

BARCELONA OBSERVATORIO
AIR TRAFFIC DE TRÁFICO AÉREO
INTELLIGENCE UNIT DE BARCELONA

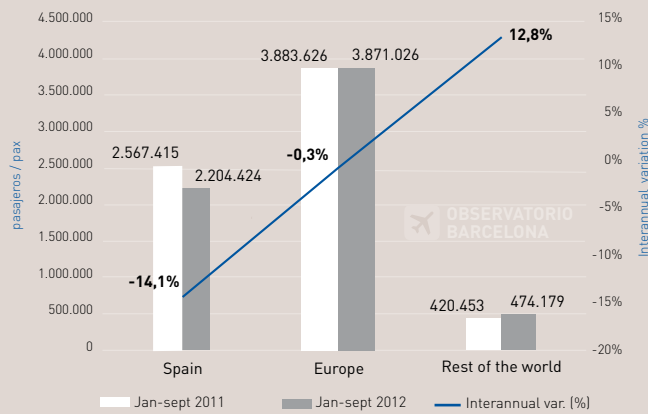
Quarterly report
March 2013



Informe trimestral
Marzo 2013

SPANISH TRAFFIC DRAGS BCN DOWN ONCE EUROPEAN TRAFFIC SLOWS DOWN

Total pax BCN (jan-mar 2013): Pax 6,549,629 [-4.7%]; Capacity -13.3%



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
/ Source GPA using AENA data

Setiembre 2012

Tercer mes de record de pasajeros en BCN.
BCN atrapa Roma como ciudad O&D.

Octubre 2012

Vueling anuncia 100 destinos para verano de 2013 y una nueva imagen corporativa.
Aerolineas Argentinas incrementa las frecuencias de Barcelona desde 4Q12.
Gambia Bird abre ruta entre BCN y Banjul (1 frecuencia).

Noviembre 2012

Nuevas tasas turísticas en BCN.
IAG anuncia una operación para hacer con el 100% de Vueling.

Diciembre 2012

US Airways and American Airlines anuncian su fusión.

Enero 2013

La Comisión europea bloquea la compra de TNT por parte de UPS.
Los B787 se quedan en tierra por riesgo de sus baterías.
Qatar Airways incrementa frecuencias a 10 por semana 20% de descuento en tarifas pasajeros conexión en aeropuertos AENA.

Febrero 2013

El personal de Iberia inicia varios periodos de huelga para protestar por su plan de despidos.
La CE bloquea la compra de Aer Lingus por parte de Ryanair.
El precio del carburante se estabiliza en los 85-87€ por barril Brent.

Marzo 2013

IAG inicia la compra de Vueling. A finales de abril controla más del 90% de las acciones de la compañía.

September 2012

Third month of passenger records in BCN.
BCN catches Rome as an O&D city.

October 2012

Vueling announces 100 destinations for S13 & new brand image.

Aerolineas Argentinas to increase Barcelona frequency from 4Q2012.

Gambia Bird opens a route between BCN and Banjul (1 weekly flight).

November 2012

New tourist taxes in BCN.
IAG announces a bid to take over Vueling.

December 2012

US Airways and American Airlines announce merger.

January 2012

EC blocks the acquisition of TNT by UPS.
B787s grounded by battery hazard.
Qatar airways increases frequencies to 10 per week.
20% discount in connection taxes in AENA airports.
US Airways and American Airlines announce merger.

February 2012

Iberia workers on strike to protest against restructuring plan.
EC blocks the acquisition of Aer Lingus by Ryanair.
Oil price stabilizes at 85-87 euros per Brent barrel.

March 2012

IAG starts buying Vueling. At the end of April they control 90% of shares.

