcelona en su caso a través de la terminal T2, donde también opera la tercera compañía en número de pasajeros: Easyjet que llegó a más de tres millones y medio sumando los pasajeros transportados por su operador principal y la división suiza de la compañía. La cuarta posición del ranking la ocupa Norwegian que en 2018 utilizaron más de 1,8 millones de viajeros en El Prat, tanto en sus vuelos de corto y medio radio como los de la división de largo radio a diferentes destinos en Estados Unidos.

Iberia, que hasta 2007 había liderado históricamente las cifras de pasajeros transportados en El Prat, sigue manteniéndose en una de las primeras posiciones del ranking de Barcelona, aunque muy lejos, en número, de las tres primeras operadoras. En 2018 alcanzó el millón y medio de pasajeros. Estos son producto de la suma de los transportados entre el servicio de puente aéreo, el único que la compañía opera con sus propios aparatos, y los que volaron a diferentes destinos en América con la compañía Level, que a nivel comercial es una marca, aunque operativamente sus Airbus A330 de largo radio son aeronaves propiedad de Iberia, de ahí que en las estadísticas de Aena consten como tal.

La siguiente compañía en número de pasajeros fue Lufthansa, con 1,4 millones. Buena parte de estos son viajeros que enlazan en Munich y Frankfurt, los dos hubs de la aerolínea alemana, con vuelos de largo radio a diferentes destinos en África, América, Asia e incluso algunas ciudades de Europa del este a los no se vuela –o por lo menos no demasiado– desde Barcelona. La operación de Lufthansa en El Prat se centra en alimentar sus dos aeropuertos de distribución mundial y para el resto de destinos en Alemania, la operativa se ha trasvasado a una filial, Eurowings, que también vuela desde El Prat a Austria y en 2018 transportó a algo más de 741.000 viajeros.

La española Air Europa se mantuvo como una de las principales transportistas del año al superar el millón de viajeros en El Prat. Concretamente llevó a 1.072.533 clientes aéreos. La mayor parte de estos han volado en la compañía del grupo Globalia para ir a Madrid, aeropuerto de conexión de una red cada vez más amplia en América y una parte han volado desde y hacia Baleares, que es la otra operativa de Air Europa para Barcelona, en donde se ha replegado progresivamente para

centrar su estrategia en la capital de España. Por su parte, Wizz, la low cost especializada en destinos del este de Europa superó los 916.000 viajeros el año pasado y una clásica que une Barcelona con Londres, British Airways, otra de las empresas del grupo IAG, superó los 837.000 viajeros en El Prat.

Air France se quedó a las puertas de los 700.000 viajeros que volaron a Paris-Charles de Gaulle con la nueva marca comercial Joon, una operación que se ha decidido cancelar para volver al nombre original e histórico en sus vuelos desde y hacia el principal aeropuerto de Francia, mientras que la portuguesa TAP tuvo buenos resultados en Barcelona, sumando algo más de 664.000 clientes en Barcelona, 90.000 más que los transportados por KLM en 2018. Desde hace 15 años, Air France y KLM son la misma empresa, aunque desde su fusión se decidió mantener comercialmente ambas marcas por prestigio e historia. De hecho, la aerolínea holandesa cumple 100 años este 2019 y Air France lleva operando con el mismo nombre desde 1933. El grupo franco-holandés tiene también dos filiales de bajo coste en Francia y los Países Bajos: Transavia France y Transavia Holland. Las dos sumaron 750.000 viajeros en Barcelona el año pasado.

Las compañías del golfo pérsico tuvieron un buen año en Barcelona: Emirates transportó 544.000 viajeros y su gran competidora, Qatar Airways llegó a los 390.000. La tercera de la región, Etihad llevó a 10.712 viajeros entre El Prat y Abu Dabi. Esta cifra tan discreta tiene un motivo: la línea se estrenó casi a finales de 2018 y 2019 será el primer año en que se podrán ver los resultados de sus 12 meses completos. Otra operación similar a las anteriores, aunque geográficamente esté más al norte es la de Turkish Airlines. La compañía con sede en Estambul transportó 457.000 personas en Barcelona, tanto en vuelos punto a punto como los viajeros que continuaron viaje desde la antigua Constantinopla hacia los muchos destinos de la compañía por todo el mundo. De hecho, es la aerolínea que vuela a más aeropuertos del planeta, una cifra que aumentará cuando el nuevo aeropuerto de la ciudad esté plenamente operativo.

