

Diagnóstico de la carga aérea en el aeropuerto de Madrid- Barajas y líneas de desarrollo

febrero 2010

Resumen ejecutivo



asociación española de couriers internacionales

Antecedentes

- ✓ Por iniciativa de **MPL**, se constituyó en 2009 el **Grupo de Trabajo de Carga Aérea**, que a lo largo de 2009 y 2010 ha estado trabajando en el diagnóstico de la carga aérea en el aeropuerto de Madrid-Barajas, y en el establecimiento de líneas de desarrollo de la actividad.
- ✓ La dinámica del Grupo de Trabajo, mediante reuniones de trabajo periódicas, se reforzó con la contratación de los servicios profesionales de uno de los miembros del Grupo, por medio de la empresa Landside, que ha prestado servicio de documentación, soporte especializado y coordinación de las deliberaciones del Grupo de Trabajo
- ✓ Las conclusiones del citado Grupo de Trabajo, reflejadas en el documento “ Marco Estratégico de la carga aérea en Madrid” se contrastaron y validaron , por medio de reuniones de trabajo, con asociaciones sectoriales, incorporando sus reflexiones y sugerencias.

Índice de los documentos elaborados

Modulo 1. Las infraestructuras para el transporte aéreo de mercancías

Modulo 2. La cadena logística del transporte de mercancías

Modulo 3. Análisis de los tráficos de carga aérea en el aeropuerto de Madrid- Barajas

Modulo 4. Benchmarking de aeropuertos internacionales

Modulo 5. Marco Estratégico de la carga aérea en Madrid

1. El mercado de la carga aérea en Madrid

Los aeropuertos europeos y la posición de Madrid

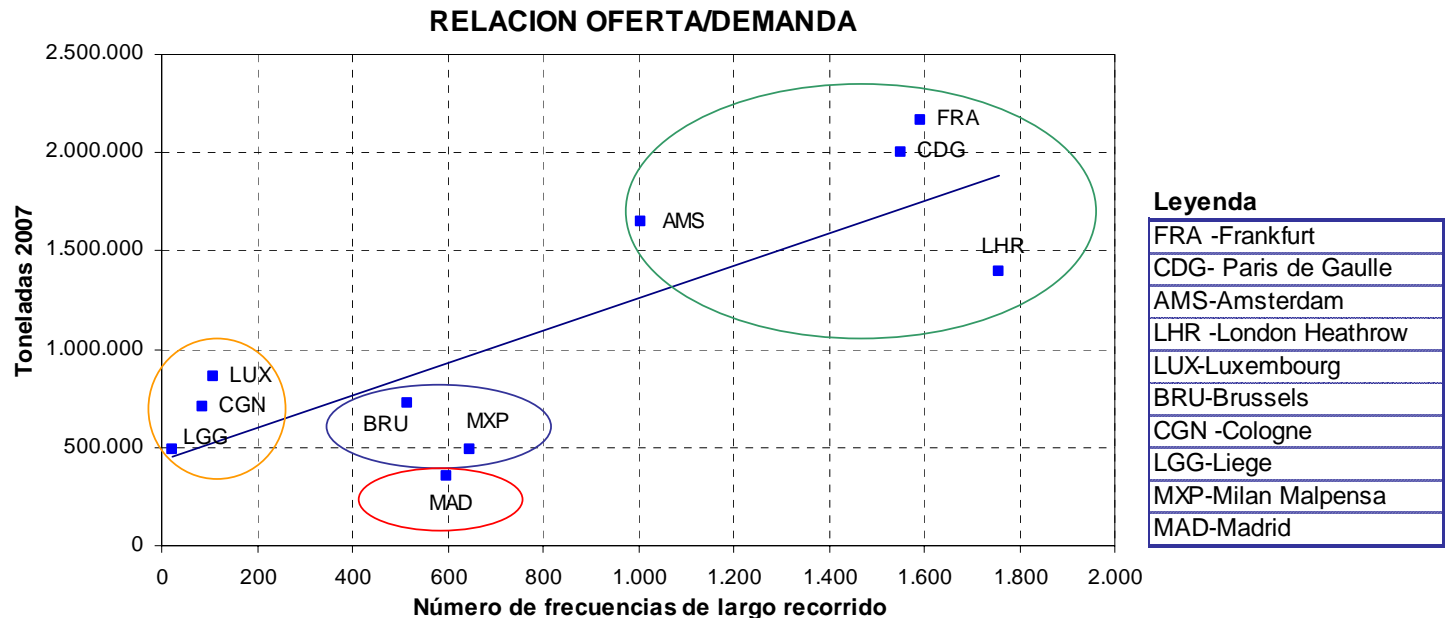
RANKING POR AEROPUERTO CARGA

RNK	AEROPUERTO	TM 2007
1	Frankfurt (FRA)	2.169.025
2	Paris de Gaulle (CDG)	2.005.160
3	Amsterdam (AMS)	1.651.385
4	London Heathrow (LHR)	1.395.909
5	Luxembourg (LUX)	856.740
6	Brussels (BRU)	728.689
7	Cologne (CGN)	710.244
8	Liege (LGG)	489.746
9	Milan Malpensa (MXP)	486.169
10	Madrid (MAD)	356.427
	Resto	6.403.092
	TOTAL EUROPA	16.896.160

El *gap* entre la carga que se maneja en los aeropuertos europeos y en Madrid ha **seguido aumentando** en el periodo 2001-2007, lo que confirma la falta de competitividad frente a los hub europeos

La diferencia fundamental con **5 aeropuertos regionales europeos** es el mayor volumen de carga generado por la instalación de un operador integrador o compañía carguera