RECOVERY OF AMERICAN ROUTES IN SUMMER

Rutas de largo radio / Long haul routes. Summer 2013 (S13)



OBSERVATORIO
BARCELONA

Fuente: Innovata. Semana 6-12 mayo de 2013 / Source: Innovata week of 6-12 may 2013

EXCELLENT SHORT HAUL NETWORK

Rutas corto radio / Short haul routes. Summer 2013 (S13)



Fuente: Innovata. Semana 6-12 mayo de 2013 / Source: Innovata week of 6-12 may 2013

LEYENDA / LEGEND

Código Code	Aeropuerto Airport	Código Code	Aeropuerto Airport	Código Code	Aeropuerto Airport
AGP	Málaga	FCO	Roma / Rome (Fiumicino)	MLP	Milán (Malpensa)
AMS	Amsterdam	FRA	Frankfurt	ORY	París (Orly)
BCN	Barcelona	IST	Estambul / Istanbul	PMI	Palma de Mallorca
BIO	Bilbao	LGW	London (Gatwick)	SVO	Moscú / Moscow (Sheremetyevo)
CDG	París (Charles de Gaulle)	LHR	London (Heathrow)	SVQ	Sevilla / Seville
CPH	Copenhague / Copenhagen	MAD	Madrid	VIE	Viena / Vienna
DME	Moscú / Moscow (Domodedovo)	MUC	Munich	ZRH	Zurich

Se permite la reproducción total o parcial y los contenidos de este documento sin que sufran modificación alguna y se cite como fuente el "Observatorio de Tráfico Aéreo de Barcelona"

Reproduction of the contents of this document is allowed as long as they are not modified and the Barcelona Air Traffic Intelligence Unit is acknowledged as the source.

O&D

Origen y Destino. Pasaje que inicia su viaje en uno de los aeropuertos/países mencionados y termina su trayecto en el otro aeropuerto/país mencionado, ya sea en vuelos directos o a través de aeropuertos de conexión.

Origin and Destination. Passengers that start their route in the mentioned airport/country and finish their route in the second mentioned airport/country. Includes both passengers that travel directly between the two points or that travel via an intermediate (connection) airport.

Conexión / Connection

Pasajeros que hacen escala en el aeropuerto en su pasaje entre los aeropuertos de origen y destino final. Los pasajeros de conexión computan dos veces en los aeropuertos, una cuando llegan y otra cuando se van del aeropuerto. Si no se hace esta corrección, los grandes **hubs** aeropuertos pierden varios millones de pasajeros respecto a sus estadísticas oficiales.

Passengers that pass through one or more intermediate airports between their O&D airports. These passengers are counted twice in airport statistics, once when they land and once when they leave the airport.

Directo / Direct

Pasaje que no pasa por ningún punto intermedio (aeropuerto) en su trayecto entre su origen y su destino.

Passengers that do not pass through any intermediate (connection) airports in their route between the origin and destination airports.

Indirecto / Indirect

Pasaje que pasa por uno o más puntos (aeropuertos) intermedios entre su origen y su destino.

Passengers that pass through one or more intermediate (connection) airports in their route between the origin and destination airports.

Elaborado por:



