

BARCELONA OBSERVATORIO
AIR TRAFFIC DE TRÁFICO AÉREO
INTELLIGENCE UNIT DE BARCELONA

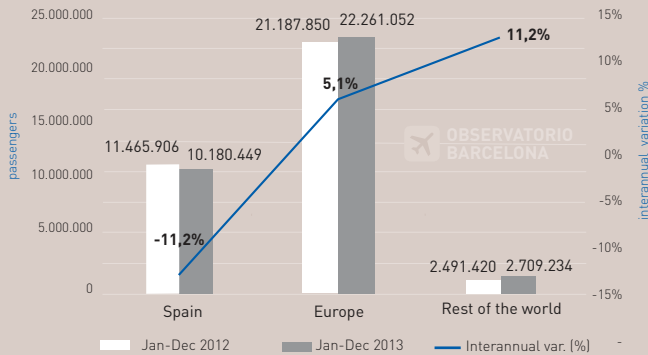
Quarterly report
December 2013



Informe trimestral
Diciembre 2013

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

Total pax BCN (Jan-Dec 2013): Pax 35,210,735 (+0.2%). Capacity (+3.6%)



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

Febrero 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.

Marzo 2013

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

Abril 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.

Mayo 2013

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

Junio 2013

AENA bonifica con hasta un 50% el tráfico intercontinental de mercancías en conexión.

Vueling lanza la nueva ruta BCN - BEI con 2 frecuencias semanales.

Cielos abiertos entre la UE e Israel.

Julio 2013

Air France supera a Iberia en América Latina.

Agosto 2013

IAG confirma un pedido de 120 aviones para Vueling.

BCN supera a MAD en número de pasajeros mensuales.

Septiembre 2013

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

Octubre 2013

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

AENA implementa una política de fuertes descuentos.

Noviembre 2013

Qatar Airways se une a Oneworld.

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.

B787 flies again.

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.

July 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.

October 2013

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

AENA implements heavy discount policy.

November 2013

Qatar Airways joins Oneworld.

NEW ANNOUNCEMENTS

Vueling abre un vuelo semanal a Dakar. (Febrero)

Vueling to open a weekly flight to Dakar. (February)

Emirates empieza a operar su ruta con Dubai con el A380.

Emirates to start operating its Dubai route with an A380.

Norwegian Air Shuttle abre una base en Barcelona. (Marzo)

Norwegian Air Shuttle opens a base in Barcelona. (March)

US Airways abre vuelo diario con Charlotte. (Mayo)

US Airways to open daily Charlotte - Barcelona route. (May)

Aerolíneas Argentinas incrementa frecuencias. Vuelo diario

Barcelona - Buenos Aires. (Julio)

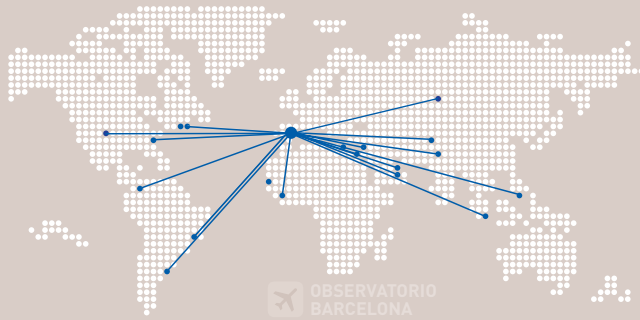
Aerolíneas Argentinas to increase the Buenos Aires route to daily flight. (July)

Nuevos vuelos Barcelona - Montreal de Air Canada. (Julio)

New flights BCN - Montreal by Air Canada. (July)