Destacan también en las cifras del año pasado varias compañías norteamericanas, con sus vuelos entre diferentes aeropuertos de Estados Unidos y Barcelona, donde además de viajeros de negocios y turismo, tienen un gran peso los clientes de las navieras que empiezan sus cruceros en Barcelona. La primera fue de nuevo American Airlines con más de medio millón de clientes. Le siguió Delta con 265.000 y United, con 243.000. También norteamericana es Air Canadá Rouge, división de Air Canadá especializada en destinos vacacionales, que se quedó a las puertas de los 200.000 usuarios en Barcelona, a los que se suman 90.000 que volaron con otra canadiense: Air Transat. En operaciones de medio y largo radio destacan la israelí El Al, con casi 200.000 viajeros, la chileno-brasileña-peruana Latam, con 183.000, la colombiana Avianca con 166.000 y Air China con 155.000.

Países y aeropuertos

¿A dónde van y vienen los viajeros aéreos de Barcelona? Los vuelos dentro del estado siguen teniendo peso y 13,4 millones de personas tomaron vuelos a otros aeropuertos españoles. Madrid fue el principal, con 2.4 millones, cifra importante aun con la fuerte competencia del tren de alta velocidad. El segundo es otro de los grandes, Palma, con dos millones y el tercero también está en Baleares: Ibiza, con 1,1. Le siguen Sevilla que roza el millón, Menorca que supera los 800.000, Málaga, a las puertas de los 800.000 y Bilbao, que este año tuvo 626.000 viajeros a y desde El Prat. Un ferrocarril que aun transcurre por línea convencional y un elevado numero de viajeros de negocio siguen marcando la importante unión aérea entre la ciudad de Euskadi y la catalana.

En cuanto a destinos internacionales, Reino Unido sigue siendo el primero, con 4,5 millones, Italia es el segundo país con 3,8 y a continuación vienen otros dos miembros de la Unión Europea: Francia y Alemania. Ambos con 3,8 respectivamente. En 2018 hubo más países con más de un millón de viajeros aéreos en Barcelona: Estados Unidos, Holanda y Suiza coinciden en cifras: 1,6 millones, Portugal tuvo millón y medio y Rusia, junto a Bélgica, superaron el millón cien mil respectivamente. Destacan también el más de medio millón de pasajeros en vuelo directo

registrados desde y hacia los Emiratos Árabes, los 390.000 a Qatar, los 184.000 a Brasil, 170.000 a Argentina y eso a pesar de la retirada de Aerolíneas Argentinas del mercado catalán. Los 166.000 con Colombia, 77.000 con Perú, 70.000 con Singapur, 62.000 a y desde Hong Kong o los 29.000 viajeros que pudieron viajar directamente entre Catalunya e Irán fueron otros datos destacable.

Algunas curiosidades del año en Barcelona

Las grandes cifras también tienen su letra pequeña, singular y en el fondo, para las estadísticas de un aeropuerto, todo suma: desde vuelos con un pasajero a compañías aéreas que solo han aterrizado en una ocasión en El Prat a lo largo de todo el año. Así de los 50.172.457 viajeros, sólo uno tuvo como destino El Castaño, un aeródromo situado en Luciana, Ciudad Real, finca de la familia Botín. Tres viajeros volaron entre Barcelona y otro aeródromo de Ciudad Real: La Perdiz, en la finca La Nava, un exclusivo coto de caza castellano-manchego. Otros orígenes o destinos singulares en vuelo directo fueron Malabo, en Guinea Ecuatorial, con cinco pasajeros, San José de Costa Rica, con cuatro personas en dos viajes diferentes, la isla de Pantelleria, entre Sicilia y Túnez, con media docena de viajeros en dos viajes, Calgary en el medio oeste de Canadá, con ocho, o 30 viajeros registrados entre Barcelona y la base aeronaval de Rota, en Cádiz.

Salvo alguna excepción, todos estos vuelos son privados, de aerotaxi o de instituciones y, por ejemplo, Alba, la compañía propiedad de Silvio Berlusconi llevó a cuatro viajeros a El Prat el pasado 2018, una aeronave de la Fuerza Aérea Ecuatoriana trajo a media docena de viajeros, los jets de la corporación rusa Gazpromavia trajeron a ocho directivos a Barcelona y los tres jets de la división aérea de Mercadona transportaron a casi 300 viajeros a y desde la terminal corporativa de El Prat. Estos solo son algunos ejemplos singulares de destinos, pasajeros y compañías que pasan por el aeropuerto a lo largo de un año.