Gestió i Promoció
Aeroportuària

+34 934 169 429

info@gpa.aero

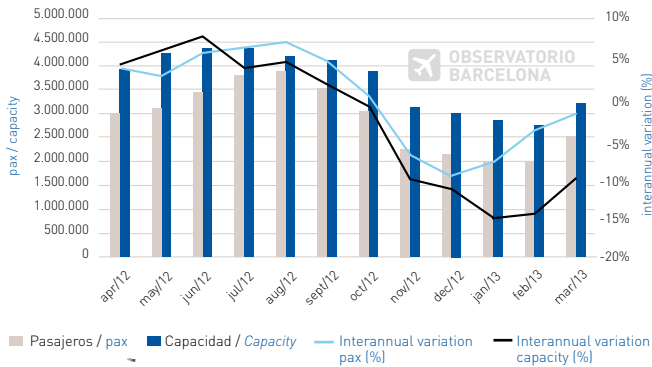
www.gpa.aero

Edición: Mayo 2013
Production: May 2013

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DIRECTO DE BCN BCN DIRECT PASSENGER EVOLUTION

WINTER 2013: FALLS IN TRAFFIC DRAGGED BY SPANISH MARKET

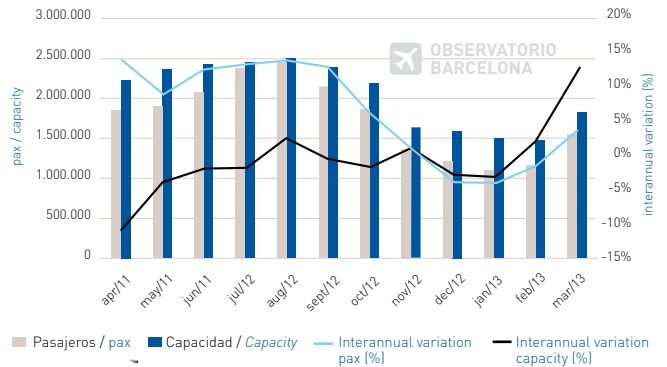
Total Passengers BCN / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source GPA using Innovata and AENA data

STABLE TRAFFIC IN WINTER 2013; DOES NOT PULL TRAFFIC UP

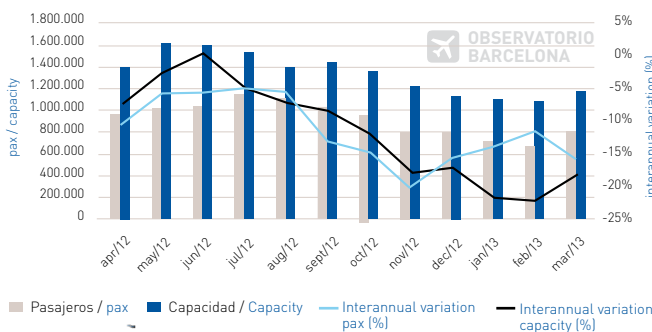
Europe pax / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source GPA using Innovata and AENA data

DOMESTIC PASSENGERS KEEP FALLING

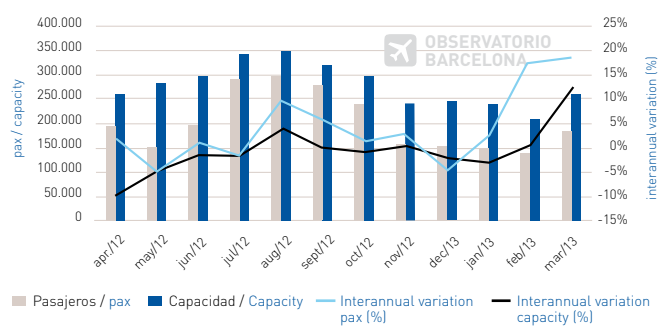
Spain pax / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source GPA using Innovata and AENA data

INTERCONTINENTAL PAX RISE AT A BRISK RATE, SPECIALLY TOWARDS THE EASTERN MARKETS

Intercontinental pax. / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source GPA using Innovata and AENA data

- TOTAL BCN (ene-mar 2013): pasajeros -5%; capacidad -13%. **Barcelona pierde 321.000 pasajeros en el primer trimestre de 2013**, completando un ciclo de 6 meses perdiendo pasaje. Aun siendo significativa, esta caída es menor que la de otros grandes aeropuertos españoles. La caída del tráfico español continúa. **El tráfico europeo muestra signos de agotamiento** y no compensa esta disminución. El tráfico intercontinental directo sigue creciendo, especialmente hacia Asia. Sin embargo, su volumen del 7,2% del total del aeropuerto no compensa la disminución del tráfico español. La reducción de la capacidad es mayor que la del pasaje en todos los mercados (excepto intercontinental), mostrando una tendencia que se repetirá en los próximos meses.

- ESPAÑA (ene-mar 2013): pasajeros -14%; capacidad -21%. El tráfico español sigue disminuyendo, especialmente con MAD (-27%) siguiendo la estela de Iberia (-31%) y las disminuciones de capacidad del resto de compañías en el mercado doméstico.

