

BARCELONA OBSERVATORIO
AIR TRAFFIC DE TRÁFICO AÉREO
INTELLIGENCE UNIT DE BARCELONA

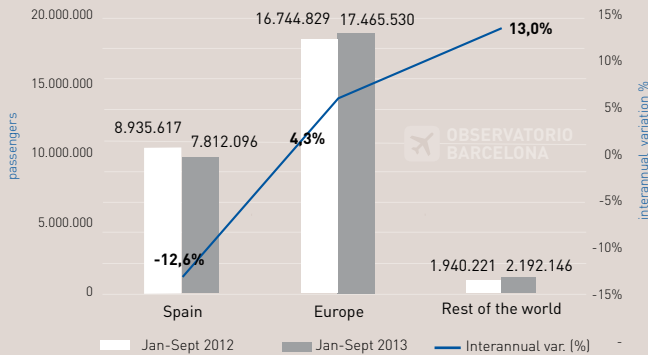
Quarterly report
September 2013



Informe trimestral
Septiembre 2013

THE BAD PERFORMANCE OF SPAIN WEIGHS DOWN THE GROWTH OF BARCELONA IN THE INTERNATIONAL MARKETS

Total pax BCN (Jan-Sept 2013): Pax 27.469,772 (-0.5%). Capacity



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

January 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. AENA aplica un 20% de descuento en las tarifas de los pasajeros de conectividad.

February 2013

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

March 2013

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

April 2013

AENA tiene intención de reducir los alquileres de las oficinas de los centros de carga de Barcelona, Madrid y Valencia. El B787 vuelve a volar. Vueling anuncia su intención de doblar flota y rutas en los próximos 5 años.

May 2013

AENA y las líneas aéreas llegan a un acuerdo para moderar la subida de tasas.

June 2013

AENA bonifica con hasta un 50% el tráfico intercontinental de mercancías en conexión. Vueling lanza la nueva ruta BCN - BEI con 2 frecuencias semana. Cielos abiertos entre la UE e Israel.

Jul 2013

Air France supera a Iberia en América Latina.

August 2013

IAG confirma un pedido de 120 aviones para Vueling. BCN supera a MAD en número de pasajeros mensuales.

September 2013

Air Europa supera a Iberia (sin contar Iberia Express) en vuelos diarios.

January 2013

European Commission 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.

February 2013

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

March 2013

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

April 2013

AENA to reduce leases for cargo sector offices at Madrid, Barcelona and Valencia airports. El B787 vuelve a volar. Vueling announces that it plans to double fleet in the next 5 years.

May 2013

AENA and the airlines reach an agreement to moderate airport charge increases.

June 2013

AENA applies airport charges discounts of up to 50% in intercontinental connection cargo. Vueling launches the new BCN-BEI route (2 weekly flights). Open Skies between the EU and Israel.

Jul 2013

Air France beats Iberia in the Latin America market.

August 2013

IAG places order for up to 220 A320 aircraft; 120 to Vueling. BCN surpasses MAD in monthly passengers.

September 2013

Air Europa surpasses Iberia (minus Iberia Express) in daily flights.

NEW ANNOUNCEMENTS

US Airways mantiene la ruta de Filadelfia durante la temporada de Invierno.

US Airways keeps the route with Philadelphia during the Winter season.

Vueling abrirá un vuelo semanal a Dakar.

Emirates empezará a operar su ruta con Dubai con el A380

Vueling to open a weekly flight to Dakar.

Emirates to start operating its Dubai route with an A380.

US Airways abrirá vuelo diario con Charlotte.

US Airways to open daily Charlotte - Barcelona route.

Aerolíneas Argentinas incrementa frecuencias. Vuelo diario Barcelona - Buenos Aires.

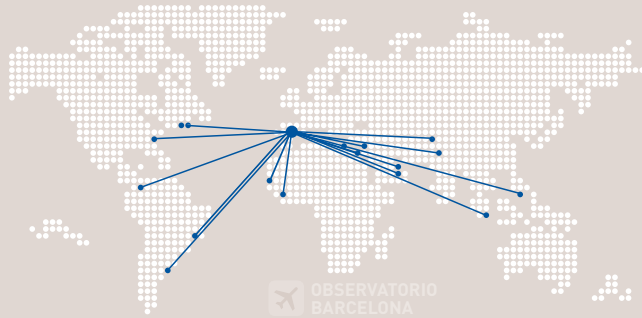
Nuevos vuelos Barcelona - Montreal de Air Canadá.

Aerolíneas Argentinas to increase the Buenos Aires route to daily July flight.

New flights BCN - Montreal by Air Canada.