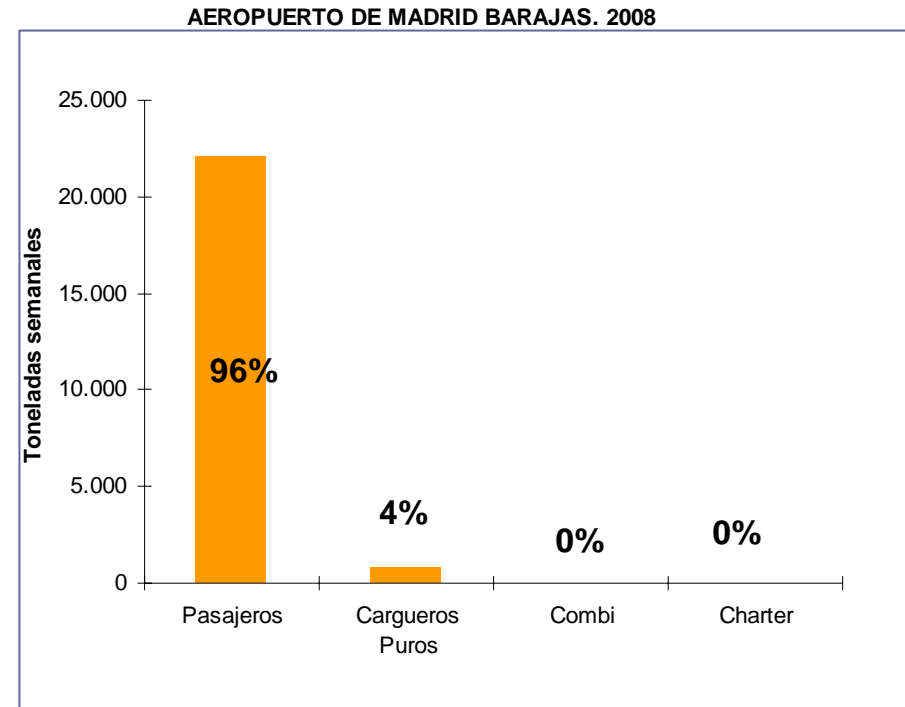
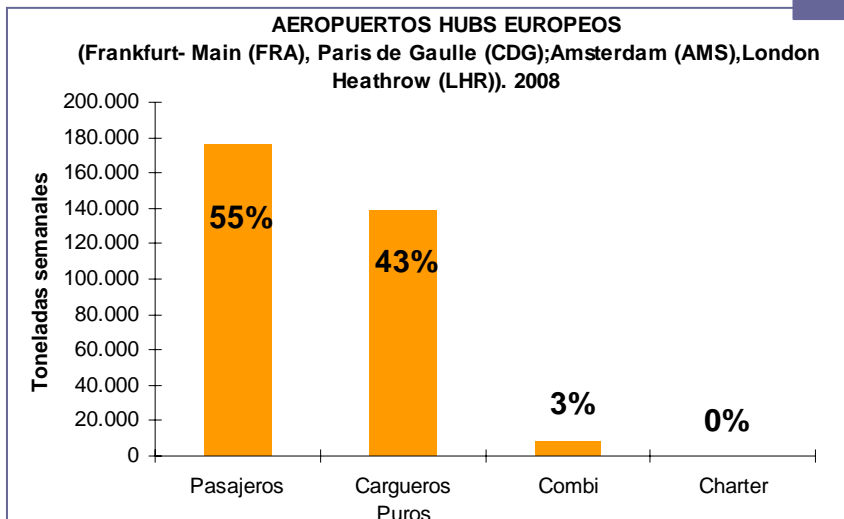
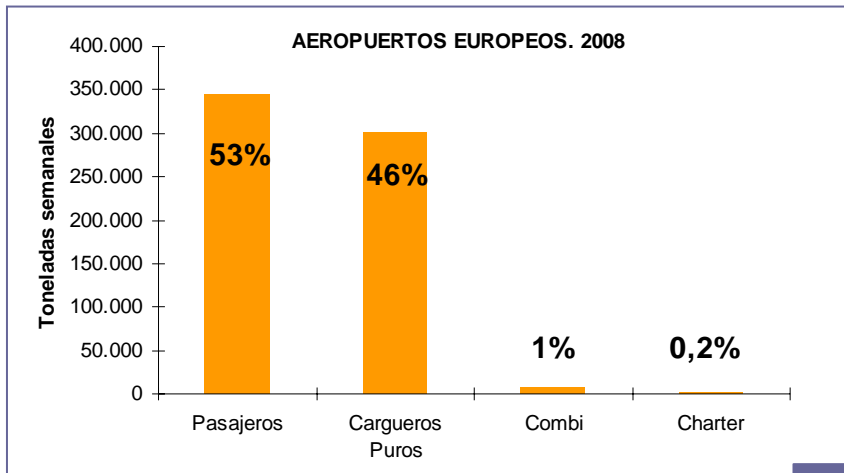
La oferta de frecuencias semanales de largo recorrido permite evaluar las características de los aeropuertos



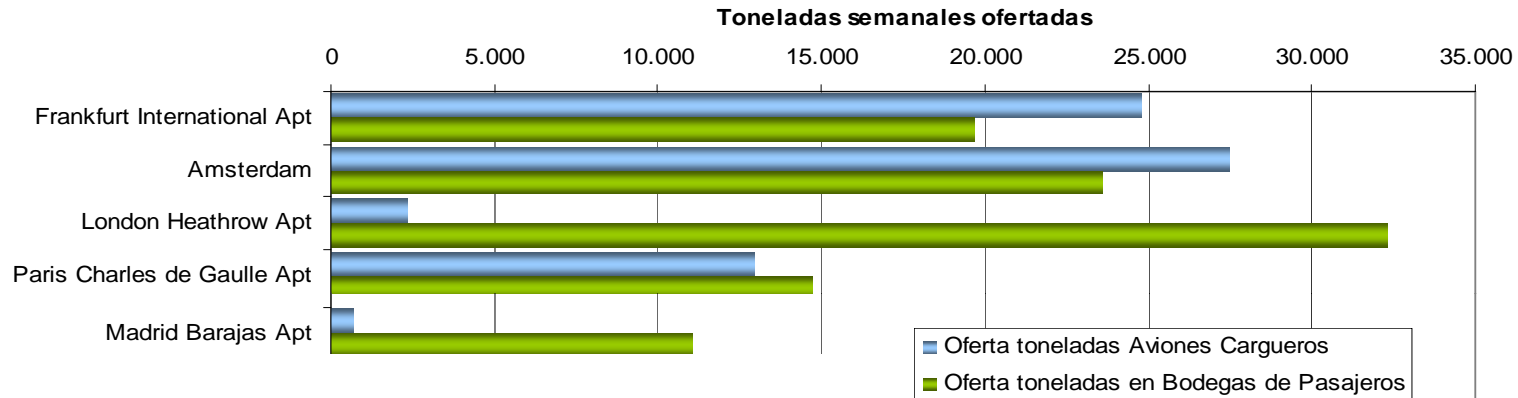
- **Frankfurt y Charles de Gaulle.** Combinación de ubicación estratégica, mercado domestico y orientación a la carga aérea de las compañías de bandera y el aeropuerto
- **Londres-Heathrow,** debido a su carácter insular, ofrece un volumen de frecuencias superior a Frankfurt y Charles de Gaulle, pero el volumen de carga total es menor, no superando los 1.500.000 de toneladas. La carga con destino / origen Europa sale del continente
- **Amsterdam** ofrece un volumen de frecuencias semanales menor que los anteriores, pero llega a transportar más que Heathrow, por la presencia de cargueros. Es un aeropuerto de transito con un menor mercado interior en pax y carga, pero con una ubicación estratégica y orientación al transito a destinos de larga distancia

La distribución de la carga aérea en Madrid penaliza las aeronaves cargueras respecto a la media europea y de la de los hubs europeos

TONELADAS SEMANALES OFERTADAS EN LOS VUELOS INTERNACIONALES POR TIPO DE SERVICIO-VUELO.



