

BARCELONA AIR TRAFFIC INTELLIGENCE UNIT

OBSERVATORIO DE TRÁFICO AÉREO DE BARCELONA

Quarterly Report
July 2021

Informe Trimestral
Julio 2021



Cambrà de Comerç
de Barcelona

40



Patrocinadores: / Sponsors:



Elaborado por: / Produced by:



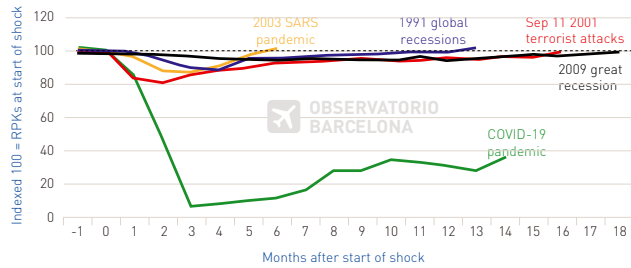
+34 934 169 429 info@
gpa.aero
www.gpa.aero

ANÁLISIS DEL MERCADO MUNDIAL Y EUROPEO 2020-21, AFECTACIÓN DEL COVID-19

WORLDWIDE AND EUROPEAN MARKET 2020-21 ANALYSIS, COVID-19 IMPACT

GLOBAL RPK LONG IMPACT

Global passenger kilometers flown (RPKx), indexed



Fuente: IATA / Source: IATA

- Los efectos de la pandemia del COVID-19 están siendo los más severos de la industria aeronáutica. El RPK mundial (revenue Passenger per kilometer) se sitúa al cabo de 14 meses del inicio de la pandemia a -60% del valor anterior a la crisis. Otras crisis anteriores como la recesión económica del 2009 o los ataques terroristas del 11s en el 2001 presentaron una reducción muy inferior, de entre el 5 y el 20%, y períodos de recuperación de entre 6 y 18 meses.

- A nivel global, los asientos ofertados en junio 2021 se han visto reducidos un -39% respecto junio 2019. El impacto ha sido especialmente relevante en los países europeos (con reducciones superiores al -50%) y en menor medida en los USA (con una reducción solamente del -19%). En cambio, en China se ha registrado un crecimiento del +1% gracias a su gran mercado interior.

- Sin embargo, y por primera vez en Europa desde la irrupción de la crisis del covid-19, en la última semana de julio 2021 la capacidad de asientos ha superado el 50% de la capacidad de la semana equivalente en el 2019 superando por primera vez otras regiones como Oriente Medio (48%) o África (39%).

- En el mismo período de mayo 2020 a abril 2021, Barcelona ha bajado hasta la duodécima posición a nivel europeo en número de pasajeros (en 2019 estaba en la sexta posición), con un decrecimiento de pasajeros similar a los otros aeropuertos europeos, de un -83%. El tráfico de conexión en este periodo ha sido del 7% (igual que en 2019).

- Si atendemos a las cifras de tráfico punto a punto igualmente a nivel Europeo y para el mismo período, Barcelona se encuentra en la décima posición en lo que se refiere al número de pasajeros con origen o destino final en Barcelona, por encima de capitales o grandes ciudades europeas como Roma o Berlín. En el 2019 Barcelona estaba en la quinta posición por detrás de Londres, París, Moscú e Estambul.

- The effects of the COVID-19 pandemic are proving to be the most severe in the aeronautical industry. 14 months after the start of the pandemic, the global RPK (revenue Passenger per kilometre) stands at -60% of pre-crisis value. Previous crises such as the economic recession of 2009 or the terrorist attacks of September 11 in 2001 presented a much lower reduction, between 5-20% with a recovery period of 6-18 months.

- At a global level, the seats offered as of June 2021 have been reduced by -39% compared to June 2019. The most affected have been the European countries (with reductions greater than -50%), whereas the USA have registered a reduction of only -19% and China a growth of + 1%, thanks to its large domestic market.

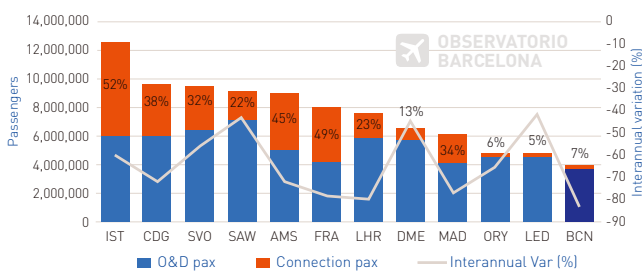
- Nevertheless, and for the first time in Europe since the outbreak of the covid-19 crisis, during the last week of July seat capacity levels have exceeded by 50% the capacity corresponding to the equivalent week in 2019, surpassing for the first time other regions such as the Middle East (48%) or Africa (39%).