Girona y Reus

Otros aeropuertos comerciales de Catalunya han tenido un año razonablemente bueno: Girona-Costa Brava cerró 2018 con 2.019.876 pasajeros, un 3,8% más que en el año anterior y Reus superó el millón de usuarios: 1.037.576, lo que supuso un aumento del 1,8% frente a 2017. En ambos aeropuertos, el principal operador es Ryanair y la segunda posición la tiene otra compañía de bajo coste: la británica Jet2. En Girona, la tercera compañía más importante es la franco-holandesa Transavia y en Reus Tui Airways, la rama aérea del gigante mundial del turismo del mismo nombre.

De nuevo tanto en Girona como en Reus los principales visitantes vienen o van al Reino Unido y mientras en el aeropuerto de la Costa Brava los segundos son alemanes y en el de la Costa Dorada irlandeses, en el tercer puesto vuelven a coincidir con viajeros hacia Holanda. Como compañías singulares, en el de Girona, 318 viajeros pasaron por estas instalaciones volando en los aviones de F1 Management, la empresa que organiza el circuito mundial de la Fórmula 1. Vistajet, una de las más exclusivas compañías de aviación privada llevó a 167 usuarios, mientras que la división de vuelos ejecutivos de Qatar Airways tuvo 25 clientes allí y la operadora de helicópteros Helitrans Pyrénées, con base en Andorra-La Seu llevó a ocho viajeros en sus AS350 Ecureuil. Por su parte, como destinos singulares en Reus, en las estadísticas de Aena del año 2018 reflejan que un viajero voló hacia el helipuerto del Hotel Mas Passamaner, 16 viajeros desde y hacia Lugano, en el cantón italiano de Suiza o 27 a Son Bonet, el segundo aeropuerto de la isla de Mallorca.

Catalunya tiene seis aeropuertos comerciales. Los tres ya analizados y Sabadell, integrados en la red Aena. Junto estos están Lleida-Alguaire y Andorra-La Seu, gestionados por ente público Aeroports de Catalunya. Con 44.055 operaciones, Sabadell es el 17º aeropuerto de España, justo por debajo de Jerez, Bilbao o Madrid-Cuatro Vientos y por encima de Menorca, Santiago o Girona. Aun siendo un aeropuerto abierto al tráfico comercial, su principal cometido es la formación y los servicios de emergencias, de ahí esa cantidad de despegues y aterrizajes protagonizados en primer lugar por el Aeroclub Barcelona-Sabadell, el más importante de Europa y su escuela profesional de

pilotos: Barcelona, Flight School, con más de 18.000 operaciones. Le sigue la escuela Aerolink, las diferentes operaciones de aviación privada, la operadora de helicópteros Eliance, antes llamada Habock y originalmente TAF Helicopters, con 2.800 movimientos, una cifra idéntica a los de EAS Barcelona, otra de las escuelas de aviadores profesionales que tienen a Sabadell como base principal, seguidos de la operadora Gavina y el centro de formación de pilotos de helicóptero Coptering.

Lleida-Alguaire tuvo el año pasado 45.532 pasajeros, una cifra que supone más de un 49% que el ejercicio anterior. Los viajeros comerciales, cerca de 35.000 llegaron en los vuelos especiales relacionados con el esquí en el Pirineo durante la temporada de nieve y también en los vuelos regulares que Air Nostrum tiene con Palma de Mallorca durante todo el año y con otras islas de Baleares en temporada alta. El resto de usuarios de las instalaciones de Aeroports de Catalunya en el Segrià son de aviación general y formación de aviadores. En este último punto, se ha notado la llegada de la escuela de vuelo profesional lituana BAA Training, que ha aumentado notablemente las operaciones, superando en 2018 las 6.000, casi un 60% más de aterrizajes y despegues respecto a 2017, cuando se alcanzaron 2.494 operaciones. El crecimiento de BAA, la llegada de Barcelona Flight School y la de Cesda multiplicarán estas cifras en 2019, año en que los gestores de la instalación quieren consolidar otras opciones industriales y de formación sin abandonar la actividad de vuelos de pasaje, aunque centrándose en la potencialidad de un aeropuerto con mucho espacio disponible en una zona donde desarrollar proyectos diferentes como mantenimiento, aparcamiento de larga estancia, proyectos aeroespaciales o iniciativas de formación universitaria relacionadas con la aviación, la meteorología, la navegación aérea o el espacio.