LOSS OF LONG HAUL ROUTES IN WINTER

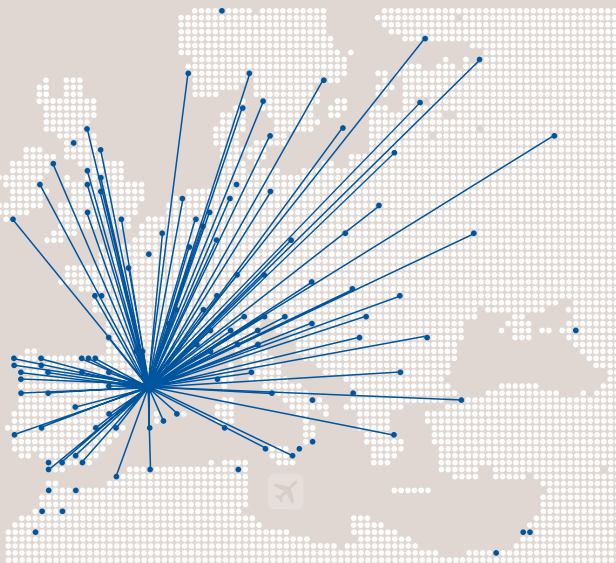
Rutas de largo radio / Long haul routes. Winter 2013 (W13)



Fuente: Innovata. Semana 21-27 enero de 2013 / Source: Innovata week of 21-27 January 2013

GOOD SHORT HAUL NETWORK

Rutas corto radio / Short haul routes. Winter 2013 (W13)



Fuente: Innovata. Semana 21-27 enero de 2013 / Source: Innovata week of 21-27 January 2013

LEYENDA / LEGEND

Código Code	Aeropuerto Airport	Código Code	Aeropuerto Airport	Código Code	Aeropuerto Airport
AGP	Malaga	FRA	Frankfurt	ORY	Paris (Orly)
AMS	Amsterdam	IBZ	Ibiza	OSL	Oslo
BCN	Barcelona	IST	Estambul / Istanbul	PMI	Palma de Mallorca
CDG	Paris (Charles de Gaulle)	LGW	London (Gatwick)	SVO	Moscú / Moscow (Sheremetyevo)
DME	Moscú Moscow (Domodedovo)	LHR	London (Heathrow)	SVQ	Sevilla / Seville
FCO	Roma / Rome (Fiumicino)	MAD	Madrid	ZRH	Zurich
		MAH	Menorca		