- During the May 2020 – April 2021 period, Barcelona has fallen to the twelfth position at the European level, in number of passengers (it ranked sixth in 2019) with a decrease in passengers similar to other European airports, -83 %. Connection traffic in this period has been 7% [same as 2019].

- If we focus on origin-destination traffic at European level, during the May 2020 – April 2021 period as well, Barcelona is placed in tenth position, above capitals or large European cities such as Rome or Berlin. In 2019 Barcelona ranked fifth behind London, Paris, Moscow and Istanbul.

BCN BECOMES THE 12th BUSIEST EUROPEAN AIRPORT (PAX)

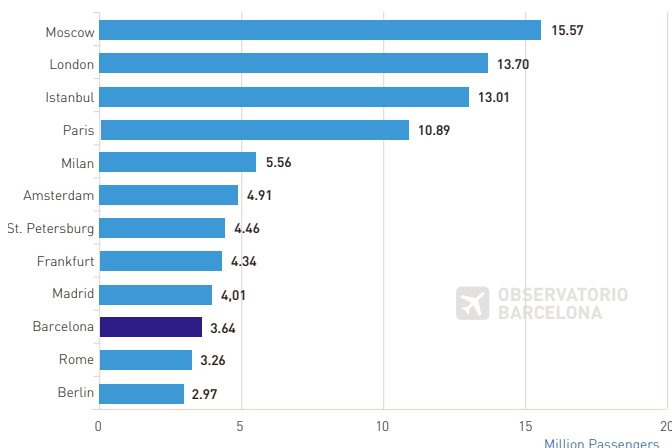
Top 10 European airports by total Traffic May20-Apr21



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de ACI e Innovata
Source: GPA using data from Innovata and ACI

BCN IS THE 10th METROPOLIS IN O&D TRAFFIC IN EUROPE

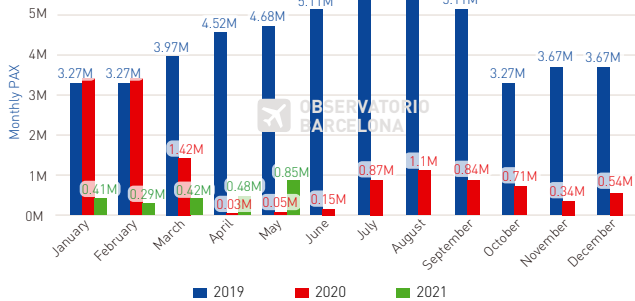
Top European Cities by O&D traffic May20-Apr21



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

PERSPECTIVAS DE FUTURO FUTURE PROSPECTS

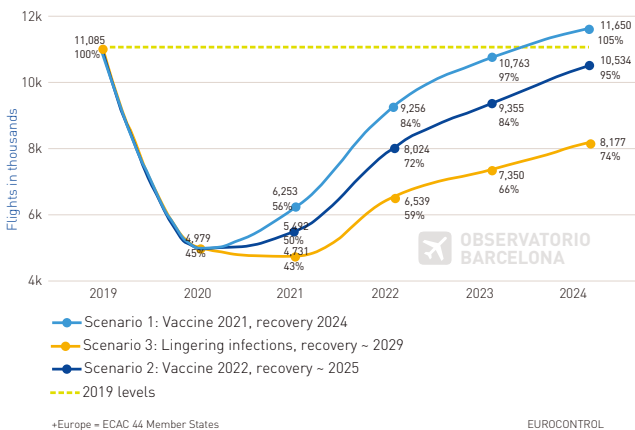
BARCELONA PAX TRAFFIC 2021 VS 2020/19



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

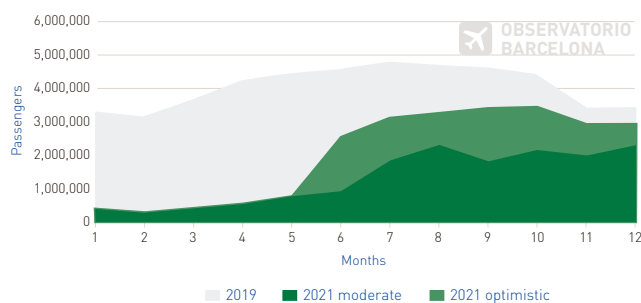
EUROPEAN FORECAST 2020-2024

Eurocontrol Statfor 4-year forecast for *Europe 2021-2024
Actual and future IFR movements, % traffic compared to 2019