PROGRESSIVE CONSOLIDATION OF LH FLIGHTS

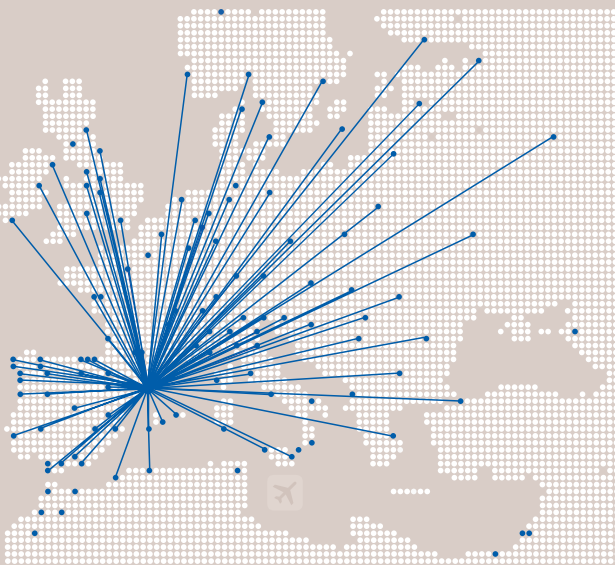
Rutas de largo radio / Long haul routes. Winter 2013 (W13)



Fuente: CDRA / Source: BARDC

EXCELLENT AND GROWING SHORT HAUL NETWORK

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



Fuente: Innovata. Semana 4-10 noviembre 2013 / Source: Innovata week of 4-10 november 2013

LEYENDA / LEGEND

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

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.

BCN DIRECT PASSENGER EVOLUTION

Passengers	Q1	Q2	Q3	Q4	Total var. 2013
Var. total	-4,7%	0,3%	0,78%	3,8%	0,2%
Var. Spain	-14,1%	-11,5%	-12,4%	-6,4%	-11,2%
Var. Europe	0,3%	4,9%	6,4%	7,9%	5,1%
Var. Intercont.	12,8%	14,6%	4%	17,2%	11,2%

Capacity BCN	Q1	Q2	Q3	Q4	Total var. 2013
Var. total	-11,4%	0,2%	5,9%	20,2%	3,6%
Var. Spain	-31,4%	-24,4%	-15,1%	-1,4%	-18,7%
Var. Europe	0,6%	12,4%	15,6%	27,9%	13,3%
Var. Intercont.	21,5%	35,1%	25,6%	31,3%	28,5%

Elaborado por:



