

BARCELONA
AIR TRAFFIC
INTELLIGENCE UNIT

OBSERVATORIO
DE TRÁFICO AÉREO
DE BARCELONA

Report Winter 2023-24

Informe Invierno 2023-24



47



Patrocinadores: / Sponsors:

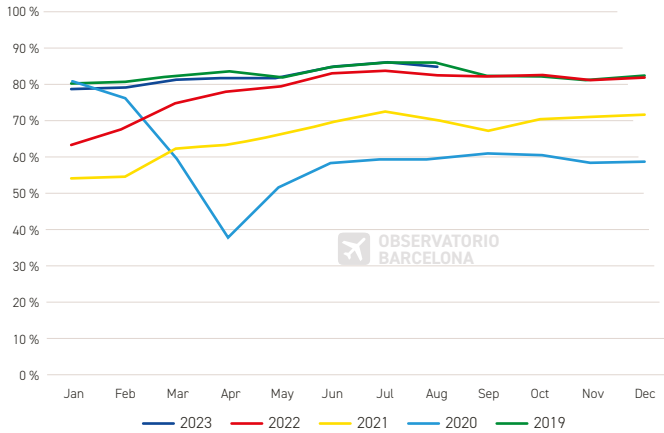


Elaborado Diciembre 2023 por:
Produced December 2023 by:



ANÁLISIS DEL MERCADO MUNDIAL Y EUROPEO 2023 WORLDWIDE AND EUROPEAN MARKET 2023 ANALYSIS

LOAD FACTORS RETURN TO PREPANDEMIC LEVELS



Fuente: IATA / Source: IATA

• El tráfico aéreo recupera niveles de factor de carga por encima del 80% similares a los de la pandemia. Ésta es una muy buena señal para la salud financiera de las aerolíneas y del sector en general.

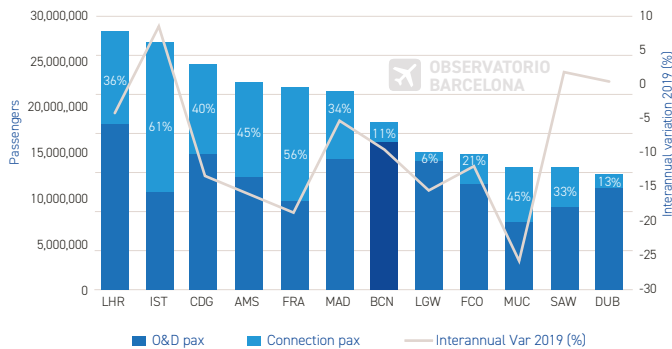
• En el segundo gráfico se observa que, en el caso del aeropuerto de BCN, el retroceso del tráfico total respecto al 2019 (-9,6%) es más reducido que en otros grandes aeropuertos europeos (AMS, CDG y FRA tienen decrecimientos de dos cifras). Por otro lado, BCN continúa en la 7ª posición en el ranking de aeropuertos europeos con más pasajeros, en referencia al anterior observatorio. Los pasajeros de conexión representan un 11%, una cifra superior a los porcentajes anteriores a la pandemia, pero que continúa siendo relativamente baja en comparación a los principales aeropuertos europeos.

• Cabe destacar que BCN ha sido el segundo aeropuerto europeo en demanda de tráfico origen-destino (O&D), en el periodo enero-septiembre 2023, alcanzando los 16 millones de pasajeros direccionales (un sentido). Esta cifra le ha permitido posicionarse por delante de otras grandes infraestructuras europeas como París-Charles de Gaulle (CDG) o Madrid-Barajas (MAD).

• Desde el punto de vista de ciudad, Barcelona se posiciona en 5ª posición del ranking de ciudades europeas en tráfico origen-destino (O&D), por encima de Madrid, Roma y Ámsterdam, entre otras. Destacar el liderazgo de Londres (con una gran diferencia respecto al segundo), así como la 10ª posición de Palma de Mallorca.