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

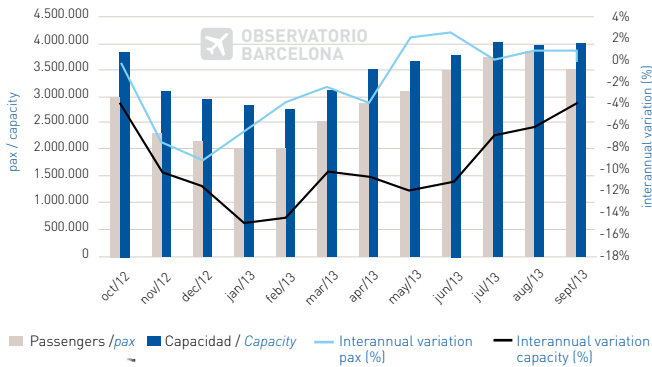
www.gpa.aero

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DIRECTO DE BCN

BCN DIRECT PASSENGER EVOLUTION

Q2 AND Q3 TRAFFIC COMPENSATE THE FALL IN WINTER 2012

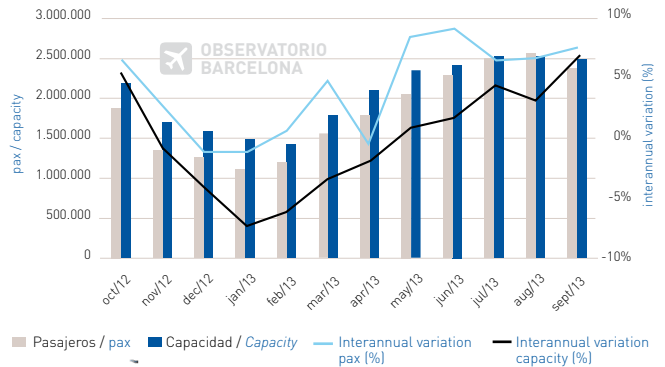
Total Pax / Last 12 months



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

EUROPE KEEPS GROWING. HEALTHY MARKET

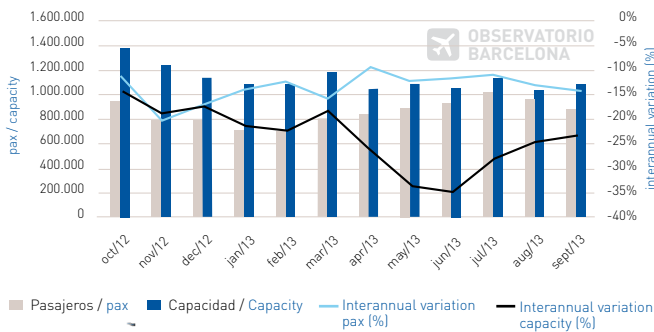
Europe pax / Last 12 months



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

DEPRESSED DOMESTIC TRAFFIC. CAPACITY DROP CONTINUES IN SUMMER

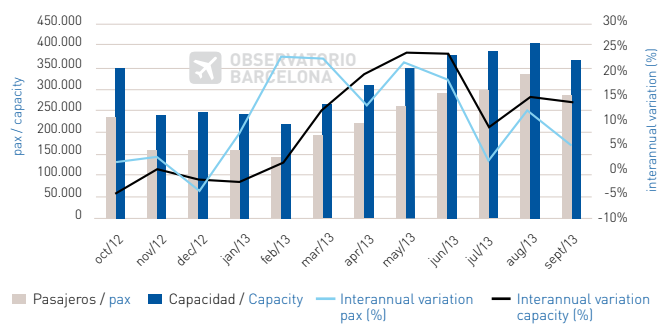
Spain pax / Last 12 months



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

SUSTAINED GROWTH IN ALL INTERCONTINENTAL MARKETS, BOTH IN CAPACITY AND PASSENGERS

Intercontinental pax / Pax & seats. Last 12 months



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

- **TOTAL BCN** (ene – sept 2013): pasajeros -0,5%; capacidad -10%. Barcelona crece en los últimos tres meses por el periodo vacacional (+1% pasaje en julio-septiembre). El pasaje europeo (+6%) e internacional (+7%) compensan la continua caída del tráfico español (-12%). Sin embargo la capacidad sigue cayendo en verano (-6%) y acumula una caída del 10% en lo va de año. Los incrementos de capacidad hacia Europa (+3 en verano) y el resto del mundo (+12%) en este caso no compensan las disminuciones de capacidad hacia destinos españoles (-26%).

- **ESPAÑA** (ene – sept 2013): pasajeros -13%; capacidad -26%. El tráfico y capacidad de Barcelona con España disminuyen en verano al mismo ritmo que en meses anteriores. Cae el tráfico hacia todos los destinos españoles.

- **EUROPA** (ene – sept 2013): pasajeros +4%; capacidad -2%. El pasaje europeo crece un 6% y la capacidad un 3% en el tercer trimestre. El mercado está saneado. Crece especialmente el pasaje hacia Londres y Moscú.

- **INTERCONTINENTAL** (ene – sept 2013): pasajeros +13%; capacidad +13%. El tráfico intercontinental sigue creciendo con fuerza tanto en capacidad como en pasaje y ya representa un 8% del tráfico total del aeropuerto, un punto más que en 2012. Crecen especialmente las rutas norteafricanas y hacia Oriente Medio. Para la temporada de invierno se mantienen algunas de las rutas que previamente eran estacionales y se incrementa capacidad en rutas hacia África y Oriente Medio.

- **TOTAL BCN** (Jan. – Sept. 2013): passenger -0.5%, capacity -10%. Barcelona grows in the last three months due thanks to the summer holiday period (+1% passengers in July-September). The European (+6%) and international passage (+7%) offset the continued decline of the Spanish traffic (-12%). However, capacity continues to fall in summer (-6%) and accumulates a fall of 10% so far this year. The Capacity increases to Europe (+3 in summer) and the rest of world (+12%) cannot outweigh the reduction in capacity to Spanish destinations (-26%).

- **SPAIN** (Jan. – Sept. 2013): passenger -13%, capacity -26%. Barcelona's traffic and capacity with Spain decrease in summer at the same rate as in previous months. Heavy traffic falls to all Spanish destinations.

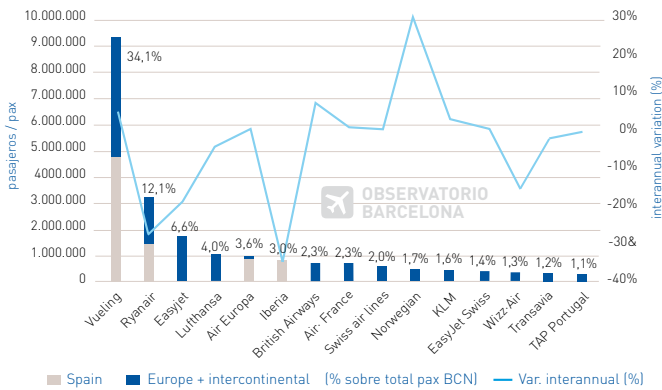
- **EUROPE** (Jan. - Sept. 2013): passenger +4%, capacity -2%. European passengers grow 6% and capacity increases 3% in the third quarter of 2013. The market is healthy. Passage grows especially to London and Moscow.