Existen notables diferencias entre la oferta de carga del Aeropuerto de Madrid con la de los cuatro aeropuertos hub europeos en volumen y tipología



En los 4 primeros aeropuertos europeos es significativa la presencia de aeronaves cargueros en las flotas de las compañías de bandera, con la excepción de *British Airways* que recurre a charterar aeronaves cargueros:

Lufthansa dispone de 19 MD-11 F

Air France- KLM dispone de 9 B 747-200F, 3 B 747- 400 ERF y aeronaves combi

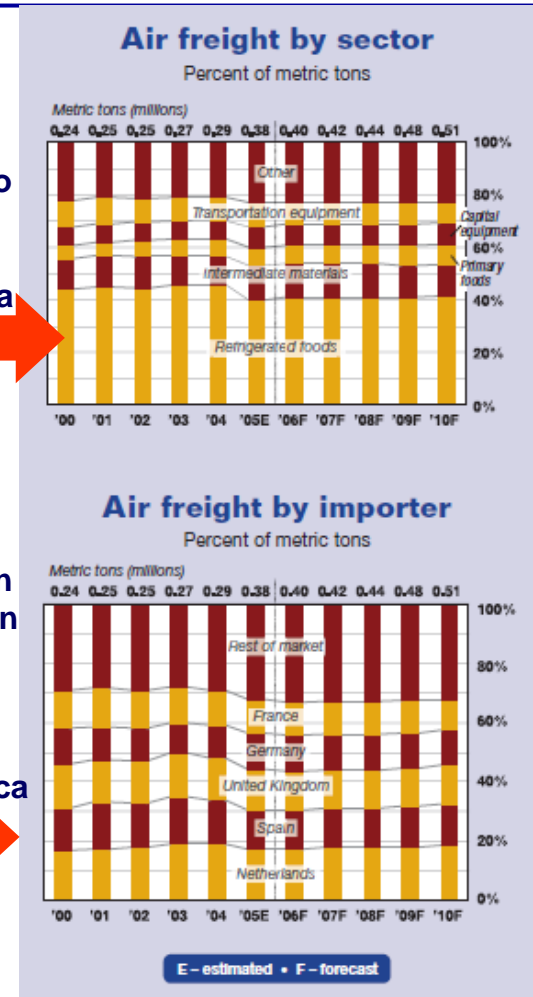
Esta actividad genera un *expertise* en el aeropuerto, en el tratamiento de la mercancía por agentes de handling, del que se benefician el resto de compañías aéreas

¿España es el país de entrada de productos perecederos en Europa, o únicamente un importante mercado interior?

- Los tráficos de productos perecederos procedentes de Latinoamérica superan el 33% de las importaciones del aeropuerto, con una concentración importante en 2-3 meses
- Las importaciones de productos perecederos por vía aérea se distribuyen en Madrid y resto de España
- La media de importaciones de Latinoamérica de productos perecederos **supera el 40%**, destacando el papel de Holanda en las importaciones, siendo en este caso redistribuido a destinos finales europeos. España tiene una participación inferior al **13%**

España carece de empresas de logística de transporte y distribución, relevantes a nivel internacional, con capacidad de influir sobre las redes de distribución globales. El resultado es que las cadenas logísticas no utilizan la Península Ibérica como base para su posterior distribución en el resto de Europa

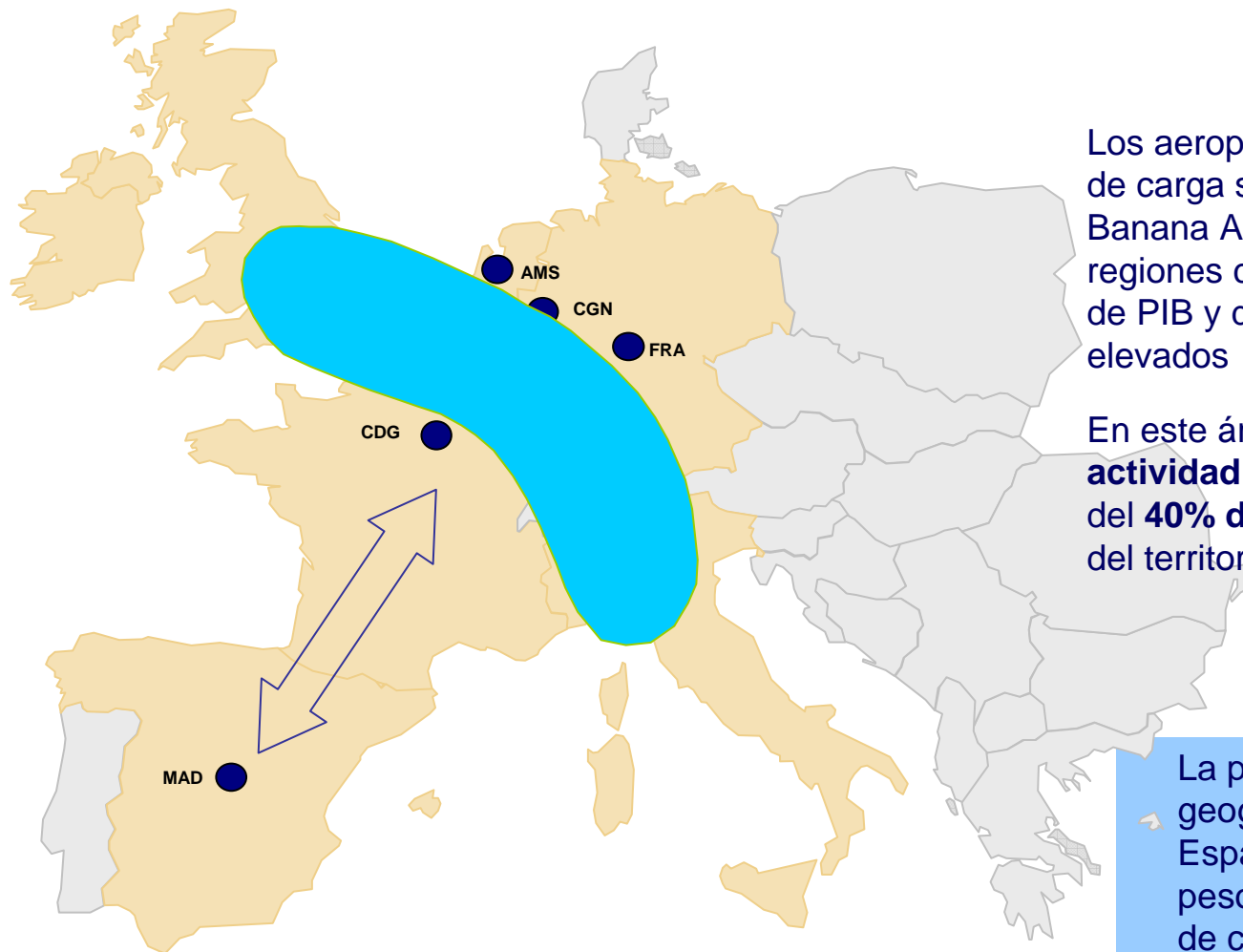
Participación de los perecederos en el mercado europeo importación Latinoamérica