BCN BECOMES THE 7th BUSIEST EUROPEAN AIRPORT (DIRECTIONAL PAX)

Top 12 European airports by total Traffic Jan23-Sep23



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de Sabre MIDT
Source: GPA using data from Sabre MIDT

*Tráfico O&D por aeropuerto es diferente al tráfico O&D por ciudad ya que una ciudad puede contener varios aeropuertos.

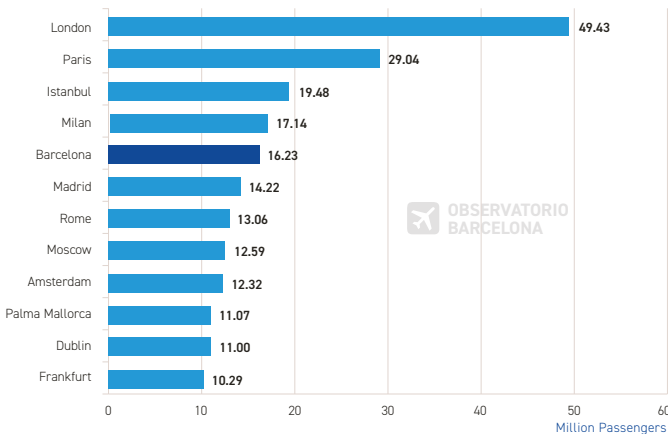
• Air traffic recovers passenger load factor levels above 80%, similar to before the pandemic. This is a very good sign for the financial health of airlines and the sector as a whole.

• In the second graph it can be observed that at BCN airport the reduction in total traffic per airport compared to 2019 (-9.6%) remains below other main European airports (AMS, CDG, and FRA have two-digit decreases). Barcelona airport continues in 7th place among the European airports with the most passengers, in reference to the previous observatory. Connecting passengers represent 11%, a figure higher than percentages before the pandemic, but still small in comparison to the main European airports.

• It is worth noting that BCN, by demand for origin-destination (O&D) traffic from January-September 2023, is the second European airport with 16 million directional passengers (one-way). This figure allowed BCN to rank ahead other large European infrastructures such as Paris-Charles de Gaulle (CDG) or Madrid-Barajas (MAD).

BCN IS THE 5th CITY IN O&D DIRECTIONAL TRAFFIC IN EUROPE

Top European Cities by O&D traffic Jan-Sep23



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de Sabre MIDT
Source: GPA using data from Sabre MIDT

• The city of Barcelona remains in 5th place in the ranking of European cities in origin-destination (O&D) traffic demand, above Madrid, Rome and Amsterdam. The leadership of London also stands out, as well as the maintenance of Palma de Mallorca in 10th position in the classification.