- **INTERCONTINENTAL** (Jan. - Sept. 2013): passenger +13%, capacity +13%. Intercontinental traffic continues to grow in strength both in capacity and passage and already represents 8% of total airport traffic, one point more than in 2012. The routes towards the Middle East and North Africa are the ones growing the most. In the winter season some of the routes that previously were seasonal are maintained. There is also a capacity increase in routes to Africa and the Middle East.

TOP 15 COMPAÑÍAS Y RUTAS TOP 15 AIRLINES AND ROUTES

VUELING, MARKET LEADER. RETREAT OF COMPETITORS (FR, U2, IB)

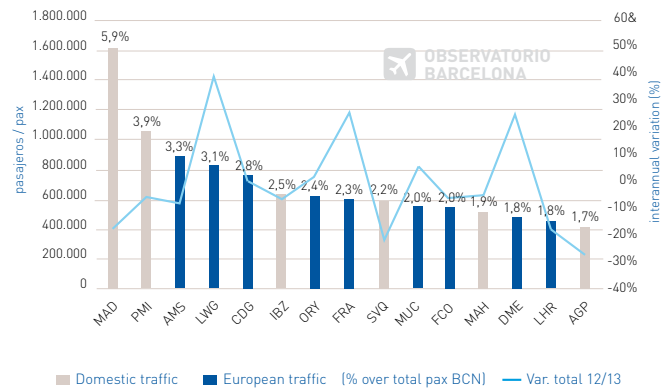
Top 15 Airlines BCN (Jan-Sept 2013). They represent 78% of BCN traffic



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

DROP IN SPANISH TRAFFIC, RUSSIAN AND EU GROWTH

Top 15 destinations (Jan-Sept 2013). They represent 40% of total passengers



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

- **El ranking de aerolíneas se mantiene estable respecto a junio.** Vueling sigue consolidando su liderazgo y ya acumula un 34% del pasaje de Barcelona. Ryanair y Easyjet disminuyen pasaje en Barcelona, lo que es aprovechado por la compañía local, especialmente la importante disminución de capacidad de Ryanair de las rutas españolas. Esta compañía es la principal beneficiada de la creciente debilidad de sus competidores en Barcelona, adquiriendo una clara posición de dominio del mercado.

- Iberia se mantiene como sexta aerolínea del ránking, ya claramente superada por Lufthansa y Air Europa. Su disminución para 2013 se sitúa en un 42% menos de capacidad en la única ruta que aún opera (Madrid). Air Berlin sólo opera vuelos desde Alemania, abandonando la ruta con Palma de Mallorca.

- Vueling, Air Europa y British Airways crecen de manera significativa. Air Europa disminuye de manera clara su capacidad hacia Menorca e Ibiza aunque incrementa sus rutas troncales de Madrid y Palma de Mallorca. Norwegian mantiene su posición en el ránking aunque creciendo de manera muy significativa (34% de enero a septiembre).

- **Cae el pasaje hacia todos los destinos españoles**, especialmente Málaga (-26% de enero a septiembre), Sevilla (-21%) y Madrid (-16%). La **retirada o disminución de capacidad de Ryanair** de muchas rutas desde Barcelona afecta a los precios y a la conectividad local entre estos destinos y Barcelona. Muchas rutas pasan a disponer de un solo operador. **Bilbao y Alicante** son dos ejemplos de grandes rutas ahora operadas en monopolio.

- **London Gatwick** crece y supera a París Charles de Gaulle en el ranking de aeropuertos de destino. El crecimiento viene causado por la entrada de hasta 4 compañías adicionales (incluyendo British Airways) en la ruta. London Heathrow pierde pasaje en beneficio de este segundo aeropuerto. París mantiene su demanda, constante.

- **Moscú Domodedovo** entra en el ranking por primera vez como consecuencia del fuerte crecimiento del mercado ruso en los últimos años

- **The airlines' ranking is stable compared to that of June.** Vueling continues to consolidate its leadership and has already accumulated 34% of the total passage of Barcelona. Ryanair and Easyjet decrease passage in Barcelona; Vueling takes advantage of this. It is especially significant the capacity decrease of Ryanair in the Spanish routes. Vueling is the main beneficiary of the growing weakness of its competitors in Barcelona, acquiring a clear position of market dominance.

- Iberia is the 6th airline of the airport, now clearly outperformed by Lufthansa and Air Europa. Its decrease in capacity for 2013 stands at 42% in the only route that it still operates (Madrid). Air Berlin operates flights from Germany only, leaving the route Palma de Mallorca.

- Vueling, Air Europa and British Airways grow significantly. Air Europa clearly decreases its capacity to Menorca and Ibiza but significantly increases its capacity in the trunk routes of Madrid and Palma de Mallorca. Norwegian maintains its position in the ranking but grows fast (34% from January to September).