Participación de España en el mercado europeo importación Latinoamérica



La posición de España en el marco geo-económico europeo



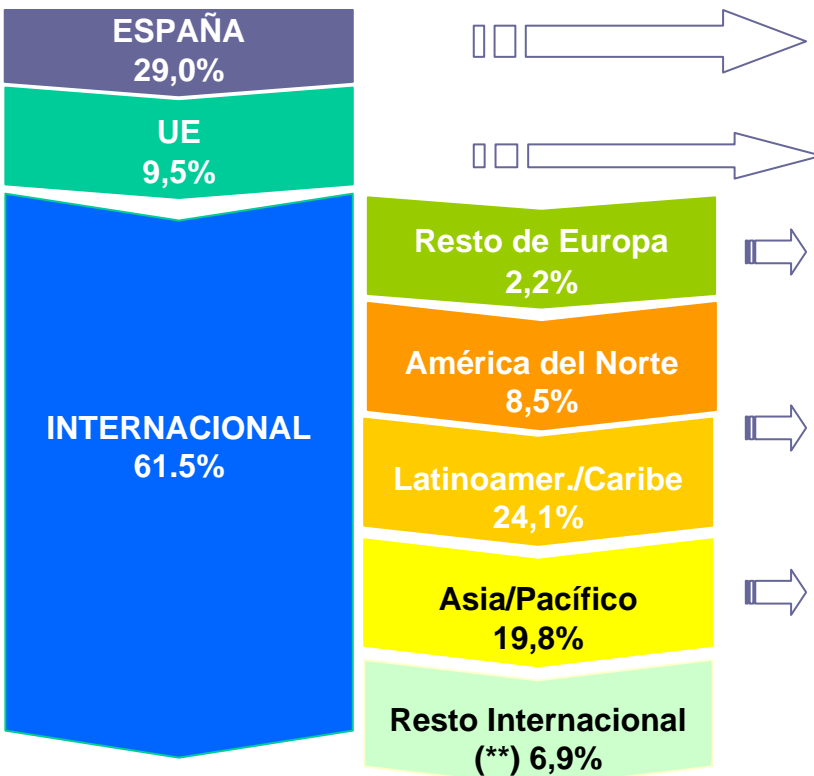
Los aeropuertos con mayor volumen de carga se ubican en la denominada “Banana Azul” o dorsal europea, cuyas regiones cuentan con mayores niveles de PIB y densidad de población elevados

En este área se concentra el **50% de la actividad económica europea**, y más del **40% de la población** sobre el 18% del territorio.

La posición de excentralidad geográfica y económica de España con Europa tiene un peso importante en los tráficos de carga aérea

El análisis de los tráficos revisados sugiere una reflexión inicial sobre las áreas geográficas/ regiones sujeto a consideraciones de competitividad

DISTRIBUCION REVISADA DE LOS TRÁFICOS EN LA RED DE AENA.2008



Casi el 25% de la carga de Madrid se transporta a Europa, sin que este sea su destino final

FORTALEZAS

DEBILIDADES

<ul style="list-style-type: none"> • Insularidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Compañías <i>low -cost</i> • Rutas existentes AVE
<ul style="list-style-type: none"> • Huelgas, congestión en carretera • Baja implantación del Ferrocarril 	<ul style="list-style-type: none"> • Camión y camión aéreo • Compañías <i>low - cost</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Expectativas de crecimiento de la actividad comercial y nuevas rutas/frecuencias 	<ul style="list-style-type: none"> • Desequilibrio Imp/Exp • Carencia de vuelos cargueros • Riesgo del Monocultivo
<ul style="list-style-type: none"> • Expectativas de crecimientos de rutas/ frecuencias con Oriente Medio y Asia 	<ul style="list-style-type: none"> • Rutas alternativas muy establecidas • No <i>Interlining Iberia</i> en rutas Asia -América

(**) Includo África y Oriente Medio

2. Problemática de la carga aérea en el aeropuerto

Baja sensibilidad ciudadana al aeropuerto, inexistencia de una comunidad de carga aérea y escasa sensibilidad de las administraciones implicadas

- ✓ Se podría decir que los madrileños no han hecho suyo el aeropuerto de Barajas en la misma medida que ha ocurrido en otras ciudades españolas. Véase como ejemplo el hecho de que no este previsto la llegada del AVE al aeropuerto, como si ocurre, y es un factor competitivo, en otros grandes aeropuertos internacionales, sin que esto haya suscitado ningún debate público en la ciudadanía
- ✓ La creación del Comité de Promoción de Carga Aérea de Madrid Barajas por CLASA, así como la concentración de empresas en el Centro de Carga Aérea son elementos positivos, pero no se puede decir que a lo largo de los años transcurridos se haya conformado una autentica Comunidad de Carga local con identidad propia e intereses comunes
- ✓ La defensa de los intereses sectoriales esta en manos de las organizaciones sectoriales con organización territorial en Madrid como ATEIA MADRID y organizaciones de ámbito estatal como AECI, AECA, ALA, etc., sin que existe una visión estratégica que supere los intereses particulares de colectivos concretos y que desarrolle actividades de *lobbying* en defensa de los intereses compartidos

Cadena logística no suficientemente estudiada, optimizada y puesta en valor

- Se describe la cadena logística dentro de una secuencia de actividades desde que el exportador genera un envío hasta que la mercancía es recibida por el importador/consignatario dentro del Aeropuerto de Madrid-Barajas
- El criterio de calidad considerado básico es la medida de tiempo en que se desarrollan las actividades, o los tiempos establecidos por determinados agentes a fin de ser capaces de desarrollar las actividades. (por ejemplo: *Cut-off time*)

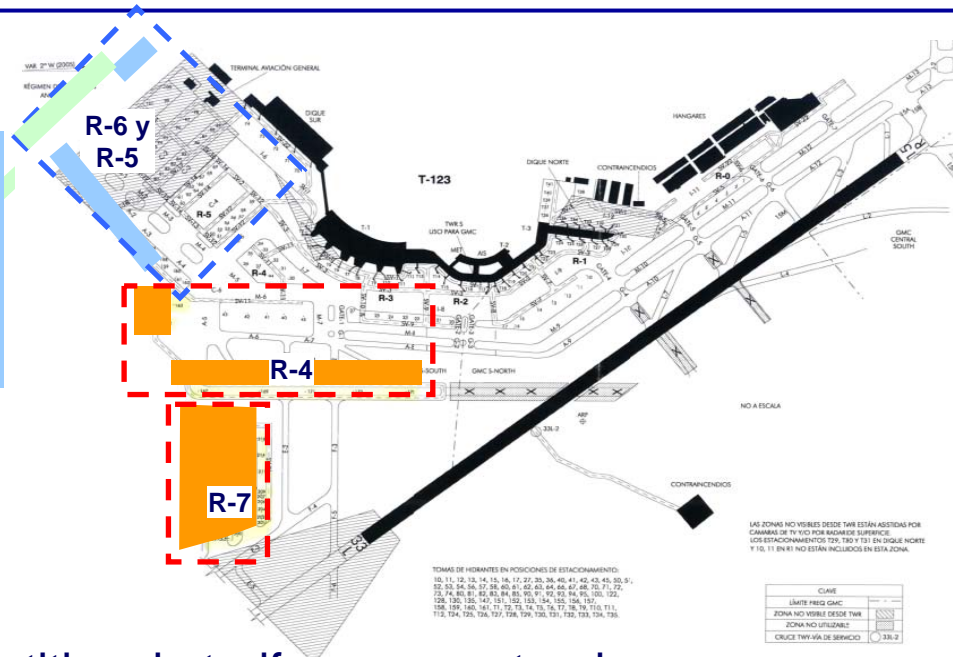
En el aeropuerto de Madrid-Barajas no se dispone de **indicadores de calidad** de los servicios en tierra, lo que contrasta claramente con la competencia de aeropuertos y compañías aéreas. La publicación de **compromisos de calidad** por los servicios de tierra es una herramienta comercial de gran relevancia, especialmente si se consiguen valores que mejoran los disponibles en aeropuertos competidores