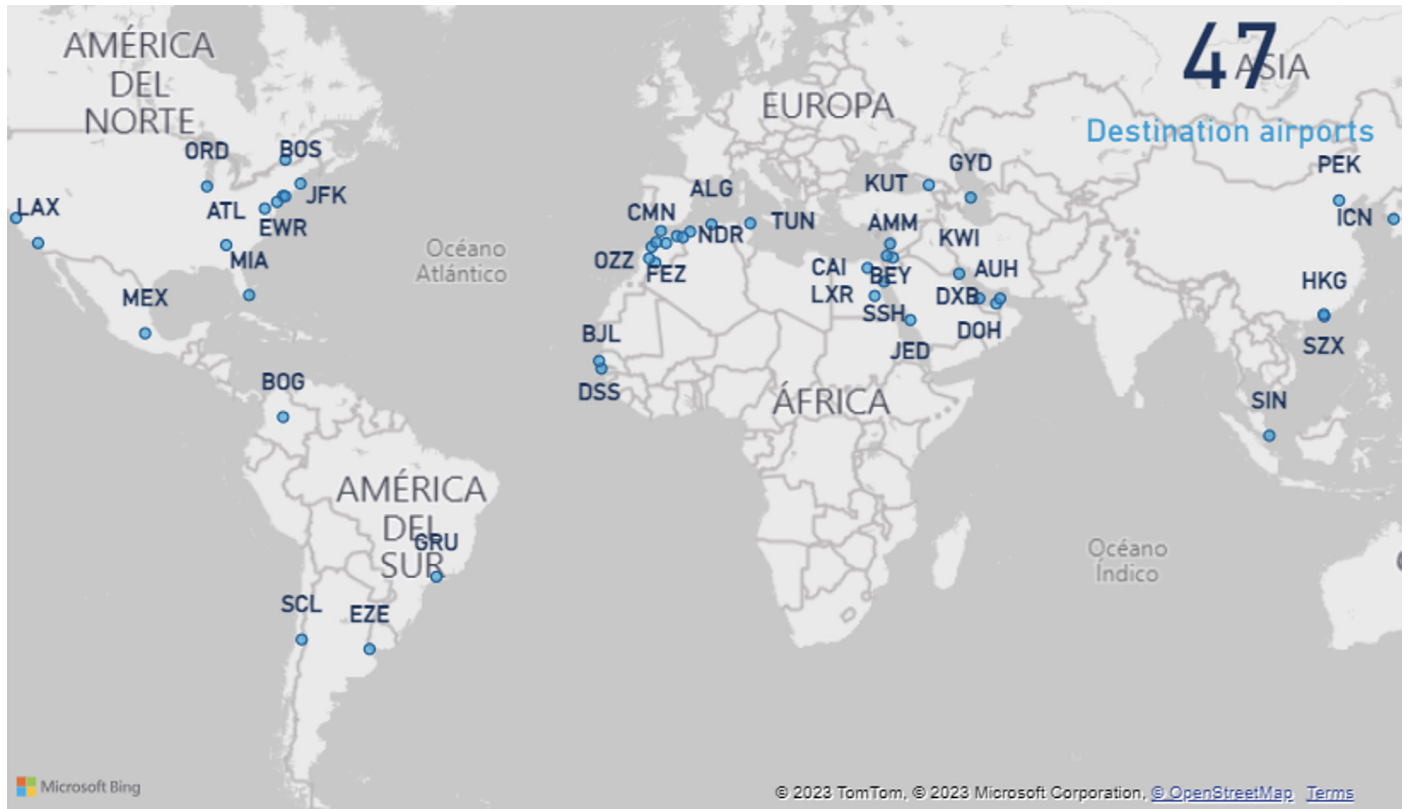
*O&D traffic by airport is different from O&D traffic by city since a city can contain several airports.

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA | SITUATION ANALYSIS OF BARCELONA AIRPORT I

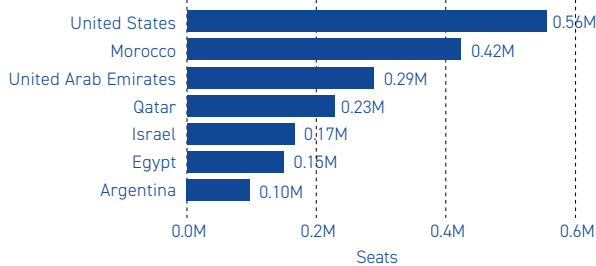
- Considerando la actual temporada de invierno 2023-24, BCN dispondrá de un total de 47 destinos intercontinentales, ofreciendo 6 destinos más que en la temporada de invierno 2019-20, donde se disponían de 41.
- La oferta total para la temporada de invierno 2023-24 es de 11.466.302 plazas, cifra que supone un crecimiento del +18% respecto la temporada de invierno anterior (y un crecimiento del +12% respecto al total de plazas ofertadas en invierno 2019-20).
- Analizando el ranking de aeropuertos europeos en volumen total de destinos para la temporada de invierno 2023-24, Barcelona se sitúa en la 9ª posición (con 179 destinos).
- Destacar el nuevo destino a Kuwait, que inició operaciones en octubre de 2023 con 3 frecuencias semanales.

- For the current winter season, 2023-24, BCN will offer 47 intercontinental destinations, offering 6 more destinations than the winter season 2019-20, when 41 destinations were available.
- The total offer for this 2023-24 winter season is 11,466,302 seats, which represents a growth of +18% compared to last winter season and also a growth of +12% compared to the total seats offered in winter 2019-20.
- Evaluating the ranking of European airports in terms of destinations for the 2023-24 winter season, Barcelona is in 9th position (with 179 destinations).
- It is worth noting Kuwait a new destination of the airport, which started operations in October 2023 offering 3 weekly frequencies.