- **There is a general fall of passage to all Spanish destinations**, especially Malaga [-26% from January to September], Seville [-21%] and Madrid [-16%]. The **removal or reduction of capacity in many of Ryanair's** routes from Barcelona affects prices and local connectivity between these destinations and Barcelona. Many routes end up with a single operator. **Bilbao and Alicante** are two examples of great routes now operated in monopoly

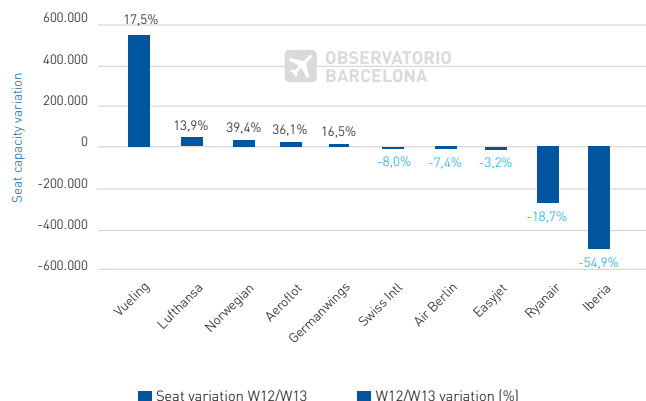
- **London Gatwick** grows and surpasses Paris Charles de Gaulle in the destination airport ranking. The growth is caused by the entry of up to 4 additional airlines (including British Airways) in the route. London Heathrow loses passenger volume in favor of the second London airport. The demand to Paris remains constant.

- **Moscow Domodedovo** enters the airport ranking for the first time as a result of the strong growth of the Russian market in recent years.

VARIACIÓN EN ASIENTOS W13 CAPACITY VARIATION W13

VUELING, LUFTHANSA GROUP, AEROFLOT & NORWEGIAN UP.
IBERIA & RYANAIR DOWN

BCN airlines by largest seat capacity variation. (One Way). Winter 13.
Total Winter 2013 capacity variation: -4.8%



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

• Cae la capacidad de Barcelona para la temporada de Invierno 2013 (W13) un 4,8%. Las compañías de bandera europeas incrementan capacidad en el aeropuerto, mientras las compañías centradas en el mercado español la disminuyen. Las compañías de bajo precio tienen un comportamiento diverso, con Ryanair, Easyjet y Wizzair disminuyendo capacidad mientras Norwegian, Vueling y Germanwings la incrementan.

• **Vueling** sigue incrementando la capacidad en el aeropuerto, y para la temporada de Invierno acumula el 37,5% de la capacidad total, 7 puntos más que para la temporada de W12. Las compañías alemanas del **grupo Lufthansa** incrementa su capacidad de manera significativa. Entre Lufthansa y Germanwings acumulan un crecimiento de más de 70.000 asientos (One Way) para un crecimiento combinado del 17,5%. **Aeroflot** incrementa su capacidad en 23.000 asientos por la pujanza del mercado ruso.

• **Iberia y Ryanair** siguen retirándose del aeropuerto. Ryanair mantiene la segunda posición en el ránking del aeropuerto en capacidad a pesar de disminuir su presencia. En W13 representa el 11,7% de la capacidad total del aeropuerto, 3 puntos menos que en W12. Iberia es claramente superada por Lufthansa, pero mantiene su quinta posición en el ranking de capacidad del aeropuerto.

• **El tráfico de mercancías de Barcelona crece un 1,6%** entre enero y septiembre de 2013. El tráfico está equilibrado entre importaciones (49%) y exportaciones (51%) aunque el total varía según el mercado. Las compañías del top 15 siguen acumulando carga. Su crecimiento (+7,4%) es mayor que el del total del aeropuerto y ya acumulan el 86% de la carga del aeropuerto.

• Las **compañías del Golfo** siguen liderando el incremento tras el verano, y acumulan altos crecimientos de carga transportada. La compañía más afectada por este crecimiento es **Singapore Airlines**, que ve disminuir su carga un 28%. El decrecimiento también viene causado por una reducción de capacidad en la ruta BCN-MXP-SIN.

• La carga de **American Airlines** sigue subiendo en el aeropuerto y **Aeroflot** confirma su buen estado de forma, aunque su tráfico sea eminentemente exportador: Barcelona no parece importar mercancía rusa.

• Destaca la caída de carga del **grupo IAG**, que acumula una disminución de carga del 25,9% por las bajadas de Iberia (-53%) y British Airways (-77%) a pesar del incremento de carga de Vueling (+16%). El grupo IAG al completo quedaría en la novena posición del ránking de carga aérea de Barcelona por su volumen de tráfico.