Finalmente Andorra-La Seu también aumentó sus operaciones y usuarios a lo largo de 2018 rozando los 10.000 pasajeros, lo que supuso un crecimiento del 4% frente al ejercicio anterior y en cuanto a despegues y aterrizajes creció casi un 29%, con 4.669 operaciones tanto de aviación privada, aerotaxis o helicópteros, cifra que se confía que crezca cuando en primavera pueda entrar en servicio un sistema de aproximación al aeropuerto basado en el GPS. Esto permitirá un alto porcentaje de regularidad, algo fundamental para que el aeropuerto del Pirineo pueda ofrecer además de vuelos charter y privados, operaciones regulares a algunas ciudades de Europa, algo básico para las comunicaciones de Andorra y el resto del área del Urgell.

Los límites de El Prat

En 2019 la T1 de Barcelona-El Prat cumplirá 10 años en servicio. Esta ha sido una década de altibajos en la que el gran edificio blanco levantado por el estudio Bofill se ha empezado a quedar claramente pequeño y en que se han de afrontar nuevos retos. En 10 años el crecimiento ha sido espectacular: se ha pasado de 30 a 50 millones de viajeros anuales. Por hacer un paralelismo, en 2008 Madrid ya movía 50 millones de viajeros, aunque en esta década su crecimiento ha sido mucho menor que Barcelona, el año pasado cerró con 57 millones, una cifra notable, aunque más moderada, que permite que sus enormes terminales, sobre todo la célebre T4, sigan operando con holgura y razonable comodidad para los usuarios.

No sucede lo mismo en Barcelona, donde en semanas clave las costuras de la T1 empiezan a no dar para mucho más, sobre todo cuando se acumulan los retrasos como los que sufrieron los pasajeros y tripulantes de Vueling este verano. La compañía se ha comprometido a invertir en los dos próximos años hasta 70 millones de euros en un plan de mejoras para minimizar las incidencias en escenarios de congestión aérea que derivan en indeseados retrasos. La filial del grupo IAG no está sola en este problema y las principales operadoras en El Prat también sufren estos problemas por la congestión del espacio aéreo barcelonés: cuantos más aviones pasen por el aeropuerto, más posibilidades hay de acumular demoras. A veces, el cielo, que parece ilimitado tiene serias restricciones, tanto por cuestiones medioambientales como por personal disponible para coordinar ese espacio.

Para paliar lo anterior ha de mover de nuevo ficha Enaire, la sociedad encargada de supervisar y

controlar el espacio aéreo. Los controladores y en particular los del centro de control de Gavà y las dos torres de El Prat siempre han expresado que la plantilla es insuficiente para gestionar la carga de trabajo que han de asumir. Tras un largo periodo de tira y afloja entre empresa y trabajadores, se está ampliando el número de profesionales destinados a Barcelona, aunque este aún tiene que crecer en proporción al peso cada vez más grande del aeropuerto en el mapa aéreo de Europa.

Aena también tendría que plantear seriamente el futuro de la instalación en los próximos meses. Más allá de poner un nombre oficial al aeropuerto, un gesto por parte del gobierno que sorprendió, pero que no tiene recorrido práctico, la construcción de una terminal satélite entre pistas y el extremo norte de la T1 ha de desatascarse, como también una posible redistribución de aerolíneas por terminales, aunque es difícil que quienes ya están instaladas en la moderna T1 renuncien a operar en ella. Por otro lado y aunque sea una idea cíclica tiene que replantearse si de verdad se desea que Reus y Girona, prácticamente equidistantes de Barcelona, se conviertan aeropuertos complementarios a Barcelona.

Hace 10 años Girona vivía una etapa de esplendor. Con una Ryanair pletórica y apoyada por la Generalitat mediante acuerdos de promoción turística, el aeropuerto de la Costa Brava superó los cinco millones de viajeros, cifra que cayó en picado en cuanto la low cost irlandesa dispuso de espacio para llegar a Barcelona, abandonando progresivamente el romance con Girona y sus autoridades. Si Barcelona sigue creciendo al mismo ritmo que lo ha hecho en esta última década, Girona y en segunda instancia Reus tienen que postularse, definitivamente, como los otros aeropuertos del área metropolitana de Barcelona y su hinterland con un sistema de transporte terrestre fiable y rápido. De lo contrario, ambas instalaciones seguirán infrutilizadas respecto a su potencial y Barcelona-El Prat se convertirá en un aeropuerto con una tensión operativa más frecuente que lo deseable.