- EUROPA (ene-mar 2013): pasajeros -0,3%; capacidad -10%. Europa deja de crecer desde el cuarto trimestre de 2012 y ya no compensa las disminuciones de pasaje del mercado español. A día de hoy capacidad y pasaje se encuentran en una situación muy próxima, con load factors medios superiores al 80% para el primer trimestre de 2013. El pasaje vuelve a crecer en marzo coincidiendo con las vacaciones de Semana Santa y el inicio de la temporada de verano.

- INTERCONTINENTAL (ene-mar 2013): pasajeros +13%; capacidad +4%. El mercado sigue en crecimiento sostenido. La capacidad y el pasaje directo ha tendido a desplazarse hacia las rutas asiáticas y de Oriente Medio debido al cierre de diversas rutas americanas (que se convierten en estacionales) y los incrementos de capacidad de las compañías de Oriente Medio.

- TOTAL BCN (Jan-Mar 2013): Passengers -5%; capacity -13%. **Barcelona lost 321,000 passengers in the first quarter of 2013**, completing a cycle of six months losing passage. Although still significant, this decline is smaller than that of other major Spanish airports. The Spanish traffic decline continues. **The European traffic shows signs of exhaustion** and does not offset this decrease. Direct intercontinental traffic continues to grow, especially in Asia. However, its total volume of 7.2% of the airport does not offset the decline of the Spanish traffic. The reduction in capacity is greater than the passage in all markets (except intercontinental traffic), showing a tendency that is to be repeated in the coming months.

- SPAIN (Jan-Mar 2013): Passengers -14%; capacity -21%. Spanish traffic continues to decline, especially with MAD (-27%) in the wake of Iberia (-31%) and decreases in capacity from other companies in the domestic market.

- EUROPE (Jan-Mar 2013): Passengers -0.3%; capacity -10%. Europe stopped to grow in the fourth quarter of 2012 and no longer compensates the decreases of the Spanish passage. Nowadays passenger and capacity are very close, with average load factors above 80% for the first quarter of 2013. The passage grows back in March to coincide with the Easter holidays and the start of the Summer season.

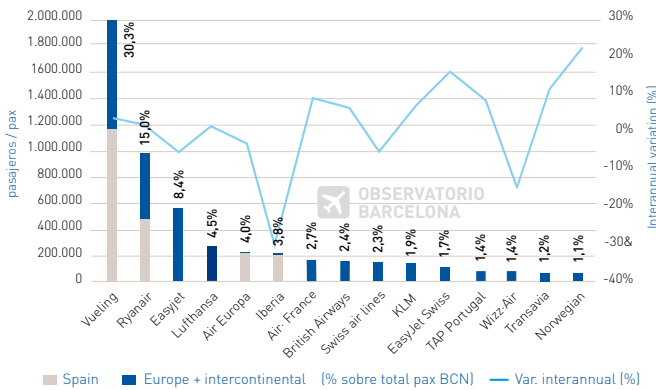
- INTERCONTINENTAL (Jan-Mar 2013): Passengers +13%; capacity +4%. The market continues to grow steadily. The capacity and direct passage has tended to shift towards Asian routes and the Middle East due to the closure of several U.S. routes (that become seasonal) and increases in capacity of Middle East carriers.

TOP 15 COMPAÑÍAS Y RUTAS

TOP 15 AIRLINES AND ROUTES

IBERIA RETREAT STRATEGY FROM BARCELONA

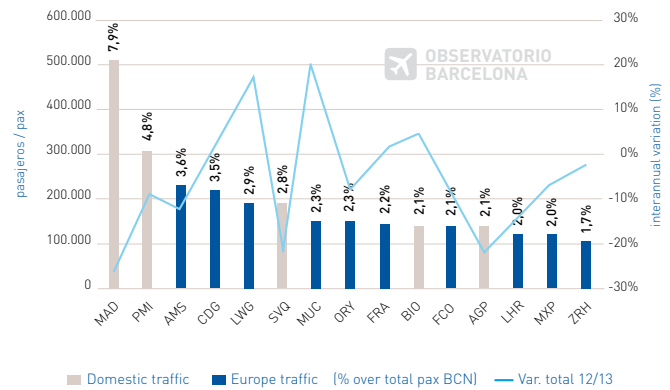
Top 15 Airlines BCN (jan-mar 2013).
They represent 82% of BCN traffic



