

La Cambra insta les administracions a definir el model aeroportuari de Catalunya en l'horitzó 2050

- Cal treballar en dos grans reptes a mitjà i llarg termini: la implantació d'una estructura d'operacions racional i eficaç, i la sostenibilitat ambiental.
- Davant d'un escenari en què el tràfic aeri mundial preveu duplicar-se, el rol que ha de jugar Barcelona és el de node de connexions intercontinentals.
- La Cambra aposta per impulsar un model aeroportuari català que inclogui Girona i Reus, i que respongui a la demanda creixent de viatgers/es.
- Paral·lelament, calen inversions per transformar els aeroports en espais preparats per donar suport a la descarbonització de l'aviació cap al 2050.

Barcelona, 18 de juliol del 2023.- La Cambra de Comerç de Barcelona insta les administracions central i catalana a definir **el projecte d'adequació específic per a l'aeroport de Barcelona, que inclogui quin ha de ser el model aeroportuari que necessita l'economia catalana en l'horitzó 2050**. Així mateix, aquesta estratègia ha de respondre a un **canvi de model econòmic** basat en el coneixement i el creixement sostenible.

La corporació sosté que les actuacions per adequar l'aeroport de Barcelona no han de servir per acabar alimentant majoritàriament el model turístic *low cost* sinó que han d'estar al servei de les necessitats d'aquest canvi de model. En aquest sentit, l'opció que més convé a l'aeroport de Barcelona per complir aquest objectiu és **consolidar-se com a node de vols intercontinentals**.

A més de solucionar les limitacions actuals de capacitat operativa de l'aeroport de Barcelona mitjançant el pertinent projecte d'adequació (que ha de ser fruit del consens en el territori), cal abordar amb urgència **dos grans reptes a mitjà i llarg termini: la implantació d'una estructura d'operacions racional i eficaç, i la sostenibilitat ambiental**. Objectius que requeriran també de l'entesa de totes les administracions implicades.

Pel que fa a com canalitzar la demanda creixent de viatgers/es de manera sostenible i eficaç, l'aposta de la Cambra de Barcelona és **l'impuls d'un model aeroportuari a Catalunya** a l'estil dels principals sistemes aeroportuaris del món com Nova York, Londres, París o Milà. Si finalment Barcelona es converteix en un node intercontinental, **Girona i Reus hauran de canalitzar la creixent demanda de tràfic intra-europeu** que la capital catalana no podrà assumir.

Es tracta, doncs, de **construir un model aeroportuari català**. Un pas que fa necessari el desenvolupament dels plans directors dels aeroports de Girona i Reus, i les seves **connexions ferroviàries**, per connectar-los amb el centre de Barcelona. Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, cal finalitzar el més aviat millor l'accés ferroviari convencional a la T1, però hem d'anar més enllà i exigir l'arribada de **l'Alta Velocitat** per guanyar competitivitat.

El camí cap al nou model de sistema aeroportuari s'ha de fer en paral·lel a la **descarbonització del sector aeronàutic**, que ja ha establert fulls de ruta com el **programa DESTINATION 2050**, amb l'objectiu que tots els vols interns i amb sortida des de la UE, el Regne Unit, Islàndia, Liechtenstein, Noruega i Suïssa obtinguin zero emissions netes de diòxid de carboni per a l'any 2050.

Aquesta estratègia es focalitza en quatre àrees: millores de les tecnologies de les aeronaus i els motors, ús de combustibles sostenibles, aplicació de mesures econòmiques i millores en la gestió del tràfic aeri i les operacions de les aeronaus. És important assenyalar que l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) ha adoptat aquest full de ruta per al mateix horitzó temporal. Per tant, estem parlant d'una estratègia assumida en tot el mercat aeri mundial.

Per tal de desenvolupar aquest full de ruta, **és indispensable que des de les administracions s'estableixi un marc polític que permeti realitzar de forma efectiva la descarbonització de l'aviació**, alhora que proporcioni claredat i estabilitat. A tall d'exemple, l'esmentat full de ruta exigeix una transformació energètica radical dels nostres aeroports, que la indústria no pot assumir.

Aquest marc polític s'hauria de desenvolupar sobre una base sòlida d'inversions i incentius, estabilitat a escala legislativa i normativa, i l'impuls de programes d'innovació tecnològica, juntament amb el **desenvolupament efectiu del Cel Únic Europeu**.

El potencial del Prat com a node intercontinental

Barcelona ha de comptar amb un aeroport amb un pes més gran de vols de llarg radi, ja que permetria, entre d'altres, impulsar el comerç exterior i la connectivitat amb futurs nous mercats, facilitar la localització d'empreses i seus corporatives en el nostre territori, així com la inversió estrangera, i també consolidar la ciutat com a node logístic multimodal de referència al món.

El **Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries (CDRA)** ha estat un actor clau en l'atracció de rutes de llarg radi i l'increment de la seva oferta a l'aeroport de Barcelona. Format per la Generalitat de Catalunya, AENA, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona, el CDRA representa un **model d'èxit de col·laboració** entre administracions per assolir un objectiu comú.

Del 2005 al 2019 Barcelona ha multiplicat per quatre el nombre de passatgers intercontinentals i per tres les destinacions, fins a 47. Després del sotrac de la pandèmia i la paralització del tràfic aeri, Barcelona ha reactivat progressivament aquestes destinacions i aquest estiu n'operarà 46, una xifra molt similar a la del 2019.

El mercat americà va protagonitzar la recuperació sobretot a l'estiu del 2022. **Els EUA, Mèxic i el Canadà** han recuperat plenament la seva connectivitat amb Barcelona i a **Llatinoamèrica** s'han reactivat també totes les destinacions, excepte Lima. Aquest 2023 destaca la recuperació de les destinacions amb el mercat asiàtic amb el **retorn d'Air China** i la seva ruta Barcelona-Pequín.

Els passos a seguir en els pròxims anys s'hauran de centrar, per una banda, en l'impuls de destinacions i freqüències al **mercat asiàtic**, específicament el **Japó, l'Índia i la Xina**, i recuperar destinacions importants com Shanghai i Hong Kong. Pel que fa al **mercat nord-americà**, el principal en volum intercontinental, serà clau aconseguir **limitar-ne l'estacionalitat** incrementant les freqüències durant tot l'any.

Finalment, cal estimular el **creixement de companyies amb base a Barcelona**, ja que són les que contracten més serveis a escala local i, per tant, contribueixen més a afegir valor al territori. També **desenvolupar la càrrega aèria en general**, que en el món post pandèmic ha esdevingut una peça clau per aconseguir noves rutes de llarga distància i resulta crític per al nostre comerç exterior.