Gestió i Promoció Aeroportuària

+34 934 169 429

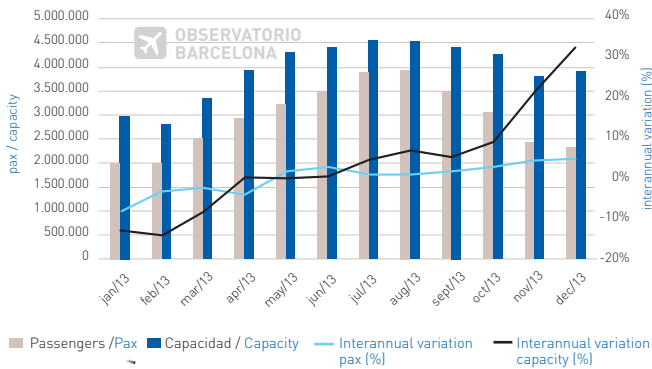
info@gpa.aero

www.gpa.aero

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DIRECTO DE BCN BCN DIRECT PASSENGER EVOLUTION

35M PAX. CAPACITY GROWS ABOVE PAX IN ALL MARKETS

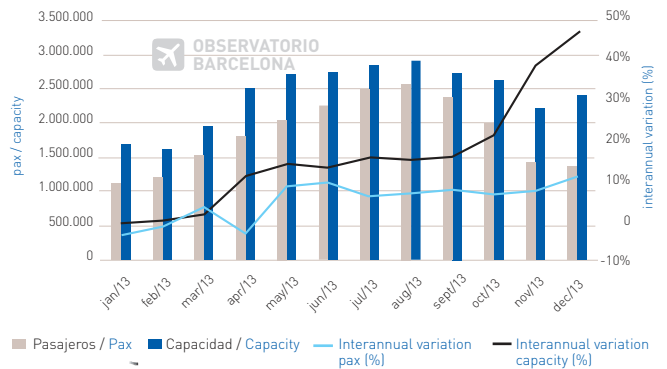
Total Pax / Last 12 months



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

EUROPEAN TRAFFIC: ENGINE OF THE BCN GROWTH

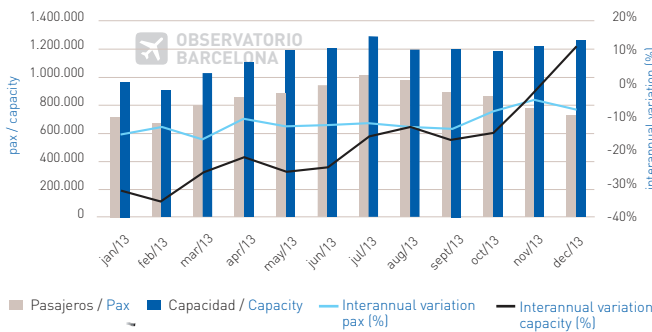
Europe pax / Last 12 months



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

BLEAK PERFORMANCE OF SPANISH FLIGHTS, BUT THERE IS LIGHT AT THE END OF THE TUNNEL

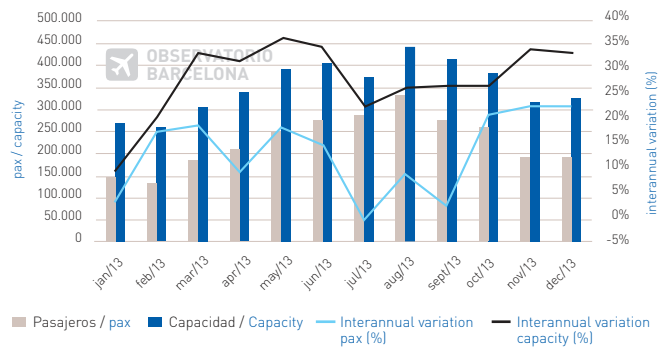
Spain pax / Last 12 months



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 / Last 12 months



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

- Barcelona cierra el año con números positivos en pasaje y capacidad, consolidando sus 35 millones de pasajeros. El fuerte crecimiento en el último trimestre sitúa el acumulado del año en números positivos compensando las caídas del primer trimestre. El pasaje europeo (+5%) e internacional (+11%) compensan la continua caída del tráfico español (-11%), que acumula 23 meses de disminución. Los incrementos de capacidad en el cuarto trimestre hacia destinos europeos (+28%) y del resto del mundo (+31%) superan de largo, la caída de capacidad española (-1%) y hacen crecer la capacidad total del aeropuerto un 20% en este último trimestre. El gran aumento de capacidad puede causar problemas de sobrecapacidad en algunas rutas en 2014.

- ESPAÑA sigue cayendo, aunque la tendencia muestra signos de estar estabilizándose en los valores actuales. En diciembre la capacidad de Barcelona con España crece por primera vez desde noviembre de 2011. La mala actuación de Madrid (-12%, baja de los 40M de pasajeros) puede hacer que Barcelona le supere en los próximos años si se mantiene el diferencial de crecimiento entre ellos.

- EUROPA. Mercado dinámico en continuo crecimiento. Motor del crecimiento de Barcelona. Crece especialmente el pasaje hacia Londres y Moscú. Sobrecapacidad en algunas rutas de cara a 2014.

- INTERCONTINENTAL. El tráfico intercontinental crece con fuerza 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. Progresiva bajada de estacionalidad en las rutas. Incremento de capacidad muy notorio.