El análisis preliminar de la Cadena logística permite detectar puntos conflictivos

- ✓ En el aeropuerto de Madrid, el bajo volumen de aeronaves cargueras retroalimenta la considera por muchos baja calidad de los servicios handling en plataforma y terminales de carga.
- ✓ Un elemento de competitividad histórico, que se está perdiendo progresivamente, es la distancia de las posiciones reservadas para aeronaves cargueras, inicialmente frente a las terminales de carga, y hoy con limitaciones medioambientales, lo que genera incremento en los tiempos y sobrecostes)
- ✓ Los tiempos de rodaje de aeronaves están aumentando desde la puesta en servicio de la nueva configuración de pistas, incrementando los tiempos operativos y generando sobrecostes a las compañías aéreas
- ✓ La distancia superior a 9 kms entre la terminal de carga de Iberia y las posiciones de aeronaves en la T4 y la T4S ocasiona sobrecostes al operador, empeora los tiempos de carreteo y complica la operación
- ✓ Los servicios handling debe ser reanalizados y estudiadas nuevas alternativas:
 - Se apunta para análisis detallado la optimización de la cadena entre la aeronave y la terminal de carga, facilitando que los operadores handling de carga puedan gestionar el carreteo. Esto produciría una especialización en la actividad, separando incluso las licencias de pasaje y carga. Especialmente simple es el caso del tratamiento exclusivo a las aeronaves cargueras, ya que no generaría problemas de congestión adicional en plataforma
 - En el traslado de mercancías desde la terminal hasta la nave del operador logístico/transitario, cuando se encuentra dentro del recinto aduanero y físico del Centro de Carga, se debe analizar la posibilidad de entrega/ recogida por parte del agente handling como servicio complementario que busca la no ruptura de la cadena

Limitaciones medioambientales en línea con los competidores, pero con especial incidencia en la zona de carga actual

Desde el 2 de Noviembre de 2006 se establecen restricciones parciales por cuota de ruido entre las 23:00 y las 07:00 horas LT.



- Estacionamientos de Aeronaves Cargueras
- Estacionamientos exclusivos
- Estacionamientos preferentes
- Estacionamientos no disponibles

Rampas 5 y 6: Están prohibidos los movimientos en horario nocturno (de 2300 a 0700 LT).

Política no competitiva de tarifas aeroportuarias para aeronaves cargueras

Las tasas de escala en Madrid para aeronaves cargueras mas utilizadas en el sector en vuelos intercontinentales y de medio recorrido (B-747, MD-11, B-757 y A300) están por encima de los competidores europeos en un rango entre 20 y 46%.

La mayor tasa por tipo de aeronave
La segunda mayor tasa por tipo de aeronave
La tercera mayor tasa por tipo de aeronave

		Largo Recorrido			Europeo				Doméstico		
		AN-124	B-747/400 F	MD 11 F	B-737 F	B-757 F	A-300 F	DC-8 F	BA-146	EMB 120ER	SWM
Hubs Europeos											
Madrid	8 hrs.	9.489,59 €	6.988,66 €	4.968,25 €	907,49 €	1.848,36 €	3.006,21 €	2.676,11 €	608,22 €	177,10 €	109,55 €
Amsterdam-Schiphol	8 hrs.	4.331,34 €	4.259,02 €	2.471,94 €	811,79 €	1.478,44 €	2.215,98 €	2.125,58 €	561,82 €	222,40 €	219,90 €
Paris-Charles de Gaulle	8 hrs.	3.216,21 €	3.150,69 €	2.135,00 €	350,74 €	853,02 €	1.231,12 €	1.153,21 €	185,81 €	158,21 €	157,21 €
Frankfurt	8 hrs.	29.873,68 €	1.902,64 €	1.134,16 €	242,80 €	420,22 €	622,02 €	1.117,20 €	361,44 €	322,73 €	318,60 €
Heathrow	8 hrs.	5.136,10 €	3.375,59 €	2.772,97 €	2.026,80 €	1.840,25 €	2.023,82 €	3.707,63 €	1.426,80 €	1.340,20 €	1.326,70 €
Media hubs europeos	8 hrs.	10.409,39 €	3.935,32 €	2.696,46 €	867,92 €	1.288,06 €	1.819,83 €	2.155,94 €	628,82 €	444,13 €	426,39 €

Capacidad limitada de tratamiento en el lado tierra del Centro de Carga y competitividad de la oferta comercial

- ✓ La capacidad de tratamiento de vehículos en el lado tierra del Centro de Carga presenta una creciente congestión debido a:
 - ✓ El creciente volumen de camiones que entregan/recogen carga en las terminales del Centro
 - ✓ El desarrollo imparable de los tráficoes RFS, que debe llevar a una revisión y actualización de la logística e infraestructuras asociadas a estos tráficoes en el recinto del Centro de Carga Aérea. Mencionar en este sentido como desarrollo innovador del aeropuerto de Frankfurt fue la creación de un sistema de slots para camiones que evita la congestión durante los periodos de mayor afluencia (22:00 horas del Viernes a las 08:00 del Sábado).
 - ✓ La creciente actividad en el Centro de Carga Aérea de despacho de contenedores marítimos, debido a la buena operación aduanera y al hecho de que los operadores logísticos instalados trabajan ambos modos.
- ✓ Una de las claves del desarrollo del Centro de Carga será la adaptación de la oferta de instalaciones a la demanda competitiva en el entorno, así el precio de cesión de suelo y arrendamiento de instalaciones construidas se debe mantener en niveles competitivos, y con la capacidad de adaptarse a las variaciones del mercado de arrendamiento de naves logísticas y oficinas.

Limitadas actuaciones de marketing para captar compañías aéreas y nuevos tráficoes

En el aeropuerto de Madrid-Barajas históricamente no ha sido preciso desarrollar estrategias de marketing para captar nuevos tráficoes. Debido a las limitaciones en la oferta, ha existido una demanda embalsada de compañías aéreas interesadas en iniciar operaciones o bien ampliar rutas.

Esta situación privilegiada ha cambiado, por el lado de la oferta con la puesta en servicio de la configuración de las cuatro pistas y la construcción de la Terminal T4, y por la caída de la demanda producto de la crisis financiera del 2008. Si bien la normativa europea controla y limita las ayudas a la instalación de compañías aéreas en los aeropuertos, no es menos cierto que existen estrategias de marketing para actuar con las compañías aéreas

¿ Porque es bajo el volumen de aeronaves cargueras en el aeropuerto de Madrid-Barajas ?