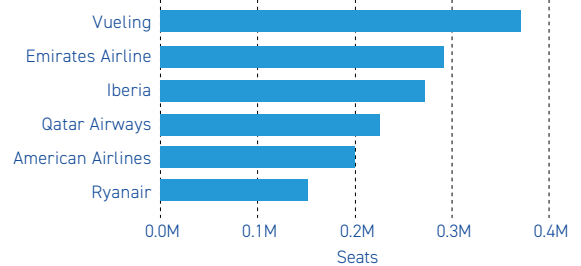
INTERCONTINENTAL ROUTE MAP FOR BARCELONA, WINTER 2023-24



Intercontinental offers: Main Countries



Intercontinental offers: Main Airlines



	Destinations W 19-20	Destinations W 23-24	Variation
Intercontinental	41	47	+15 %
Europe	103	103	0 %
Domestic	29	29	0 %
Total	173	179	+3 %

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

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA II

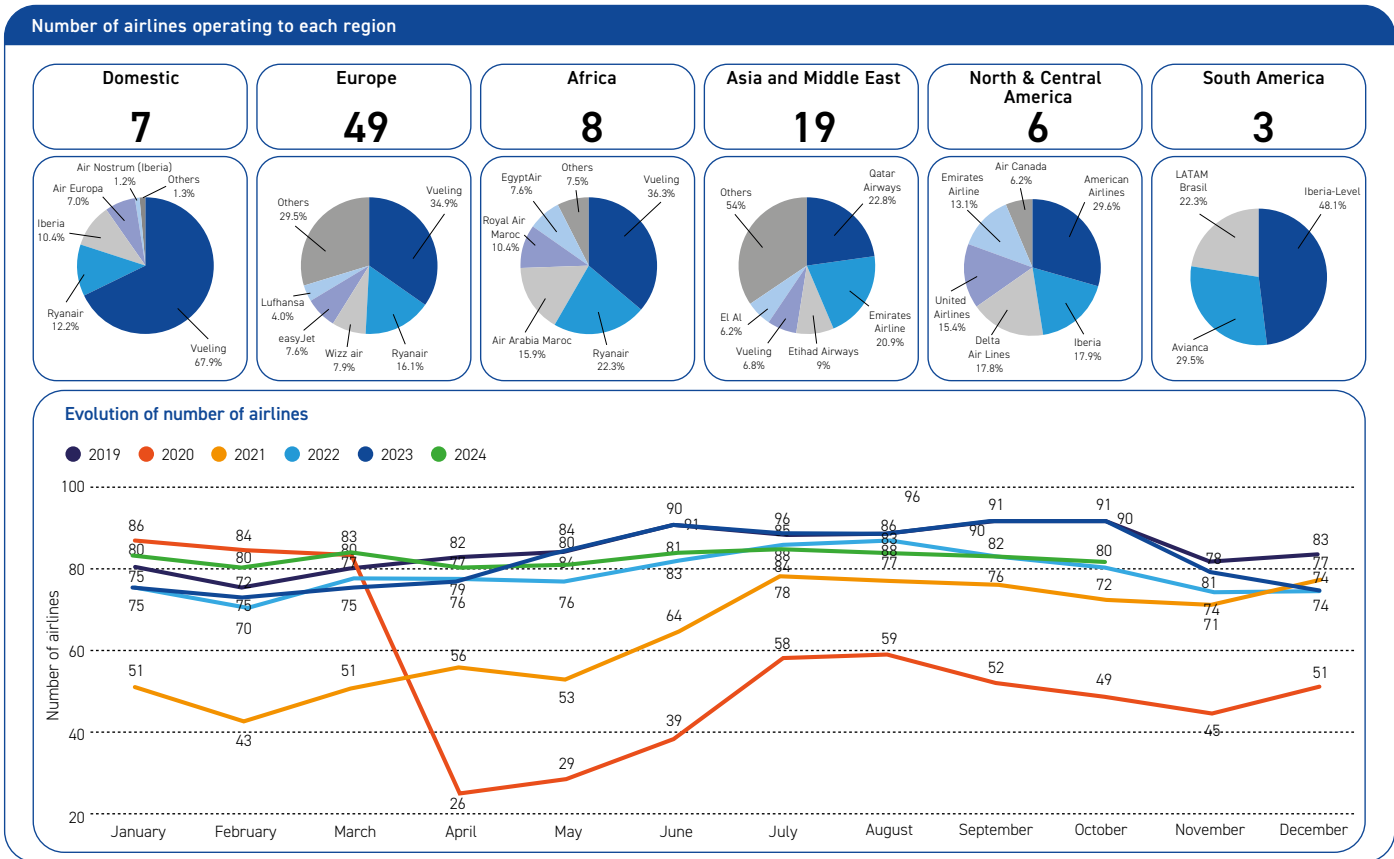
SITUATION ANALYSIS OF BARCELONA AIRPORT II