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
/ Source GPA using AENA data

DROP IN SPANISH TRAFFIC, RISE OF SECONDARY AIRPORTS/ DESTINATIONS

Top 15 destinations (jan-mar 2013).
They represent 44 % passengers



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
/ Source GPA using AENA data

• Sigue el proceso de concentración y conversión del tráfico hacia el low cost: **aunque Vueling suma +80.000 pasajeros** (+4,2%), Ryanair 14.000 (+1,5%) y Norwegian 13.000 (+21,7%), Barcelona pierde 320.000 pasajeros (-4,7%) en el primer trimestre de 2013. **Easyjet**, sin embargo, **pierde 27.000 pasajeros (-4,7%) a raíz de su política de retirada parcial del mercado español**. Las compañías low cost son las que lideran el crecimiento mientras que las compañías que operan sobretodo en el mercado nacional presentan disminuciones notables de pasaje: **Iberia, pierde 111.000 pasajeros (-31,2%) y 2 posiciones en el ranking** siendo superada por Lufthansa y Air France, tanto por una retirada planificada como por las jornadas de huelga de su plantilla. Air Berlin ya no es miembro del Top 15 y Air Europa estabiliza sus caídas de tráfico previas con una ligera disminución de un 2,5%. Las compañías de bandera europeas mantienen sus tráficos con ligeros incrementos de pasaje.

• **Vueling** ya acumula un 30,3% del total de pasajeros de Barcelona (27,7% hace un año). De cara al verano Vueling pone en el mercado el 35% de la capacidad total de Barcelona, consolidando su posición de compañía de referencia. **Iberia** pierde 111.000 pasajeros en el primer trimestre (-31%), siendo la compañía del aeropuerto con mayor pérdida de pasajeros acumulada. Air Nostrum se retira del aeropuerto (-80.000 pasajeros; -84%) y British Airways mantiene su peso (-0,4%) por lo que Vueling ya representa el 76% de la actividad del **grupo IAG** en Barcelona.

• El tráfico con los **destinos del Top 15** disminuye un 10,4% en el primer trimestre de 2013, siguiendo la tendencia observada en el último trimestre de 2012. Hay una variabilidad elevada en las rutas, mucho mayor que en otros casos. Si se ignora el **caso extremo de Madrid (-27%)**, el tráfico disminuye un 5,9%, mayor que la media del aeropuerto (-4,7%) pero mostrando una caída mucho menos drástica.

• Caen sobretodo los destinos españoles y las rutas servidas por compañías de bandera mientras que los aeropuertos servidos por aerolíneas low cost siguen creciendo durante el primer trimestre de 2013. Hay una transferencia de pasaje hacia estos aeropuertos secundarios.

• Madrid pierde 2,3 puntos de cuota de mercado, pasando del 10,2% de cuota a un 7,9%. **Los destinos europeos ganan cuota de mercado a los aeropuertos españoles.**

• The process of concentration and conversion of traffic towards low cost continues: although **Vueling adds +80,000 passengers** (+4.2%), Ryanair 14,000 (+1.5%) and Norwegian 13,000 (+21.7%), Barcelona lost 320,000 passengers (-4.7%) in the first quarter of 2013. **Easyjet**, however, **loses 27,000 passengers (-4.7%) due to its policy of partial withdrawal from the Spanish market**. Low cost airlines are leading the growth as airlines that operate mainly in the domestic market have significant declines in passenger: **Iberia, lost 111,000 passengers (-31.2%) and 2 positions in the ranking** being overtaken by Lufthansa and Air France, caused by a planned withdrawal as well as the strikes by its staff. Air Berlin no longer a member of the Top 15 and Air Europa stabilizes its previous traffic falls with a slight decrease of -2.5%. The European legacy carriers keep their traffic with slight increases of passage.