No hay una razón única, sino un conjunto, que explican las limitaciones en los dos segmentos decisivos: tráficos intercontinentales en aeronaves de gran capacidad y tráficos regionales en aeronaves de capacidad media ligados a las empresas courier

- ✓ Aeropuerto con una estructura en *hub* débil. Muy focalizado en los tráficos con Latinoamérica
- ✓ Madrid no es un aeropuerto de destino/ origen de mercancías con otros continentes, para posterior distribución en Europa y norte de África
- ✓ Los tráficos alternativos desde aeropuertos europeos están muy consolidados
- ✓ Importancia de los productos perecederos en las regiones de Latinoamérica con mayor oferta en bodega
- ✓ Comercio exterior español no equilibrado en import/ export
- ✓ Tasas aeroportuarias desincentivadoras para aeronaves grandes
- ✓ Handling no especializado. Carencias en equipamiento y formación
- ✓ Iberia no dispone de flota de cargueros, ni ninguna compañía española de pasaje
- ✓ Las compañías courier no se han posicionado en el aeropuerto con un visión de mercado que exceda el local
- ✓ Recelos de las empresas a chartear vuelos cargueros desde Madrid
- ✓ Se mantienen limitaciones en los servicios de inspección parafiscales
- ✓ No existen políticas de incentivación al establecimiento de estas operaciones

3. El sistema aeroportuario de Madrid y la carga aérea

Las debilidades de la carga aérea deben resolverse en el aeropuerto de Madrid-Barajas

Ante las expectativas de que la CAM promueva un **segundo aeropuerto internacional para tráficos comerciales en Campo Real**, que en un plazo indeterminado, en el que el actual aeropuerto de Madrid-Barajas llegue a su nivel de saturación, complemente la actividad del mismo, y su posible orientación inicial como aeropuerto carguero, hay que hacer una reflexión específica sobre la carga aérea:

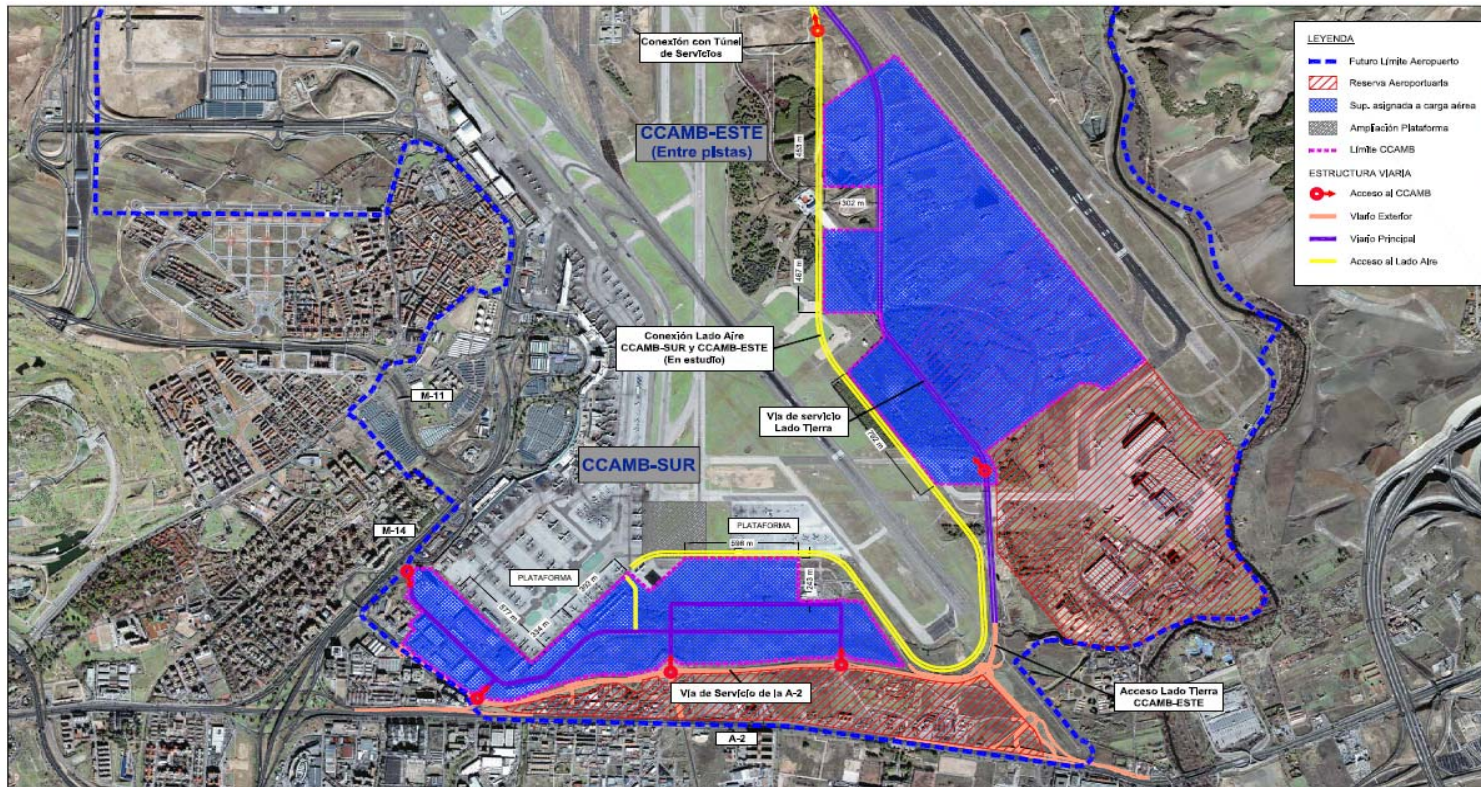
- ✓ El aeropuerto de Madrid- Barajas dispone de reservas de terrenos con la capacidad de absorber los desarrollos ligados a los crecimientos de la actividad de la carga aérea en un plazo que supera los 15 años
- ✓ El desarrollo de un aeropuerto carguero en Madrid, en la actuales circunstancias económicas, no responde a una demanda real. Generaría sobrecostes para las empresas del sector por duplicidad de servicios/ instalaciones, y su rentabilidad económica no estaría asegurada.

El desarrollo de estrategias sobre la carga aérea en el **corto y medio plazo** se debe focalizar en el aeropuerto de **Madrid- Barajas**, siendo el posible futuro segundo aeropuerto de Madrid la alternativa de crecimiento a **largo plazo**, en **calendario** y **desarrollo** similar a las demandas asociadas a los tráficos de **pasajeros**

El aeropuerto de Madrid-Barajas dispone de reservas de terreno para la carga aérea que permitirán tratar hasta ocho veces los volúmenes actuales

- ✓ El aeropuerto de Madrid-Barajas dispone de una capacidad importante de crecimiento de las operaciones aéreas en los próximos años en **slots y movimientos en plataforma**
- ✓ Las superficies totales reservadas para **desarrollar infraestructuras** de 1ª línea para la actividad de carga aérea ascienden a 98,3 Has, lo que permitiría tratar hasta 2,8 Millones de Tm. Anuales.