- A nivel intercontinental, durante la temporada de invierno 2023-24 es importante destacar la apertura con Asia, así como el mantenimiento de las conexiones con el continente americano: Estados Unidos, Canadá y América Latina.
- El mercado estadounidense dispondrá de un total de 286,065 plazas esta temporada invernal (+11% respecto el mismo periodo de 2019-20). Por su parte, Canadá mantiene la oferta respecto al periodo prepandemia (con 21.921 asientos), mientras que América Latina la incrementa en un +8% (199.900 asientos).
- En relación a los destinos, las rutas a Filadelfia y Washington se han alargado unas semanas en temporada de invierno, mientras que el vuelo a Atlanta operará la temporada de invierno completa.
- Los destinos intercontinentales no recuperados después de la pandemia, y que deberían ser prioritarios a recuperar por su volumen e importancia económica son Hong-Kong, Shanghai y Lima.
- En lo referido a aerolíneas, Barcelona ha recuperado buena parte de las 103 compañías que operaron en invierno 2019-20, alcanzando la cifra de 84 aerolíneas en la temporada de invierno actual. Destaca el dominio de Vueling, especialmente en el mercado doméstico y europeo, con el 68% y 36% de cuota, respectivamente.

- In terms of intercontinental offer, it is worth highlighting the connection with Asia, as well as the continuation of American connections: United States, Canada and Latin America .
- The United States will offer 286,065 seats this winter 2023-24 season (+11% compared to winter 2019-20). Canada with 21,921 maintains the seats compared to the pre-pandemic period. Seats in Latin America increase by +8% (up to 199,900 seats) compared to the pre-pandemic offer.
- Regarding destinations, the flight connection with Philadelphia and Washington has been extended some weeks into the winter season, and the flight to Atlanta now operates the whole winter season.
- Intercontinental destinations that have not yet been recovered since the pandemic and that should be a priority to recover due to their volume and economic importance are Hong Kong, Shanghai, and Lima.
- As far as airlines are concerned, Barcelona has recovered many of the 103 companies from winter 2019-20, with 84 this winter 2023-24. The dominance of Vueling stands out, especially in the domestic and European markets, with 68% and 36% of the share, respectively.

BARCELONA AIRLINES AND MARKETSHARE WINTER 2023-2024

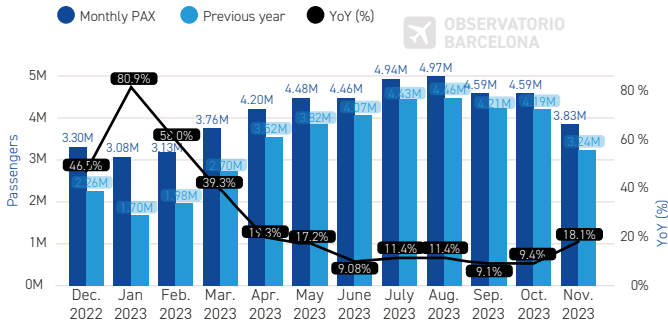
	Airlines W 19-20	Airlines W 23-24	Variation
Intercontinental	37	33	-11 %
Europe	55	49	-11 %
Domestic	8	7	-13 %
Total	103	84	-18 %