Fuente: Eurocontrol / Source: Eurocontrol

BARCELONA FORECAST 2021 VS 2019



Fuente: GPA / Source: GPA

- Como consecuencia de la afectación de la pandemia del COVID-19 el aeropuerto de Barcelona el Prat J.T. acumuló 12.739.259 pasajeros a final de 2020, un -75% respecto al año anterior.

- Entre enero y mayo de 2021, Barcelona acumula un total de 2.455.843 pasajeros, lo que representa un -87% respecto al mismo período de 2019.

- Eurocontrol ha desarrollado diferentes previsiones para la recuperación del sector de la aviación a nivel europeo. La previsión de recuperación europea a corto plazo, en este año 2021, prevé que a diciembre de 2021 se alcance un nivel de entre el 50% y el 79% de la operativa del 2019, dependiendo del avance del nivel de vacunación de los países europeos.

- La previsión de recuperación a largo plazo, según Eurocontrol, tomando como referencia el año 2019, contempla la recuperación de las operaciones a los niveles de 2019 entre 2024 y 2029.

- En lo que se refiere a la previsión de pasajeros del 2021 para el Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat, esta se ha realizado en dos escenarios (porcentajes y pasajeros anuales totales en 2021 respecto a los registrados en 2019): El escenario moderado con una reducción del -67% (15,9MPax) y el escenario optimista con una reducción del -51% (24,1MPax). El escenario moderado representa un crecimiento del 25% respecto al 2020, mientras el escenario optimista representa un crecimiento del 90% respecto al 2020.

- As a consequence of the impact of the COVID-19 pandemic, the Barcelona El Prat J.T. accumulated 12,739,259 passengers at the end of 2020, representing -75% compared to the previous year.

- During the January-May 2021 period, Barcelona has registered a total of 2,455,843 passengers, which represents -87% compared to the same period in 2019.

- Eurocontrol has developed different forecasts for the recovery of the aviation sector at European level. The short-term European recovery forecast for the year 2021, predicts between 50% and 79% of 2019 operation levels by December 2021, depending on the advance in the level of vaccination in European countries.

- Also according to Eurocontrol, the long-term recovery forecast expects a recovery of operation levels to the ones registered in 2019, between 2024 and 2029.

- With regards to the 2021 passenger forecast for the JT Barcelona-El Prat Airport, two scenarios have been defined: the moderate scenario with a reduction of -67% (15.9MPax) and the optimistic scenario with a reduction of -51% (24.1MPax) -percentages and total annual passengers compared to the volume of passengers in 2019. The moderate scenario represents a growth of 25% compared to 2020 while the optimistic scenario represents a growth of 90% compared to 2020.

IMPACTO DE LA PANDEMIA COVID-19 EN BARCELONA 2021

IMPACT OF COVID-19 PANDEMIC IN BARCELONA 2021

• Durante la temporada de verano de 2021 Barcelona se prevé 178 destinos totales, lo que representa un crecimiento del 9% respecto el verano del 2020 y un crecimiento del 60% respecto la temporada de invierno 2021; pero aún está 13 puntos por debajo del número de destinos registrados durante el verano del 2019.

• Observamos un destacado crecimiento en las rutas intercontinentales, especialmente en Norte América, pero aún lejos de los niveles del 2019. La mayoría de las conexiones son rutas europeas, que representan un 67% del total; mientras que el mercado doméstico representa un 17%.

• Durante el 2021 está previsto que las compañías operadoras reanuden operaciones o amplíen oferta en las siguientes rutas directas desde Barcelona:

- América del norte:** Nueva York, México DF, Cancún, Atlanta*, Boston*, San Francisco;
- Asia y Oriente Medio:** Beirut, Tel Aviv, Seúl*, Amán;
- América del Sur:** Santiago de Chile*, Buenos Aires;
- África:** Túnez, Orán, Nador

En Julio 2021 operarán en Barcelona 76 aerolíneas, es decir, un 86% de las 88 que operaban en 2019. A nivel de operaciones, durante la primera semana de Julio 2021 se han registrado 1.901 frecuencias de salida, lo cual representa un 53% respecto de las 3.559 frecuencias semanales de salida en la misma semana de 2019.