La limitación futura para el crecimiento de la actividad vendrá dada por las operaciones aéreas, y no por los terrenos



Las claves de las mejores practicas de los aeropuertos internacionales

- ✓ Las estrategias exitosas van orientadas a la **especialización de servicios**, la **calidad** en los mismos y la **sinergia** entre **desarrollos inmobiliarios** y **tráficos de carga aérea**
- ✓ En todos los casos estudiados existe la capacidad de **ajustar las tasas e incentivos económicos** a los clientes clave, apoyados por la administración local o regional
 - ❑ La empresa gestora del aeropuerto dispone en la mayoría de los casos de total discreción para la negociación de tasas aeroportuarias y para ofrecer incentivos económicos de otra índole.
 - ❑ La Comunidad de Carga y la Administración Local/ Regional, empujan en una misma dirección para garantizar el éxito en las estrategias de desarrollo
 - ❑ La Comunidad de Carga y el Aeropuerto son conscientes que el éxito de unos es el éxito de todos.
 - ❑ Los aeropuertos analizados consideran de suma importancia desarrollar formulas de ‘partenariado’ formal o informal entre Aeropuerto y Compañía/s. Lufthansa Cargo y Fraport firmaron una **Acuerdo Estratégico** para promover a Frankfurt como hub de carga aérea

El **servicio**, **calidad**, **precio** y **capacidad de crecimiento** son elementos clave en los aeropuertos exitosos en carga aérea

- ✓ Capacidad disponible de crecimiento en operaciones aéreas
- ✓ Capacidad disponible de crecimiento en instalaciones en el lado tierra: terminales, oficinas y naves logísticas
- ✓ Formulas flexibles en la gestión inmobiliaria
- ✓ Intermodalidad con niveles elevados y sensibilidad a las innovaciones logísticas, p.e. aire-ferrocarril.
- ✓ “Compromiso” en los niveles máximos de limitaciones medioambientales. Operaciones nocturnas
- ✓ Plataformas dedicadas o bien “compromiso” de reserva de posiciones de estacionamiento de aeronaves frente a las terminales
- ✓ Operadores handling en plataforma con equipos de tierra que cumplan los requisitos específicos, y con una operación eficiente
- ✓ Instalaciones especializadas para perecederos, animales vivos, carga de valor, etc.
- ✓ Aduana y servicios parafiscales eficientes y con horarios de servicios H-24
- ✓ Estrategia de seguridad ajustada en procedimientos y costes a la actividad
- ✓ Política de tasas aeroportuarias competitivas

El aeropuerto de Madrid-Barajas debe actuar sobre los requerimientos exigidos por los operadores, utilizando la **calidad** y el **servicio** como elementos claves, junto al **precio**, consiguiendo un posicionamiento diferencial frente a los competidores europeos.

En el momento que sea necesario el desarrollo del segundo aeropuerto, se debería considerar, desde su planificación inicial, la evolución de la logística en aeropuertos

En la fase de diseño del futuro segundo aeropuerto de Madrid, sería importante la colaboración de los Comunidad de Carga para trasladar al gestor aeroportuario los requerimientos de la logística, con objeto de disponer en su momento de las mejores condiciones operativas para las empresas, acordes con la evolución del sector

Evolución de los aeropuertos en la actividad de carga aérea

1. Mercados locales

Ofrecen servicios limitados en un área de mercado de cercanía (*catchment area*)

2. Hub (nacional / regional europeo/ internacional)

Flujos en red de consolidación y distribución

3. Logistics Airport

Consolida y procesa productos en tráficos internacionales. Esta enfocado a la promoción e implantación de empresas logísticas

4. Business & industrial airport complex

Evolución del anterior integrando centros de distribución nacionales/ internacionales y empresas relacionadas con la aviación

Modelo logístico no integrado

Modelo logístico integrado

Nivel de integración

4. Propuesta de áreas de innovación en la actividad de carga aérea

1. Compromiso de calidad del producto carga aérea en el aeropuerto Madrid- Barajas

El **producto carga aérea** se define como el conjunto de infraestructuras y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías y que comprende todos los eslabones de la cadena logística del transporte aéreo de mercancías en el recinto aeroportuario. Como todo producto se define por sus atributos, y debe ser medible y comparable con los ofrecidos por la competencia.

Sin embargo en el aeropuerto de Madrid-Barajas no se ha estudiado suficientemente la cadena logística, buscando los valores de referencia especialmente en tiempos operativos, y tampoco se dispone de indicadores de calidad de las infraestructuras y servicios, lo que contrasta claramente con la competencia de aeropuertos y compañías aéreas. Las fases de gestión de este proyecto son:

- I. Definición de metodología de trabajo y procedimientos periódicos de evaluación y validación de resultados
- II. Estudio individualizado de los segmentos de la cadena logística, con definición de áreas de mejora y calendarios de implementación
- III. Formalización de la **CARTA DE CALIDAD** de los servicios de carga del aeropuerto de Madrid-Barajas
- IV. Campaña de promoción del **Compromiso de Calidad**

2. Revisión de costes de la cadena logística de la carga aérea en el aeropuerto

El **producto carga aérea** en el aeropuerto de Madrid debe ser competitivo en costes frente a los aeropuertos competidores. Se debe revisar los precios en los distintos segmentos de la cadena logística de la carga aérea, con el objetivo de verificar que resultan competitivos en el entorno de competencia del aeropuerto de Madrid-Barajas. El compromiso debe abarcar a la totalidad de los miembros de la comunidad de carga aérea que actúa en el aeropuerto. El coste total del envío de un producto debe ser globalmente competitivo, y ser repercutido por los agentes, que actúan de eslabones de la cadena logística, evitando duplicidades en la imputación de los costes a clientes.

3. Gestionar la inclusión de Madrid en los programas de benchmarking de aeropuertos internacionales especializados en carga aérea

Existen múltiples estudios, productos y publicaciones de referencia en el ámbito de la carga aérea que presentan periódicamente las performances de los aeropuertos y de una forma integral, lo que venimos denominando excelencia del producto carga aérea en los aeropuertos seleccionados.

La selección, y participación en proyectos de benchmarking de carga aérea, constituye una herramienta de análisis y optimización del producto carga aérea del aeropuerto de Madrid, y en función de la mejora de los resultados, una herramienta comercial de prestigio

4. Programa para la optimización del nivel de servicio-precio a las operaciones de aeronaves cargueras

No se percibe en Aena una estrategia en tasas aeroportuarias orientada al desarrollo de las operaciones cargueras en Madrid

- ✓ Las tasas de escala en Madrid para aeronaves cargueras mas utilizadas en el sector en vuelos intercontinentales y de medio recorrido (B-747, MD-11, B-757 y A300) están por encima de los competidores europeos en un rango entre **20 y 46%**.
- ✓ Madrid- Barajas es competitivo en aeronaves muy pequeñas (Swearing metro), que los grandes aeropuertos tienden a restringir, vía el coste de la escala, por afectar negativamente a las operaciones (aproximación y operación en plataforma) y mover poca carga (*payload* de 1.900 kgs).