Fuente: Elaboración GPA a partir datos MiDT Sabre / Source: GPA using MiDT Sabre data

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA III SITUATION ANALYSIS OF BARCELONA AIRPORT III

BARCELONA PASSENGER TRAFFIC 2023



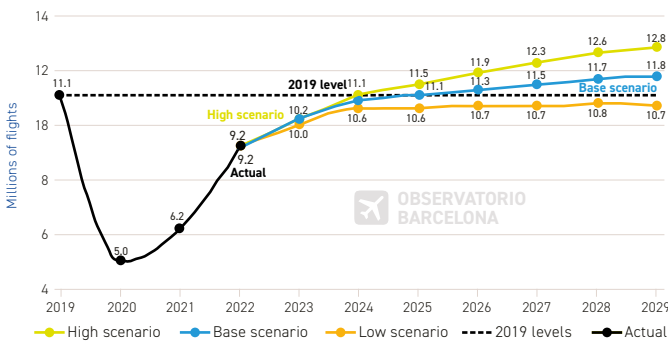
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
Source: GPA using AENA data

• El aeropuerto de Barcelona JT-El Prat ha registrado hasta noviembre un total de 46.037.204 pasajeros acumulados durante el año 2023, esto representa un +20% de incremento respecto el mismo período del año 2022. No obstante, la cifra aún está por debajo de 2019 (-6,1%). La cuota de pasajeros en clase 'business' fue del 3% en el citado periodo.

• Los resultados varían en los diferentes aeropuertos nacionales. Por ejemplo, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas presenta un volumen de 55.204.422 pasajeros en el mismo periodo, hecho que supone un retroceso del -2,9% respecto a 2019. La explicación para ese mejor comportamiento del aeropuerto madrileño puede justificarse por diversos factores: el hecho de ser 'hub' para grandes aerolíneas con oferta de largo radio (Iberia, Air Europa), su gran oferta hacia Latinoamérica y su menor dependencia del tráfico asiático, entre otros.

• Eurocontrol ha actualizado sus previsiones en otoño 2023 y prevé tres escenarios de crecimiento. De acuerdo con el escenario intermedio, la recuperación del número total de operaciones en Europa respecto a 2019 (11,1 millones) se espera en 2025, al haberse ralentizado las expectativas anteriores de recuperación. A partir del 2025, se prevé un crecimiento del +1,6% anual.

EUROPEAN FORECAST 2023-2029 Expected flight scenarios evolution



Fuente: Eurocontrol / Source: Eurocontrol

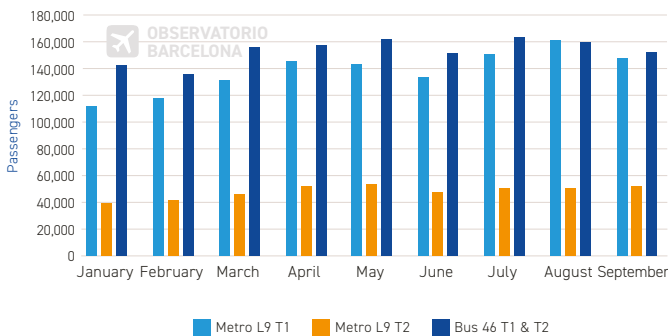
• En relación al transporte terrestre hacia el aeropuerto de BCN, el promedio de usuarios que utilizaron el transporte público de Metro (Línea 9) y Bus (Línea 46) para llegar a la infraestructura fue de 340.000 pasajeros mensuales (esta cifra puede incluir pasajeros, acompañantes y trabajadores del aeropuerto).

• Estas cifras son relativamente discretas comparadas con la media 4,18 millones de pasajeros mensuales que gestionó el aeropuerto en 2023. Sin embargo, no incluye la concesión de la línea de AEROBUS T1 y T2 (que puede gestionar unos 500.000 PAX al mes aproximadamente) ni la línea de tren de Cercanías-Renfe que finaliza en la T2.

• Barcelona JT-El Prat airport recorded a total of 46,037,204 accumulated passengers until November during this year, 2023, representing a +20% increase compared to the same period in 2022, but a reduction of -6.1% compared to 2019. The volume of business class passengers stands at 3%.