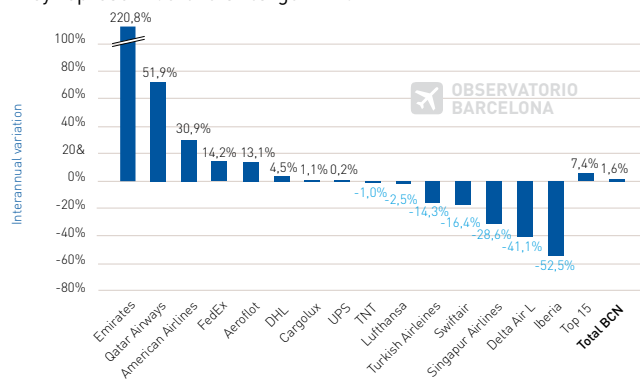
• **Delta Airlines** no recupera tráfico en verano a pesar de la reapertura de sus vuelos estacionales, y acumula una pérdida de carga del 41%; al haber cerrado sus enlaces regulares durante la temporada de invierno el tráfico se desvía hacia otros operadores.

EVOLUCIÓN CARGA AÉREA AIR FREIGHT EVOLUTION

EMIRATES AND QATAR GROWING IN ASIAN & ME MARKETS

Top 15 BCN cargo airlines. International freight top variation
(Jan-Sept 2013)

They represent 86% total cargo in BCN



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

• Capacity falls 4.8% for the Winter 2013 season (W13). The European flag carriers increase capacity at the airport, as companies focused on the Spanish market decline. The low cost carriers have a diverse behavior, with Ryanair, Easyjet and Wizzair decreasing capacity as Norwegian, Vueling and Germanwings increase it.

• **Vueling** continues to increase capacity at the airport; for the winter season it represents 37.5% of the airport's capacity, 7 points above its result in the W12 season. The German companies of the **Lufthansa Group** increase their capacity significantly. Between Lufthansa and Germanwings they accumulate a growth of over 70,000 seats, (One Way seats) for a combined growth of 17.5%.

• **Iberia and Ryanair** are withdrawing from the airport. Ryanair keeps the second position in the airport capacity ranking despite lowering its presence. In W13 Ryanair represents 11.7% of the total capacity at the airport, 3 points below that of W12. Iberia is clearly surpassed by Lufthansa, but maintains its fifth position in the ranking of airport capacity.

• **Freight traffic grows by 1.6%** between January and September 2013. The traffic is balanced between imports (49%) and exports (51%) although these totals vary by market. The top 15 cargo airlines continue to accumulate cargo share. The collective growth of the top airlines (7.4%) is greater than that of the airport as a whole and they already accumulate 86% of total cargo.

• The **Gulf carriers** are still leading the rise after the summer season, and accumulate high growth rates. **Singapore Airlines** is the airline that is most affected by their growth, losing 28% of its 2012 cargo. This decrease is also caused by a reduction of capacity in the BCN-MXP-SIN route.

• **American Airlines'** cargo continues to rise at the airport and **Aeroflot** confirms its good form, even if its traffic is eminently exports: Barcelona does not seem to import Russian goods by air.

• The **IAG group** cargo decrease stands: it accumulates a drop of 25.9% due to the decreases in the air freight of Iberia (-53%) and British Airways (-77%) despite the cargo increase of Vueling (+16%). The full IAG group would be the 9th cargo operator in the airport by freight volume.

• **Delta Airlines** does not recover its freight volume despite the reopening of its seasonal flights, and accumulates a drop of 41% in freight volume. Having closed their regular links during the winter season, traffic has diverted to other operators.

O&D AEROPUERTOS EUROPEOS O&D EUROPEAN AIRPORTS

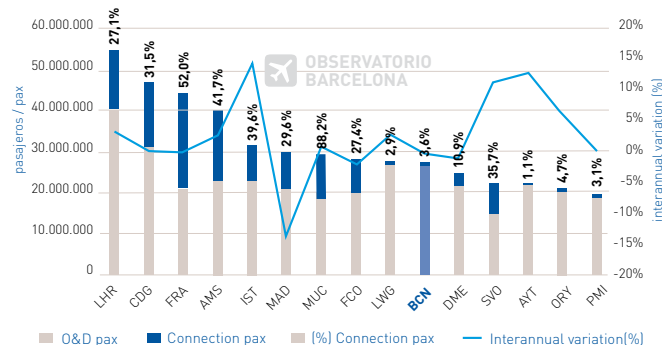
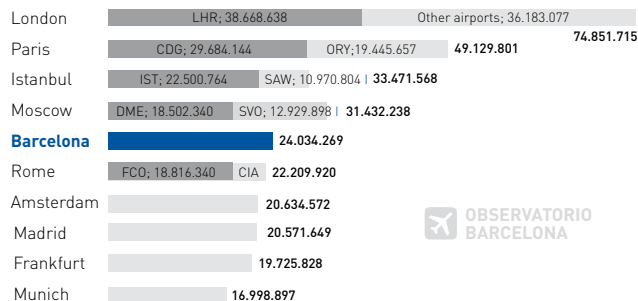
BCN EN EUROPA BCN IN EUROPE