* sujeto a cambios operativos

• During the summer season of 2021 Barcelona is expected to have 178 total destinations, which represents a growth of 9% compared to the summer of 2020 and a growth of 60% compared to the winter season of 2021. However, it is still 13 points below the destinations registered during the summer of 2019.

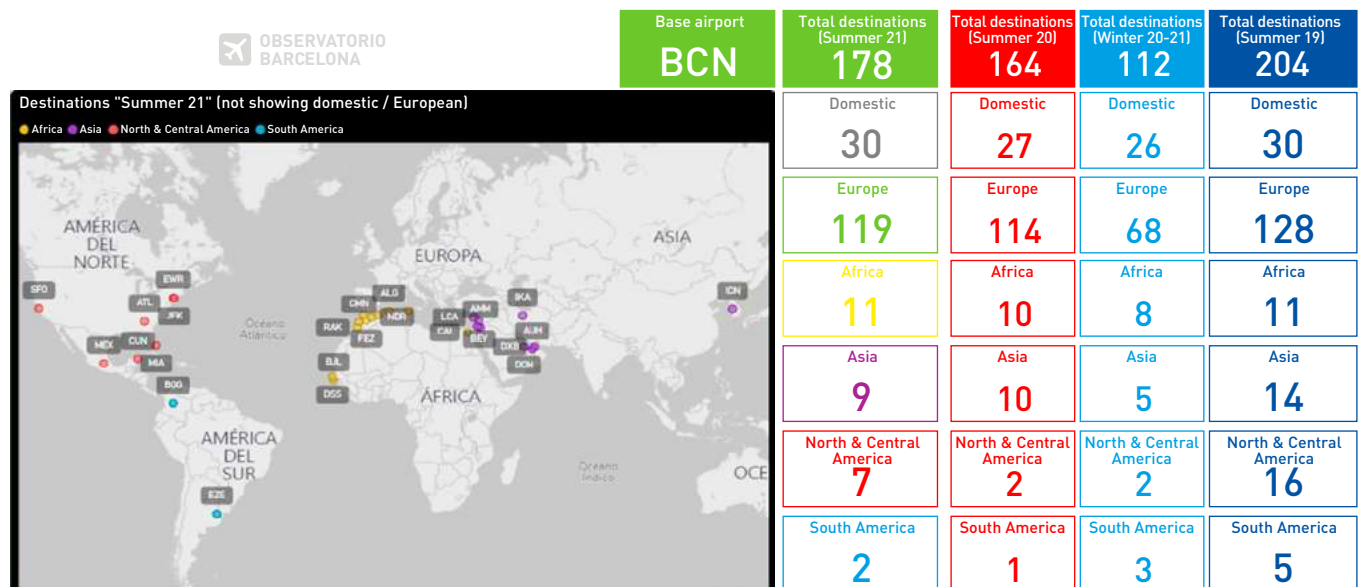
• A great growth in intercontinental routes can be observed, especially in North America, but still far from the levels of 2019. Most of the connections are European routes representing 67% of the total destinations figure, while the domestic market represents 17%.

• During the 2021 airline companies are expected to start operating or expand on the following direct routes from Barcelona:

- North America:** New York, Mexico City, Cancun, Atlanta*, Boston*, San Francisco,
- Asia and the Middle East:** Beirut, Tel Aviv, Seoul*, Amman.
- South America:** Santiago de Chile*, Buenos Aires,
- Africa:** Tunisia, Oran, Nador

In July 2021, 76 airlines will operate in Barcelona, which represents 86% of the 88 that operated in 2019. Regarding operations, 1,901 departure frequencies have run during the first week of July 2021, which represent 53% of the 3,559 weekly departure frequencies registered during the same week in 2019.