• **Vueling** accumulates 30.3% of total passenger Barcelona (27.7% a year ago). In the Summer season Vueling offers 35% of the total seat capacity in Barcelona, consolidating its position as the reference airline at the airport. **Iberia** lost 111,000 passengers in the first quarter of 2013 (-31%), being the airline with the largest accumulated loss of passengers at the airport. Air Nostrum retired itself from the airport (-80,000 passengers, -84%) and British Airways maintains its weight (-0.4%). As a consequence Vueling represents 76% of the activity of the **IAG group** in Barcelona.

• Traffic with **Top 15 destinations** decreases by 10.4% in the first quarter of 2013, following the trend observed in the last quarter of 2012. There is a high variability in the routes, much higher than in other cases. Ignoring the **extreme case of Madrid (-27%)**, the traffic decreased 5.9%, higher than the average of the airport (-4.7%) but showing a much less dramatic decline.

• Spanish destinations and routes served by legacy carriers show the largest falls in traffic while the airports served by low cost airlines continue to grow during the first quarter of 2013. There is a transfer passage to these secondary airports.

• Madrid lost 2.3 points of market share, from 10.2% share to 7.9%. **European destinations are gaining market share to the Spanish airports.**

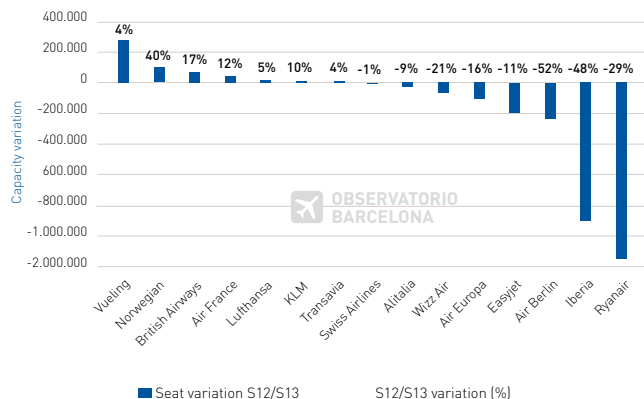
CAPACIDAD EN ASIENTOS S/13

SEAT CAPACITY S/13

MARZO 2013 / MARCH 2013

RYANAIR AND IBERIA RETREAT FROM BCN IN S/13

Top 15 BCN companies by seat capacity variation.
Summer 2012/2013 variation -9%.



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de Innovata / Source GPA using Innovata data

- Las disminuciones de **capacidad para verano** superan a los incrementos, para una **disminución de capacidad total del 9%**. Vueling, Norwegian y las compañías de bandera europeas tienden a incrementar capacidad de Barcelona hacia destinos europeos (turismo bidireccional) y hacia los grandes hubs europeos para alimentar las rutas de largo alcance con tráficos hacia y desde Barcelona. Entre las compañías europeas destaca el crecimiento de British Airways, miembro del grupo IAG al igual que Vueling e Iberia.

- Por contra, se observa una **retirada de las aerolíneas que operan destinos españoles**, con el caso destacado de Iberia (Madrid) y Ryanair. **Iberia reduce a la mitad su capacidad en Barcelona** para la temporada de verano de 2013. El impacto sobre el pasaje será parcialmente cubierto por Vueling (y el AVE), pero el impacto sobre la carga aérea de Barcelona sólo podrá ser compensado mediante camión aéreo.

- Hay disminuciones en todas las rutas del top 15 de cara al verano.** Algunas rutas pierden capacidad y competencia de una manera significativa, como la ruta de Bilbao, donde Vueling se queda como la única operadora al cerrar Ryanair en S13. Air Berlin abandona la ruta entre Barcelona y Palma de Mallorca en la temporada de verano. Este hecho reduce sensiblemente el acceso de los turistas alemanes a la ciudad condal y reduce la conectividad de las islas con la península. Vueling compensa en parte este hecho con su ruta hacia Frankfurt, pero la conectividad que ofrecía Air Berlin hacia aeropuertos secundarios alemanes deja de estructurarse excepto a través de Lufthansa. Por otra parte London Gatwick gana mucha capacidad al incrementarse el número de compañías que operan la ruta de 2 a 5.