BARCELONA, THIRD EUROPEAN AIRPORT IN O&D TRAFFIC

ISTANBUL AND MOSCOW, TOP GROWING CITIES, MADRID DROPPING FAST

European cities by O&D traffic. Interannual variation in the ranking (Jan-Sept 2013)

Top 15 European airports by total O&D (Jun-Sept 2013)



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

Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de Anna.aero, aeropuertos rusos y ADI / Source GPA using Anna.aero russian airports and ADI data

Pasajeros de conexión contados desde el punto de vista del aeropuerto, cuando llegan y cuando se van. Crecimientos de aeropuertos basados en datos ADI
Connection passengers counted from the airports point of view, once when they land and once when they

- **Barcelona** mantiene su volumen de pasaje O&D (Origen y Destino) respecto a hace un año. Barcelona es la quinta ciudad por tráfico O&D y tercer aeropuerto de Europa. En 2012 Barcelona, Madrid y Roma se encontraban muy parejos tras la temporada de verano; este año Barcelona supera claramente a ambos. Madrid (-2M), Roma (-1M) y Frankfurt (-0,7M) son los aeropuertos que más tráfico pierden, así como posiciones en el ranking. **Barcelona** es adelantado ligeramente por **Gatwick** y pasa a ocupar la décima posición del ranking de aeropuertos europeos.

- **Barcelona** keeps its O&D (Origin and Destination) passenger volume stable compared to last year. Barcelona is the fifth European city for O&D traffic the third European airport. In 2012 Barcelona, Madrid and Rome were even in total O&D traffic after the summer season; this year Barcelona clearly outperforms both of them. Madrid (-2M), Rome (-1M) and Frankfurt (-0.7M) are the airports that lose the most traffic and ranking positions. **Barcelona** is slightly outperformed by **Gatwick** and moves into the tenth position in the ranking of European airports.

- **Estambul y Moscú** suben pasaje O&D. El crecimiento de **Estambul** es uno de los más espectaculares del mundo en los aeropuertos de más de 25M de pasajeros, confirmando su posición como hub siguiendo el modelo de las compañías del golfo y añadiendo un importante volumen de pasaje O&D local. Estambul se consolida en el **TOP 5 de los aeropuertos europeos**, desplazando a **Madrid** a la sexta posición; **Múnich** le amenaza, pero aún no le supera. La entrada de Estambul sustituyendo a Madrid en el TOP 5 conforma un nuevo paradigma del tráfico aéreo europeo.

- **Istanbul and Moscow** grow in O&D passage. The growth of **Istanbul** is one of the most spectacular in the world for airports over 25M passengers, confirming its position as a hub modeled after the Gulf airports and adding a significant amount of local O&D passengers. Istanbul consolidates in the **TOP 5 of European airports**, moving **Madrid** to the sixth position; **Munich** threatens it, but does not overcome it yet. Istanbul's entry in the TOP 5 replacing Madrid conforms a new paradigm for European air traffic

- Los aeropuertos de **Moscú** siguen con su constante crecimiento y suben 1 y 4 posiciones en el ranking respectivamente.

- **Moscow's airports** continue their steady growth and rise 1 and 4 positions in the ranking respectively.

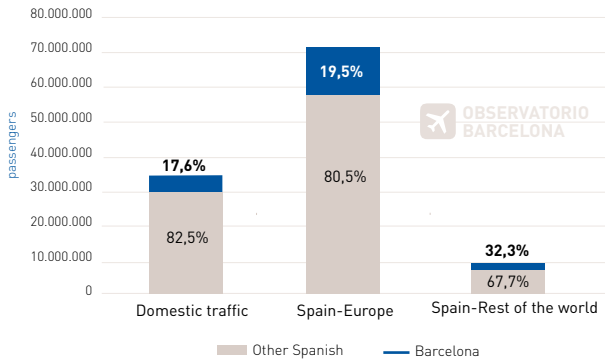
- Los aeropuertos 5º a 10º del ranking de aeropuertos europeos muestran unos volúmenes de pasaje muy similares. Los aeropuertos de Moscú pasarán a formar parte de este grupo en breve.