* subject to operational changes

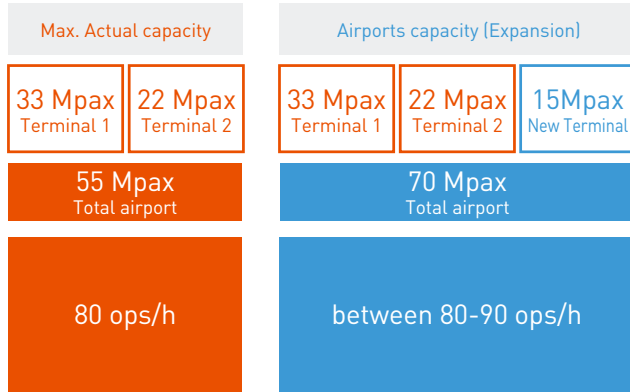


Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de MIDT sobre / Source: GPA using MIDT sobre data

IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO J.T. BCN-EL PRAT SOBRE EL TERRITORIO

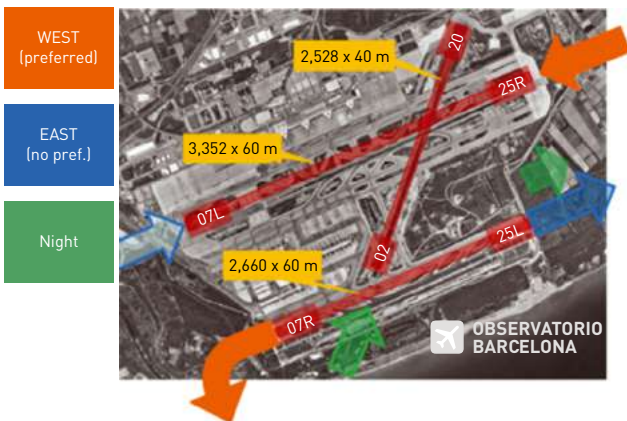
IMPACT OF THE EXPANSION OF J.T. BCN-EL PRAT AIRPORT ON THE TERRITORY

J.T. BARCELONA EL PRAT CAPACITY



Fuente: GPA / Source: GPA

J.T. BARCELONA EL PRAT RUNWAY CONFIGURATION



Fuente: GPA / Source: GPA

PROTECTED ZONES AROUND AIRPORT



Fuente: GPA / Source: GPA

• El aeropuerto de Barcelona, con la infraestructura actual, tiene una capacidad máxima de 55 M de pasajeros anuales. En 2019 se llegó a 52,7 M de pasajeros. Dada la situación ligada a la disminución de tráfico durante el 2020 a causa de la pandemia COVID-19 se prevé que se llegue al punto de saturación en 2026. Por esta razón es importante adelantar con suficiente antelación dicha ampliación.

• La ampliación presentada recientemente por AENA se divide en dos actuaciones principales: por un lado, la construcción de la terminal satélite y por otro lado la extensión 500m de la pista mar por la cabecera 25L. Estas actuaciones permitirían llegar a una capacidad máxima de 70M de pasajeros año y entre 80-90 movimientos hora.

• Actualmente la configuración de pista preferente es la marcada en color naranja en la figura. Los despegues se realizan normalmente por la pista mar (07R-25L), con un giro hacia al mar después del despegue para reducir el impacto acústico sobre Gavà Mar. Excepto en algunas situaciones en las que las aeronaves necesitan más longitud de pista y entonces se requiere despegar por la pista tierra (07L-25R); por ejemplo, en verano y en aeronaves de fuselaje ancho y a plena carga. Estas situaciones de cambio de pista reducen la operativa óptima del aeropuerto.

• La ampliación de la pista mar en la cabecera 25L permitiría equiparar las dos pistas paralelas y que se pudiera despegar en la pista mar en la mayoría de situaciones, además de permitir el giro hacia el mar antes, lo que reduciría aún más el impacto acústico sobre los vecinos de Gavà mar y Castelldefels.

• Actualmente la zona donde se ampliaría la cabecera de la pista 25L corresponde a la zona húmeda de la Ricarda, el cual es un espacio natural protegido de la Red Natura 2000 y ZEPA (zona especial protección de aves).

• AENA propone una serie de medidas compensatorias para ampliar un 25% más la superficie protegida, compensando los hábitats afectados con nuevas zonas protegidas en una relación de 1:10.

• The Barcelona airport has a maximum capacity of 55 M passengers per year, on the basis of its current infrastructure. In 2019, 52.7 M passengers were reached. Given the situation linked to the decrease in traffic during 2020 due to the COVID-19 pandemic, it is expected that the saturation point will be reached in 2026. For this reason, it is important to undertake a new expansion asap.