- Barcelona ended the year with positive numbers in passage and capacity, consolidating its 35 million passengers. The strong growth in the last quarter of the year ensured a positive total, offsetting the fall in the first quarter of the year. Europe (+5%) and international traffic (+11%) did offset the continued decline of the Spanish traffic (-11%) which accumulates 23 months of decline. The capacity additions in the fourth quarter to European destinations (+28%) and the rest of the world (+31%) exceed by far the decrease in the Spanish capacity (-1%) and make the total capacity at the airport grow by 20% in this last quarter. The large increase in capacity may cause problems of overcapacity on some routes in 2014.

- SPAIN continues to fall, although the trend shows signs of starting to stabilize at current levels. In December the capacity of Barcelona with Spain grew for the first time since November 2011. The poor performance of Madrid (-12%, total pax below 40M) can make Barcelona overcome it in the coming years if the growth differential between them is maintained.

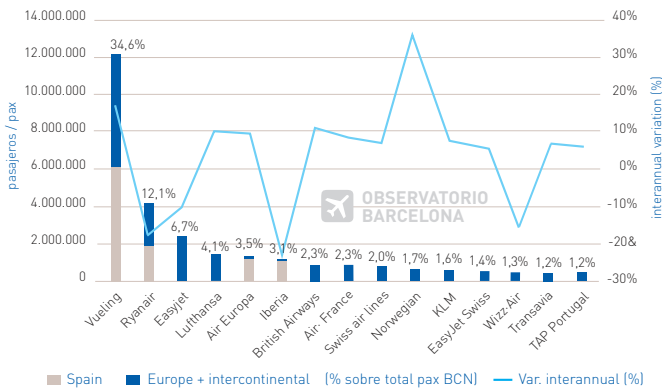
- EUROPE. Dynamic market in continued growth. Growth engine for Barcelona. It grows especially the passage to London and Moscow. Overcapacity on some routes for 2014.

- INTERCONTINENTAL. Direct intercontinental traffic is growing strongly and now represents 8% of total airport traffic, one point more than in 2012. The growth is specially strong towards the North African and Middle East markets. Progressive lowering of seasonality on the routes. Very noticeable increase in capacity.

TOP 15 COMPAÑÍAS Y RUTAS TOP 15 AIRLINES AND ROUTES

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

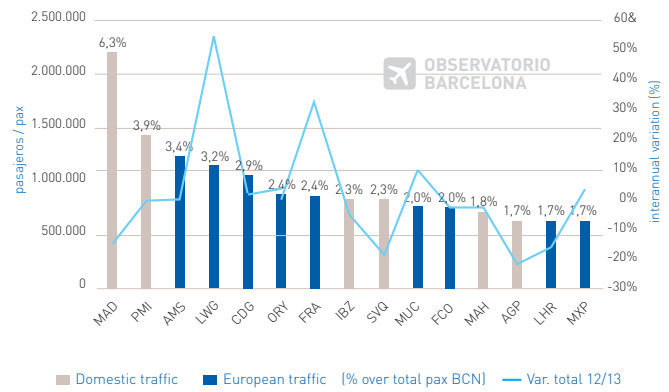
Top 15 Airlines BCN (Jan-Dec 2013). They represent 79% of BCN traffic



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-Dec 2013). They represent 40% of total passengers



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

• **En 2013 Vueling consolida su posición de dominio del mercado.** Su peso en el total del aeropuerto crece 4,8 puntos y ya es similar al de aeropuertos dominados por una compañía de bandera como London Heathrow o Frankfurt aun sin realizar vuelos de largo radio. El crecimiento del aeropuerto va muy vinculado al desarrollo de esta aerolínea.

• **Ryanair y Easyjet** por el contrario disminuyen su cuota de mercado y pasaje en Barcelona (-2,7 y 0,7 puntos respectivamente) al reducir su presencia en el mercado español, especialmente en las rutas domésticas.

• **Iberia** pierde 2 posiciones y se convierte en la sexta aerolínea del ranking, 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). El resto de compañías de bandera tienen una actuación diversa en 2013.