- Capacity decreases outweigh increases for the **Summer season**, for a total **capacity decrease of 9%**. Vueling, Norwegian and European legacy carriers tend to increase capacity between Barcelona and the European destinations (bidirectional tourism) and to large European hubs to feed long-haul routes with traffic towards and from Barcelona. Among European airlines, it is worthy of note the growth of British Airways, an IAG group member.

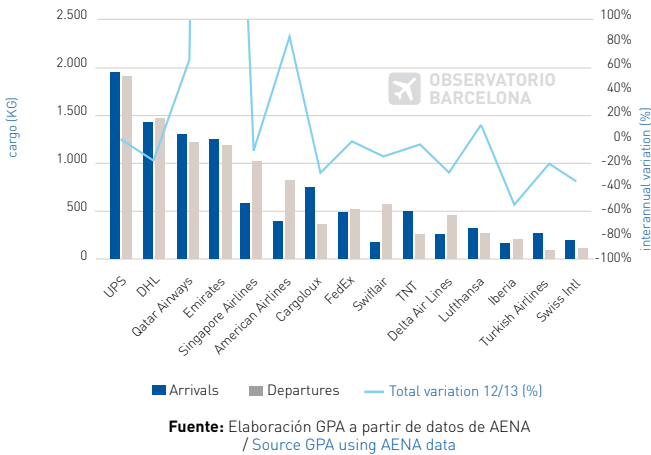
- In contrast, there is a **withdrawal of airlines serving Spanish destinations**, with the notable case of Iberia (Madrid) and Ryanair. **Iberia reduces its capacity in Barcelona to half for the summer season 2013.** The impact in the passage will be partially offset by Vueling (and the AVE high speed rail service), but the impact on air cargo in Barcelona can only be compensated by air truck.

- There are capacity decreases in all the top 15 routes for the summer season.** Some routes lose capacity and competence in a meaningful way, like the Bilbao route, where Vueling remains the only operator when Ryanair closes the route in S13. Air Berlin abandons the route between Barcelona and Palma de Mallorca in the Summer season. This significantly reduces the access of German tourists to the city and decreases the connectivity of the islands to the mainland. Vueling partly offset this with its route to Frankfurt, but connectivity offered by Air Berlin to German secondary airports stops except through Lufthansa (Frankfurt). London Gatwick gains a lot of capacity since the number of companies operating the route increases from 2 to 5.

CARGA AÉREA AIR FREIGHT

HIGH RISE OF THE MIDDLE EAST CARRIERS. DAILY ROUTES ON THE LEAD

BCN Top 15 cargo airlines (Jan-mar 2013). They represent 87% of total cargo in BCN



- La carga aérea crece un 5% en Barcelona entre enero y marzo de 2013, impulsada por el crecimiento de las exportaciones (+11%). Las exportaciones son un 54% de la carga total de Barcelona, estando la carga por lo tanto en un equilibrio entre llegadas y salidas por aire.

- Las compañías del top 15 concentran la mayor parte de este incremento especialmente Emirates (+1263%), Qatar Airways (+71%) y American Airlines (+83%): son las compañías que mantienen vuelos diarios de largo radio en Barcelona con aviones de gran capacidad durante todo el año. El tráfico de estas compañías se halla equilibrado entre importaciones y exportaciones.

- Singapore Airlines sufre la competencia de las compañías del golfo, que capturan tráficos previamente operados por esta aerolínea. Qatar Airways y Emirates se sitúan como las primeras compañías regulares de carga de Barcelona, superadas solamente por dos compañías de paquetería como son UPS y DHL.

- Hay un claro desequilibrio en las rutas con Rusia y Suramérica: el tráfico de mercancías es prácticamente unidireccional hacia estos países, con los aviones volando vacíos en su viaje hacia Barcelona aunque transporten importantes volúmenes de carga en sus rutas de vuelta.

- En referencia al grupo IAG, la subida de Vueling (+94%) no compensa la caída de carga de Iberia (-55%). British también está perdiendo carga en Barcelona (-72%) y desaparece del top 15. Cae la influencia de IAG en la carga aérea de Barcelona y en el tráfico de largo radio a favor de las compañías americanas y del Golfo.