- The 5th to 10th airports' in the ranking show very similar passenger volumes. Moscow's airports will become part of this group soon

BCN EN EL TOTAL ESPAÑOL BCN IN SPAIN

32.3% OF SPANISH INTERCONTINENTAL TRAFFIC IS FROM/TO BARCELONA

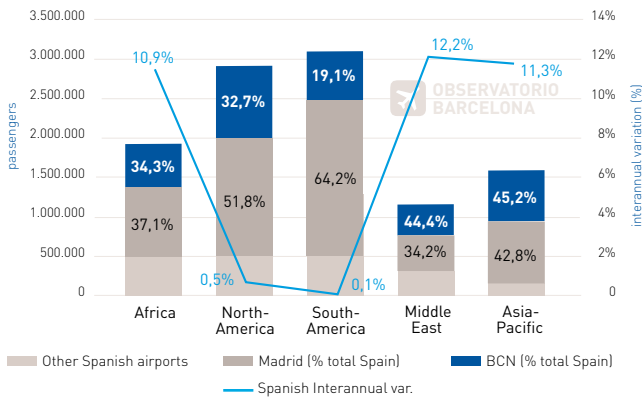
Spain passengers by geographic area (Jan-Sept 2013)



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

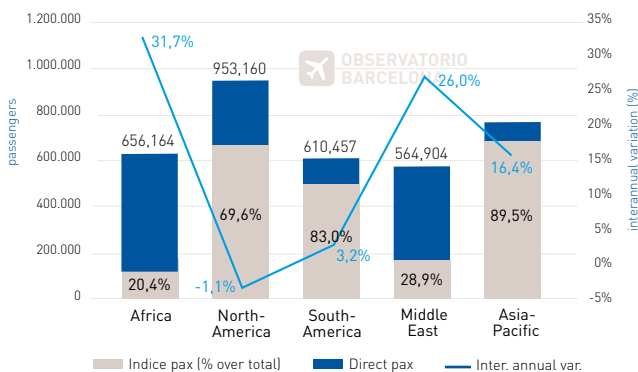
TOP SPANISH AIRPORT FOR TRAFFIC TOWARDS THE EASTERN MARKETS

Intercontinental traffic from Spanish by geographic area (Jan-Sept 2013)



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

Intercontinental traffic from BCN by geographic area (Jan-Sept 2013)



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

- **Barcelona incrementa su cuota de mercado en el tráfico español** (+0,7 puntos). El mercado europeo es el único donde Barcelona experimenta un ligero retroceso (-0,2 puntos). El tráfico intercontinental es el segmento donde la cuota de mercado de Barcelona se incrementa más en el total de España (+2,1 puntos) y ya representa un 32,3% del tráfico intercontinental español para los primeros 9 meses de 2013. La cuota de mercado de Barcelona sobre el total español crece hacia todos los mercados intercontinentales excepto Norteamérica (-0,9 puntos). Es especialmente notorio el crecimiento del peso de Barcelona en los mercados de África (+5,2 puntos), Oriente medio (+5,1 puntos) y Asia-Pacífico (+1,6 puntos) respecto a 2012.

- **Barcelona ya representa el 44% del tráfico español con Oriente Medio y el 45% del tráfico español con Asia - Pacífico.** A pesar de contar con más rutas directas hacia estas regiones, el tráfico de Madrid con estas regiones es claramente menor.

- **Sube el tráfico hacia todos los mercados intercontinentales** excepto Norteamérica. El incremento es especialmente notorio en África, Oriente Medio y Asia. **Se incrementa el peso intercontinental de Barcelona sobre el total de España** (de un 30,2% en 2012 a un 32,3% en 2013).

- **Barcelona mejora sus ratios de pasaje directo hacia todos los mercados.** Sólo un 6,2% del tráfico europeo es indirecto (7,2% en enero - septiembre 2012) y el tráfico intercontinental incrementa su proporción de tráfico directo de un 36,6% a un 39,4%. La disminución del pasaje indirecto es especialmente relevante en el tráfico con Oriente Medio, donde cae 15,3 puntos con los nuevos vuelos a Qatar, Dubái y Beirut.

- **Barcelona increases its market share in total Spanish traffic** (+0.7 points). The European market is the only one where Barcelona experiences a slight decline (-0.2 points). Intercontinental traffic is the segment where Barcelona's market share increases the most (+2.1 points) and now accounts for 32.3% of the Spanish intercontinental traffic for the first nine months of 2013. The market share of Barcelona grows towards all intercontinental markets except North America (-0.9 points). It is especially noticeable the growth of Barcelona towards the markets of Africa (+5.2 points), the Middle East (+5.1 points) and Asia-Pacific (+1.6 points) compared to 2012.

- **Barcelona already accounts for 44 % of Spanish traffic to the Middle East and 45% of the Spanish traffic with Asia - Pacific.** Despite having more direct routes towards these regions, Madrid's total traffic towards them is clearly lower.

- **Traffic to all intercontinental markets increases** except towards North America. The growth is especially noticeable in Africa, the Middle East and Asia. **The intercontinental weight of Barcelona inside Spain increases** from 30.2% in 2012 to 32.3% in 2013.

- **Barcelona improves its direct passage ratios to all markets.** Only 6.2% of European traffic is indirect (7.2% in January-September 2012) and intercontinental traffic increases direct traffic ratio from 36.6% to 39.4%. The decrease in indirect passage is especially relevant in the Middle East, where it falls 15.3 points due to the new flights to Qatar, Dubai and Beirut.