• Figures vary in the different national airports; for instance, Adolfo Suárez Madrid-Barajas airport has a volume of 55,204,422 in the same period, with a reduction of only -2.9%. The explanation for this better performance at MAD can be justified by different factors: MAD is a 'hub' for large airlines with long-haul offer (Iberia, Air Europa), its great offer to Latin America and its lower dependence on Asian traffic, among others.

CONNECTION TO BCN AIRPORT BY PUBLIC TRANSPORT (2023)



Fuente: TMB / Source: TMB

• Eurocontrol updated its forecasts in autumn 2023 and foresees three growth scenarios. According to the intermediate scenario, the recovery of the total number of operations in Europe in 2019 (11.1 million) is expected in 2025, as previous expectations of recovery have slowed down. Starting in 2025, growth of +1.6% annually is expected.

• Regarding the land transportation from/to the airport, the average number of users who used public transport (Metro-Line 9 and Bus-Line 46) to reach the infrastructure was 340,000 passengers per month (this figure may include passengers, companions and airport workers).

• These figures are relatively modest compared to the average 4.18 million monthly passengers that the airport managed in 2023. However, it does not include the concession of the AEROBUS line T1 and T2 (which can handle approximately 500,000 PAX per month) nor the Cercanías-Renfe train line that ends at T2.

COMPARATIVA DEL AEROPUERTO DE BARCELONA BENCHMARKING BARCELONA AIRPORT

• El ejercicio detallado a continuación tiene como objetivo evaluar diferentes indicadores relacionados con la oferta intercontinental de varios aeropuertos europeos. Se han seleccionado aeropuertos comparables y de algún modo competidores con BCN en dichas rutas. Además de ser similares en volumen de pasajeros, otro criterio ha sido el hecho de no ser grandes 'hubs' de grandes compañías de bandera, a excepción de Madrid (Iberia) y en menor medida Múnich (segundo 'hub' de Lufthansa).

• Las variables escogidas se listan a continuación (todas ellas referidas a la temporada de verano 2023): % de asientos intercontinentales, número total de asientos intercontinentales, recuperación de plazas intercontinentales respecto a 2019, número de destinos intercontinentales, % de recuperación del número de destinos intercontinentales respecto a 2019, volumen de operaciones intercontinentales, % de recuperación de las operaciones intercontinentales respecto a 2019, % de estacionalidad invierno 22-23 vs verano 23, y volumen de aerolíneas que operan intercontinentalmente.

• Se puede observar que el aeropuerto de Barcelona, en base a las anteriores variables, presenta un rendimiento muy similar a aeropuertos como Viena, Múnich o Milán. Estos tres aeropuertos (y también el resto), superan a BCN especialmente en el indicador relativo a la cuota de asientos intercontinentales frente a su oferta total. La amplia oferta europea de Vueling en BCN impacta directamente sobre este indicador.

• Los casos de Madrid y Roma, los dos aeropuertos que más destacan en el ejercicio realizado, superan en general a BCN en la mayoría de las variables, principalmente debido a la gran oferta hacia el continente americano que ofrece Madrid, así como la amplia oferta asiática que ofrece la capital italiana.