- Por lo que respecta a los aeropuertos europeos, Estambul crece hasta superar a Amsterdam y Madrid, amenazando la tercera posición de Frankfurt en el ranking. Los aeropuertos de Moscú también crecen de manera significativa. Madrid sigue cayendo y muestra un volumen de pasaje similar al de Múnich. London Gatwick supera ligeramente a Barcelona, fruto de la mayor estacionalidad que caracteriza al aeropuerto del Prat.

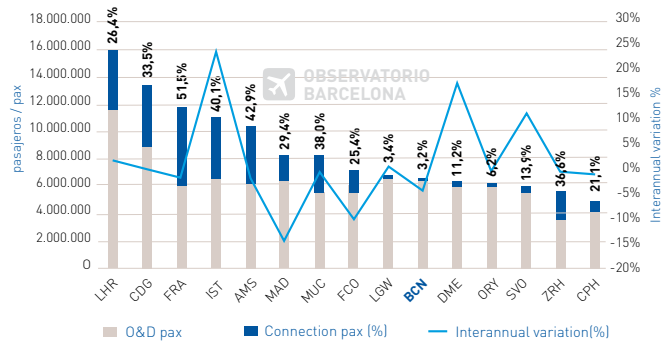
- La conectividad registrada estadísticamente en Barcelona es inferior a la real, dado que una gran parte de la misma corresponde a compañías low cost y auto-conexión. Según fuentes reconocidas del sector, la conectividad del aeropuerto fue del 6% durante el primer trimestre del año. Este valor sigue correspondiendo al de un aeropuerto con un gran potencial de desarrollo de la conectividad, dado el gran número de viajeros que lo utilizan.

BCN EN EUROPA BCN IN EUROPE

MARZO 2013 / MARCH 2013

ISTANBUL GROWS, MADRID FALLS

Top 15 European airports by total O&D (Jan-mar 2013)



Pasajeros de conexión contados desde el punto de vista del aeropuerto, cuando llegan y cuando se van. Connection passengers counted from the airports point of view, once when they land and once when they leave the airport.

- Air cargo has increased 5% in Barcelona between January and March 2013, driven by the export growth (+11%). Exports are 54% of the total air freight in Barcelona; there is a balance between air cargo arrivals and departures.

- The top 15 cargo airlines account for most of this increase, especially Emirates (+1263%), Qatar Airways (+71%) and American Airlines (+83%): these are the airlines that have daily long haul flights from Barcelona in high capacity aircraft throughout the year. Their imports and exports are balanced.

- Singapore Airlines has to compete with the Gulf carriers, which are capturing traffic previously operated by this airline. Qatar Airways and Emirates are positioned as the first scheduled cargo airlines in Barcelona, surpassed only by two courier carriers, UPS and DHL.

- There is a clear imbalance in routes with Russia and South America: freight traffic is virtually unidirectional to these countries, with aircrafts flying empty on their way to Barcelona. However, they transport significant volumes of cargo on their routes back.

- In reference to the IAG group, the rise of Vueling (+94% cargo) does not outweigh the cargo decrease of Iberia (-55%). British is also losing cargo in Barcelona (-72%) and disappears from the top 15. The influence of IAG decreases in air cargo and long-haul traffic in front of the American and Gulf carriers.

- Regarding the European airports, Istanbul grows and surpasses Amsterdam and Madrid, threatening Frankfurt's third place in the ranking. The airports of Moscow also grow significantly. Madrid continues to fall and shows a passenger volume similar to Munich. London Gatwick slightly exceeds Barcelona, as a consequence of the greater seasonality that characterizes the Barcelona airport.

- The statistically recorded connectivity in Barcelona is underestimated, since a large part of it corresponds to low cost airlines and self-connection. According to recognized sector agents connectivity in BCN was around 6% in the first quarter of 2013. This value corresponds to an airport with great potential for connectivity development, given the large number of travelers who use it.