• **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** crece con fuerza en el ranking (crecimiento del 36%) y es probable que siga mejorando posiciones en los próximos años al establecer una base en el aeropuerto.

• **2013 ha visto fuertes disminuciones de pasaje en las rutas españolas.** Madrid pierde un punto entero de cuota de mercado en 2013. **La retirada o disminución de capacidad de Ryanair y Easyjet** 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 actuando en situación de monopolio.

• Por el contrario, **los destinos europeos** hacia las grandes urbes siguen creciendo. Londres (LHR + LGW) incrementa un 18% su demanda por el crecimiento de **London Gatwick** con la entrada de hasta 4 compañías adicionales (incluyendo British Airways) en la ruta BCN-LGW. París (CDG+ORY) mantiene su demanda constante mientras que **Frankfurt** crece de manera significativa con la entrada de Vueling en la ruta.

• **Moscú Domodedovo** crece un 25% en 2013 y queda justo fuera del ranking. Rusia es el mercado de medio radio que más crece en los últimos años junto con Turquía.

• **In 2013 Vueling consolidates its dominant position in the market.** Its market share at the airport grows 4.8 points and it is similar to those of airlines that dominate a major European hub like London Heathrow or Frankfurt even without performing long haul airports. The growth of BCN will be linked closely to the development of this airline.

• On the other hand, **Ryanair and Easyjet** decrease their market share and passage in Barcelona (-2.7 and 0.7 points respectively) with their reduced presence in the Spanish market, especially in domestic routes.

• **Iberia** loses 2 ranks and becomes the sixth airline at the airport, being clearly surpassed by Lufthansa and Air Europa. Its decreased its capacity by 42% in only route that it still operates from BCN (Madrid). The other flag carriers have differing performances in BCN during 2013.

• **Vueling, Air Europa and British Airways** grow significantly. Air Europa clearly decreases its capacity to Menorca and Ibiza but increases its trunk routes to Madrid and Palma de Mallorca. **Norwegian** thrives (36% growth) and is likely to continue to improve rankings in the coming years since it established a new base at the airport.

• **2013 has seen sharp declines in the Spanish passenger routes.** Madrid lost a full point of market share. The **retreat or capacity reduction of Ryanair and Easyjet** from many Barcelona routes affects prices and the local connectivity between these destinations and Barcelona. Many routes now have a single operator that can act under monopoly conditions.

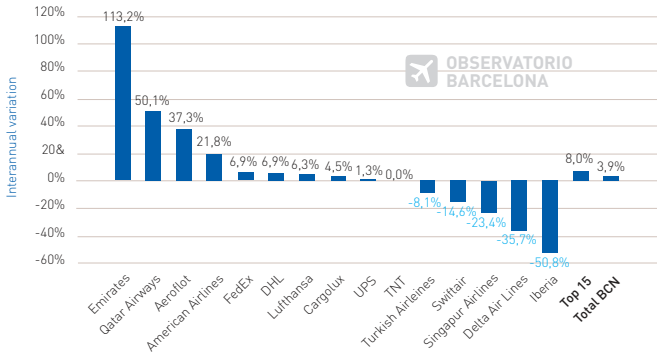
• By contrast, **European destinations** to big cities continue to grow. London (LHR+LGW) grew by 18% due to the increase in **London Gatwick** with the addition of 4 airlines flying the BCN route (including British Airways). Paris (CDG+ORY) maintains a constant demand while **Frankfurt** grows significantly with Vueling's entry in the route.

• **Moscow Domodedovo** grows 25% in 2013 and is just outside the Top15 ranking. Russia is the fastest growing medium-haul market in recent years along with Turkey.

CARGA AÉREA AIR FREIGHT

GROWING TRAFFICS TOWARDS THE EASTERN MARKETS

Top 15 BCN cargo airlines. Interannual ton variation (Jan-Dec 2013)
They represent 87% of total cargo in BCN



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

• La carga aérea de Barcelona crece un 3,9% en 2013 (-2% para el conjunto de España). Se trata de un tráfico equilibrado entre importaciones y exportaciones. Las principales 15 compañías del aeropuerto acumulan un crecimiento del 8%, incrementando la concentración de la carga en el aeropuerto. Un segundo semestre especialmente positivo ha hecho cerrar el año con buenas perspectivas para la carga del aeropuerto.