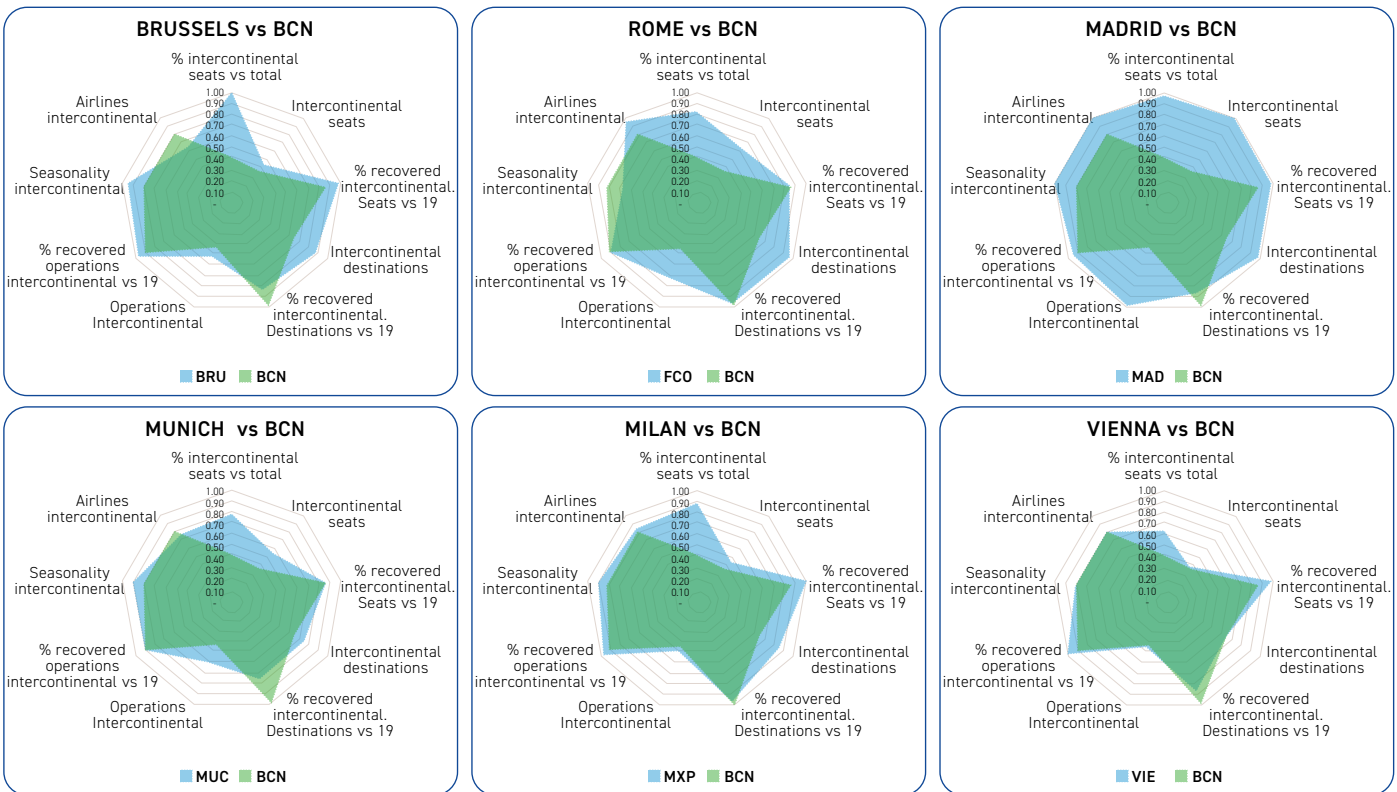
• The exercise detailed below aims to evaluate different indicators related to the intercontinental offer of several European airports. Comparable and somewhat competing airports with BCN on these routes have been selected. In addition to being similar in passenger volume, another criterion has been the fact that they are not hubs of flag carriers, except for Madrid (Iberia) and Munich (Lufthansa's second hub).

• The chosen indicators are the following (all referring to the 2023 summer season): % of intercontinental seats, total number of intercontinental seats, intercontinental seats recovery compared to 2019, number of intercontinental destinations, intercontinental destinations recovery compared to 2019, volume of intercontinental operations, intercontinental operations recovery compared 2019, % seasonality winter 22-23 vs summer 23 and volume of airlines that operate intercontinentally.

• It can be observed that Barcelona airport with the aforementioned variables is very similar to Vienna, Munich or Milan. These three airports (and also the rest) surpass BCN especially in the indicator relating to the share of intercontinental seats compared to the total ones. The wide European offer of Vueling in BCN directly impacts this indicator.

• The cases of Madrid and Rome, the two airports with best performance in this benchmarking, generally surpass BCN in most variables, mainly due to the great offer to the American continent that Madrid has, as well as the wide Asian connections that the Italian capital offers.

BENCHMARKING EUROPEAN AIRPORTS VS BCN (SUMMER 2023)



Fuente: Elaboración GPA a partir datos MiDT Sabre / Source: GPA using MiDT Sabre data