En el aeropuerto de Madrid, de forma coherente con la no orientación a la carga aérea, el bajo volumen de aeronaves cargueras retroalimenta la considera por muchos baja calidad de los servicios handling en plataforma y terminales de carga. Servicios que deben ser especialmente ágiles optimizando los flujos de carga y convirtiéndose en **servicios premium**, como única manera de asumir los elevados costes aeroportuarios

5. Participación e la comunidad de carga en la definición del modelo de seguridad de carga aérea: responsabilidades, infraestructuras, equipamientos y costes asociados

- El Programa Nacional de Seguridad para Aviación Civil, como transposición de la normativa comunitaria, es el marco de regulación de la seguridad en carga aérea en España.
- El 100% de las mercancías tienen que tener acreditada su seguridad para ser transportada por modo aéreo. En el aeropuerto de Madrid-Barajas más del 90% de la carga aérea está acreditada como “cadena segura”, a través de agentes acreditados y expedidores conocidos
- Sin embargo la Agencia USA de Seguridad en el Transporte (TSA) esta en el proceso de desarrollar la exigencia de la inspección física del 100% de todas las mercancías que enviadas por una aeronave de carga a USA. Esto puede resultar en cuellos de botella en las terminales, y la necesidad de desarrollar nuevos equipos de inspección que permitan un flujo ágil en las terminales, y seguramente la ampliación de áreas de terminales y zonas de espera de camiones.
- Las **infraestructuras**, los **nuevos equipamientos**, la **política de recuperación de los costes asociados** y la **responsabilidad** de los operadores en la cadena requiere el trabajo conjunto de la comunidad de carga con las autoridades aeronáuticas

6. Especialización en el tratamiento de productos perecederos a través de instalaciones e innovación en procesos logísticos avanzados

La innovación en los servicios de handling están asociados a un servicio especializado que tenga por objetivo mantener la cadena de frío reduciendo los tiempos de transito a través de diversas tecnologías:

- Condiciones higiénicas especiales en las áreas de handling
- Instalaciones completamente refrigeradas así como ambientes de temperatura controlada y control integral del clima para satisfacer las necesidades de temperatura activas o pasiva.
- Servicios como el registro de la temperatura a la aceptación y hasta el destino
- Proveer camiones refrigerados
- Disponer de contenedores de ambiente controlado, hielo seco y cambio de baterías
- Sistemas activos de monitorización de los envíos con registro periódico de la temperatura de los envíos

7. Programa de trabajo con responsables de planificación del aeropuerto/ AENA en procesos de planificación estratégica que afecten a la carga aérea

La creciente complejidad de los procesos logísticos en el transporte aéreo de mercancías, los requerimientos crecientes en equipamientos, infraestructuras y servicios, junto a la propia complejidad de la actividad aeroportuaria en aeropuertos del tamaño de Madrid- Barajas, complica notablemente los procesos de gestión responsabilidad de los distintos organismos implicados.

Las empresas del sector de carga aérea operando en Madrid disponen del conocimiento del sector, sus demandas de desarrollo y la evolución y experiencias en otros recintos aeroportuarios. Este conocimiento debe ser considerado de forma preferente por los responsables directos de la gestión aeroportuaria: el aeropuerto de Madrid- Barajas y la Dirección de Planificación de Infraestructuras de Aena

Se deben arbitrar grupos de trabajo de reflexión sobre el desarrollo de la carga aérea en el aeropuerto con reuniones de periodicidad regular. En los casos de revisión de planificación aeroportuaria, y nuevos desarrollos aeroportuarios se deben fijar un calendario de reuniones donde se pueda intercambiar opiniones sobre los planteamientos del aeropuerto / Aena, y conocer las opiniones de la Comunidad de Carga Aérea de Madrid

8. La intermodalidad aéreo- ferroviaria en el aeropuerto

El Consorcio Eurocarex tiene previsto iniciar servicios el 31/3/2012 creando unas rutas entre aeropuertos europeos servida por trenes de alta velocidad. Los miembros fundadores son Air France, KLM Cargo, La Poste, FedEx, TNT Express, Prologis, Lasalle Investment, Unibail, adp (Aéroports de Paris), RFF, operadores de terminales en Lyon, Liège, Londres y Amsterdam, así como tres organismos con intereses en la proximidad del aeropuerto Paris CDG

La creación de un grupo de trabajo con participación de la comunidad de carga para analizar los escenarios de desarrollo de la intermodalidad ligada al desarrollo del AVE en el territorio español y la conexión con la red europea, permitiría en su caso, que el AVE actuara como alimentador de carga en el aeropuerto de Madrid, y reducir los problemas medioambientales de restricciones a la operación nocturna de aeronaves

9. Programa de desarrollo y soporte a la implementación de Sistemas de Información para la carga aérea

- Los agentes implicados dentro de la cadena logística, demandan la simplificación en los procesos y mejora de la calidad y la eficiencia de los procesos, por medio de la estandarización.
 - A lo largo de los años IATA ha liderado distintos programas / iniciativas destinados específicamente a la carga aérea entre los que esta el proyecto **e-freight** .
 - España es uno de los 13 países piloto que IATA ha seleccionado para implantar el e-freight. IBERIA lidera la impulsión del proyecto IATA e-freight en España, siendo las empresas y administraciones involucradas: Aduana local y central, Handling de carga: WFS. Flight Care, Newco, Groundforce. Aerolíneas: Luthansa, SAS, Iberia, otras. Transitarios: DHL, Kuehne-Nagel, Cacesa, Buffer Logistic
- La iniciativa e-freight esta en la línea de competitividad con otros aeropuertos y comunidades de carga, pero **debe ser impulsada para atraer usuarios**, y continuar con la implantación de un CCS que de servicio a la comunidad de carga aérea:
- A través de una plataforma de impulso de la carga e-freight, promocionar la inclusión en la iniciativa IATA e-freight del mayor número de aeropuertos internacionales.
 - Difusión dentro de España, promocionar la iniciativa e-Freight hacia todos los actores de la cadena

10. Creación de un Observatorio de la Carga Aérea en Madrid-España

La consideración del producto carga aérea de una forma integral lleva consigo la necesidad de monitorizar con especial detalle todos los elementos que intervienen en el mercado del transporte aéreo de mercancías

Las estadísticas que elabora la DGAC y la propia Aena resultan hoy claramente insuficientes para tener una visión integral de la evolución del sector.

Aena, AEAT y otras fuentes de información públicas y privadas, deben implicarse en la creación y gestión de un Observatorio de la Carga Aérea que elabore estadísticas e informes de coyuntura destinados a facilitar la gestión de las empresas del sector, y el análisis estratégico global

11. Creación del foro de la comunidad de carga aérea de Madrid

La ya citada inexistencia de una Comunidad de Carga Aérea en Madrid es una limitación importante al desarrollo de la carga aérea en el aeropuerto de Madrid- Barajas:

- No existe un foro profesional de reflexión sobre el presente y futuro de la actividad
- Las distintas administraciones no cuentan con un cluster de conocimiento intersectorial que asesore en los procesos de planificación a medio-largo plazo, o que afecten a la actividad
- La inexistencia de este foro especializado resulta en que la administración tiene que tratar con muchas organizaciones sectoriales, o lo que es peor, no considerar intereses de algún sector profesional dentro de la comunidad de carga

Objetivo esencial del Foro será el establecimiento de un posicionamiento compartido en los temas de interés entre los creadores de opinión de las empresas del sector, y a partir de ahí la sensibilización de agentes económicos, sociales y políticos, así como de los medios de comunicación generalistas y especializados

M A D R I D
MPL PLATAFORMA LOGÍSTICA



asociación española de couriers internacionales