• Emirates y Qatar Airways son las compañías que más crecen seguidas de Aeroflot, que en 2013 empieza a realizar tráfico de importación además de exportación desde Barcelona. American Airlines consolida su crecimiento estadounidense y su 7ª posición en el ranking.

• Las compañías del Golfo lideran el crecimiento y ya ocupan la 3ª y 4ª posición en el ranking. La compañía más afectada por este crecimiento es Singapore Airlines, que ve disminuir su carga un 23%. Su decrecimiento también viene causado por una reducción de capacidad (y frecuencias) en la ruta BCN - MXP - SIN. Aeroflot confirma su buen estado de forma, aunque su tráfico sea eminentemente exportador: aun así Barcelona cada vez importa más mercancía desde Rusia.

• Destaca la caída de carga del grupo IAG, que acumula una disminución de carga del 48% por las bajadas de Iberia (-51%) y British Airways (-74%) a pesar del incremento de carga de Vueling (+19%). El grupo IAG al completo quedaría en la novena posición del ranking 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; al haber cerrado sus enlaces regulares durante la temporada de invierno el tráfico se desvía hacia otros operadores.

• Barcelona es la quinta ciudad europea por tráfico de pasajeros de origen y destino (O&D) por detrás de Londres, París, Estambul y Moscú, superando claramente a Roma y Madrid en la clasificación. Mantiene su posición en el ranking europeo.

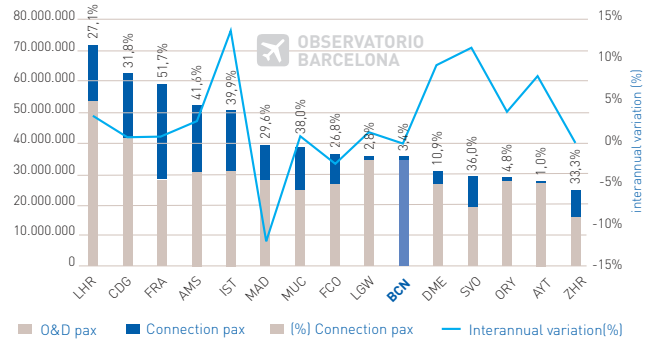
• Madrid cae sensiblemente y abandona el grupo de grandes aeropuertos de conexión del continente; aunque su perspectiva para 2014 vuelve a ser positiva, es poco probable que vuelva a este grupo en los próximos años. Estambul se consolida entre los grandes aeropuertos y puede seguir subiendo posiciones. Los aeropuertos de Moscú crecen un 10% y es probable que en los próximos años pasen a ocupar puestos en el top 10.

• Si se mantiene un diferencial de crecimiento de 2 o 3 puntos, es probable que en los próximos años Barcelona supere a Madrid como primer aeropuerto español por volumen total de tráfico.

BCN EN EUROPA BCN IN EUROPE

ISTANBUL AND MOSCOW, TOP GROWING CITIES, MADRID DROPPING FAST

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



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de Anna.aero y ADI / Source GPA using Anna.aero and ADI data

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.

• Barcelona air freight grows by 3.9% in 2013 (-2% for the whole of Spain). It is a balanced traffic between imports and exports. The top 15 airport companies accumulate a growth of 8%, increasing the concentration of cargo at the airport. A particularly positive second half of the year closes the period with particularly good perspectives for cargo at the airport.

• Qatar Airways and Emirates are the fastest growing companies followed by Aeroflot, which in 2013 begins generating import traffic as well as export traffic from Barcelona. American Airlines consolidates its U.S. growth and its 7th position in the ranking.