• The expansion recently presented by AENA is based on two main actions: The construction of the satellite terminal and the 500m extension of the "sea" runway through the 25L. These actions would allow reaching a maximum capacity of 70M passengers per year and between 80-90 movements per hour.

• Currently the preferred configuration is the one marked in orange in the figure. Take-offs are normally carried out by the "sea" runway (07R-25L), with a turn towards the sea after takeoff to reduce the acoustic impact on Gavà Mar. Except in some situations where the aircraft need more runway length and then it is required to take off from the "land" runway (07L-25R); for example, in summer with a widebody aircraft and maximum weight. These runway change situations reduce the optimal operation of the airport.

• The expansion of the "sea" runway at the 25L would provide a system of two parallel runways with the same length. Allowing an earlier turn towards the sea, it would further reduce the acoustic impact on the Gavà Mar area and Castelldefels.

• The area that would be affected by the expansion of runway 25L corresponds to the Ricarda wetland area, which is a protected natural area of the Natura 2000 Network and also a ZEPA (special bird protection area).

• AENA proposes a series of compensatory measures to expand the protected area by an additional 25%, compensating the affected habitats with new protected areas on the basis of a 1:10 ratio.

IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO J.T. BCN-EL PRAT SOBRE EL TERRITORIO

IMPACT OF THE EXPANSION OF J.T. BCN-EL PRAT AIRPORT ON THE TERRITORY

- La capacidad del aeropuerto de Barcelona según las predicciones de crecimiento llegará a unos 26M de pasajeros en 2021 y en 2026 se alcanzará la capacidad máxima de la infraestructura actual.
- Según el calendario propuesto por el gestor aeroportuario, en Septiembre de 2021 se tendría que aprobar el DORA II (Documento de Regulación Aeroportuaria) del período 2022-2026 a fin de que durante el período 2022-2025 se pudiera elaborar y aprobar el nuevo plan director, así como la evaluación del impacto ambiental, que requerirá un resultado favorable de la comisión europea al afectar una zona protegida de la red natura.
- Si todo va según la previsión, entre 2025 y 2030 se construiría la nueva terminal satélite, así como la ampliación de la pista mar, aumentando en 2031 la capacidad máxima del aeropuerto hasta los 70M pax anuales.
- En caso de no aprobarse esta ampliación en el DORA II y ser necesario esperar hasta el DORA III, la entrada en el servicio de la terminal satélite y ampliación de pista se retrasaría hasta el 2036.
- En conclusión, es importante remarcar que la ampliación permitiría poner la infraestructura al nivel de otros aeropuertos europeos competidores a fin de que sea atractiva para nuevas conexiones de largo radio y Barcelona pueda ser un aeropuerto HUB. Barcelona ha demostrado la viabilidad del modelo de aerolíneas de larga distancia low cost y actualmente dispone de Vueling como líder de mercado para la conexión y alimentación de dichos vuelos de largo radio. Remarcar que los vuelos directos de largo radio son clave para el desarrollo de la carga aérea en el aeropuerto de Barcelona.
- According to the growth predictions the Barcelona airport will reach a capacity of 26M passengers in 2021. The maximum capacity level of the current infrastructure is expected to be reached in 2026.
- According to the calendar proposed by AENA, the DORA II (Airport Regulation Document) for the period 2022-2026 should be approved by September 2021. This timing will allow the new master plan to be drawn up and approved during the period 2022-2025, as well as the environmental impact assessment, which will require a favorable evaluation from the European Commission due to the affection of a Natura network protected area.
- If everything goes according to plan, the new satellite terminal and the expansion of the sea runway would be built between 2025 and 2030, increasing the maximum capacity of the airport to 70M pax per year in 2031.
- If this extension is not approved in DORA II and it is necessary to postpone the works until DORA III, the entry into service of the satellite terminal and runway extension would be delayed until 2036.
- In conclusion, it is important to note that the expansion would make it possible to bring the infrastructure to the level of other competing European airports in order to make it attractive for new long-haul connections and Barcelona to be a HUB airport. Barcelona has proved the viability of the low cost long-haul airline model and currently counts on Vueling as the market leader for connecting and feeding these future long-haul flights. It should be noted that direct long-haul flights are key to the development of air cargo at Barcelona airport.

CAPACITY FORECAST FOR BARCELONA AIRPORT EXPANSION