• Gulf airlines lead the growth and already occupy the 3rd and 4th positions in the cargo ranking. The most affected airline by this growth is Singapore Airlines, that sees its load lower by 23%. This decline is also caused by a reduction in capacity (and frequencies) in the BCN - MXP - SIN route. Aeroflot confirms its good form, even if its traffic is eminently an exporter one: Barcelona progressively imports more freight from Russia.

• IAG group experiences a sharp cargo fall (-48%), mainly to the decreases of Iberia (-51%) and British Airways (-74%) despite the increased cargo of Vueling (+19%). Considering the whole group as a single airline, it would be ninth in the ranking of Barcelona's air freight.

• Delta Airlines seems to have problems recovering its traffic in summer despite the reopening of its seasonal flights; having closed their regular air links during the winter season, traffic seems to have diverted the cargo to other operators.

• Barcelona is the fifth largest city in Europe by origin and destination (O&D) passenger traffic behind London, Paris, Istanbul and Moscow, clearly outperforming Rome and Madrid in the ranking. It maintains its position in the European airport ranking.

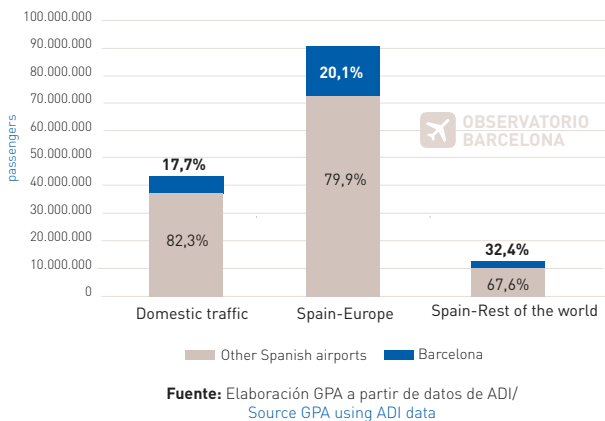
• Madrid falls significantly and definitively leaves the group of main European hubs. Although its outlook for 2014 is again positive, is unlikely to return to this group in the coming years. Istanbul consolidates its position among the major airports and can continue growing in the following years. Moscow airports grow 10% and are likely to become part of the top 10 airport in the next years.

• If a growth differential of 2 or 3 points is maintained between BCN and MAD, it is likely that in the next years Barcelona will overtake Madrid as the first Spanish airport by traffic volume.

BCN EN ESPAÑA BCN IN SPAIN

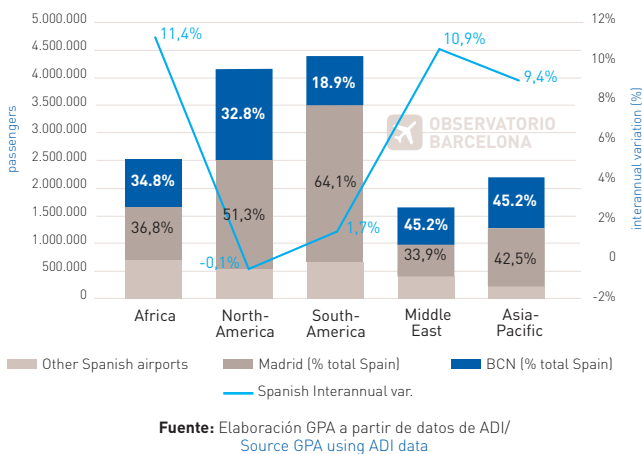
32.4% OF SPANISH INTERCONTINENTAL TRAFFIC IS FROM/TO BARCELONA, AND GROWING

Spain passengers by geographic area (Jan-Dec 2013)



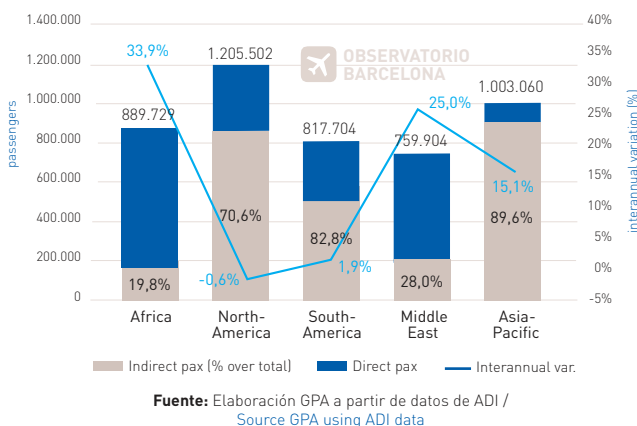
TOP SPANISH AIRPORT FOR TRAFFIC TOWARDS ASIA & THE MIDDLE EAST

Intercontinental traffic from Spain by geographic area (Jan-Dec 2013)



MORE THAN 1M PASSENGERS BETWEEN BCN AND ASIA

Intercontinental traffic from Spain by geographic area (Jan-Dec 2013)



- **Barcelona incrementa su cuota de mercado en el total del tráfico español** (+0,7 puntos). Disminuye ligeramente su peso en el mercado doméstico (-1,8 puntos) pero lo incrementa en el creciente tráfico europeo (+1,6 puntos) e intercontinental (+2,1 puntos). En 2013 ya representa un 32,4% del tráfico intercontinental español. La cuota de mercado de Barcelona sobre el total español crece hacia todos los mercados intercontinentales excepto Norteamérica (-0,5 puntos). Es especialmente notorio el crecimiento del peso de Barcelona en los mercados de África (+5,7 puntos), Oriente medio (+5,4 puntos) y Asia-Pacífico (+2,0 puntos) respecto a 2012, creciendo especialmente en el último trimestre del año.

- **Barcelona ya representa el 45% del tráfico español con Oriente Medio y Asia - Pacífico.** A pesar de contar con más rutas directas hacia estas regiones, el tráfico de Madrid con estas regiones es claramente menor. El crecimiento de Barcelona es superior al español hacia todos los mercados intercontinentales menos América del Norte, con un ligero retroceso para Barcelona.

- **Barcelona mejora sus ratios de pasaje directo intercontinental, especialmente hacia oriente Medio y África.** El ratio de pasaje directo intercontinental de Barcelona aún se sitúa en un 39,8% del total, mejorando 4 puntos respecto a 2012. Sin embargo aun muestra opciones de mejora hacia prácticamente todos los mercados. La disminución del pasaje indirecto con Oriente Medio, se debe en gran parte a los nuevos vuelos hacia Qatar, Dubái y Beirut.

- **Barcelona increases its market share in total Spanish traffic** (+0.7 points). It diminishes slightly its weight within the domestic market (-1.8 points) but it increases it in the European (+1.6 points) and intercontinental traffic (+2.1 points), so now it accounts for 32.4% of the Spanish intercontinental traffic. Barcelona's market share grows towards all intercontinental markets except North America (-0.5 points). It is especially noticeable the growth of Barcelona towards the markets of Africa (+5.7 points), the Middle East (+5.4 points) and Asia-Pacific (+2.0 points) compared to 2012. The growth has been especially strong in the last term of the year.

- **Barcelona already accounts for 45% of Spanish traffic to the Middle East and Asia - Pacific.** Despite having more direct routes towards these regions, Madrid's total traffic towards them is clearly lower. The growth of Barcelona is superior to Spanish growth towards all markets except North America, where it experiences a slight decrease.

- **Barcelona improves its direct traffic passenger ratios to all intercontinental markets, especially the Middle East and Africa.** Barcelona's ratio of direct intercontinental passengers stands at 39.8%, with a clear improvement of 4 points over 2012. However, there are still ample options for improvement towards all markets. The decrease in indirect passage towards the Middle East, is mostly caused by the new flights to Qatar, Dubai and Beirut.