

# INFORME ANUAL MAD 2022



**MADCargo**

Foro Madrid Carga Aérea

# España, la mejor conexión para llegar a cualquier parte del mundo.



Aena, el mayor gestor aeroportuario, te ofrece las infraestructuras y servicios que necesitas para tu negocio en sus **26 aeropuertos** con instalaciones dedicadas a la carga aérea.

Disfruta de las **mejores conexiones** y las **tarifas más competitivas**.

# MADCargo

## Informe anual 2022



Observatorio carga aérea



---

Editor:

Foro MADCargo  
[www.foromadcargo.org](http://www.foromadcargo.org)

Autor:

Observatorio de Carga Aérea de  
MADCargo LAB coordinado por  
Javier Arán

[www.madcargolab.com](http://www.madcargolab.com)

Diseño e impresión:

Taller de Ideas y  
Comunicación, S.L

# Índice

---

Carta del presidente

1. Sumario Ejecutivo

2. El desempeño global del transporte aéreo y la carga

3. La carga aérea en el aeropuerto de Madrid

4. La carga aérea en España

5. Benckmarking aeropuertos europeos

6. El centro de Carga Aérea del aeropuerto de Madrid-Barajas

7. Madrid Nodo Logístico

8. El empleo en la logística y transporte aéreo

9. Tendencias 2023

10. Equipo de trabajo y metodología

Anexo. Actividades destacadas Foro MADCargo 2022



Con el apoyo de nuestros socios protectores.



## Carta del presidente

Es un placer presentar el informe correspondiente a 2022, que completa y amplía la información recogida en los informes trimestrales de evolución de la carga aérea, productos desarrollados en el Observatorio de Carga Aérea y disponibles en formato digital en nuestro website [www.foromadcargo.org](http://www.foromadcargo.org).

Nuestro objetivo es proporcionar a la industria de la carga aérea, empresas logísticas y cargadores una visión global de la evolución de la carga aérea, presentando una imagen lo más completa posible del transporte de mercancías en el aeropuerto de Madrid-Barajas, su posicionamiento nacional y europeo, así como las tendencias previsibles para el año en curso.

En el informe se incluye por primera vez información de las actividades más destacadas de nuestra asociación, que junto a las actividades de networking, y el programa de reuniones de los distintos grupos de trabajo, formados por socios con interés en asuntos concretos, conforma el día a día de nuestra asociación.

En el año 2022 culminaron actuaciones en las que MADCargo lleva trabajando años y que suponen saltos cualitativos por su trascendencia en la industria de la carga aérea. La creación de la Mesa de Coordinación de la Carga Aérea supone que por primera vez disponemos de un foro estable de alto nivel con la participación y coordinación de la administración, Aena, las empresas de carga aérea y el resto de los agentes involucrados. Esta Mesa permitirá abordar los retos relacionados con la transformación digital, sostenibilidad, gestión del talento e intermodalidad, entre otros, con la participación del sector público y asociaciones sectoriales involucradas.

Los corredores aéreos digitales es un proyecto de innovación orientado a dar valor añadido en rutas que conectan Madrid con aeropuertos intercontinentales, en un entorno colaborativo con la participación de Aduanas, empresas de la cadena logística del transporte de mercancías, IATA y USYNCR0 como proveedor tecnológico. Como en todos los proyectos internacionales estamos enfocados prioritariamente a Latinoamérica, y así hemos firmado un acuerdo con ALACAT para el desarrollo de estas rutas digitales que han comenzado con el piloto MAD-MVD.

La apuesta por la formación especializada se ha concretado en la puesta en marcha de la primera



promoción del Programa Avanzado en Gestión de Carga Aérea para lo que contamos con la colaboración entusiasta de la Universidad Camilo José Cela. Se trata del primer programa universitario en el mercado de carga aérea con un módulo opcional para obtener el diploma Air Cargo Introductory de IATA, y que muestra el fuerte compromiso de MADCargo con la gestión del talento.

Finalmente quiero destacar el protocolo de actuación firmado con David Pérez, consejero de Transporte e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por el que se impulsará la constitución de una asociación público - privada para el desarrollo de Madrid como nodo logístico global. La ambiciosa visión que compartimos es posicionar Madrid como la plataforma de Latinoamérica en Europa, puente con Asia y África, y centro de distribución de la Península Ibérica. Entendemos la carga aérea como un recurso estratégico para Madrid, clave para la exportación de empresas españolas a mercados internacionales, y que demanda la gestión colaborativa de administraciones, empresas y asociaciones sectoriales relevantes, para consolidar Madrid como un nodo logístico competitivo a nivel internacional.

**Jesús Cuellar**

Presidente Foro MADCargo

## 1. Sumario Ejecutivo

- Con la demanda de carga aérea ralentizándose en un año de tensiones económicas, geopolíticas y logísticas, la carga aérea global, medida en toneladas-kilómetro de carga (CTK), fue un 8,2% inferior a la de 2021, que fue un año excepcional para la carga aérea. Por su parte la capacidad ofertada, impulsada por el crecimiento de los tráficos en bodegas de aeronaves de pasajeros, aumentó un 3%. No obstante se mantiene en valores inferiores al 2019.
- En un marco general de caídas en todas las regiones y rutas entre regiones, las dos únicas rutas que muestran signos de recuperación son las que unen EEUU con Europa y Asia, mercados extremadamente dependientes del ritmo de recuperación del consumo en EEUU.
- En el aeropuerto de Madrid la carga creció un 8,2% hasta las 566.520 toneladas, ligeramente por encima (1,1%) del récord histórico de 2019. Este crecimiento contrasta con los aeropuertos europeos competidores que registraron caídas generalizadas con respecto a 2021.
- En el caso de la red de aeropuertos españoles, Madrid crece muy por encima de la red Aena (+0,2%), y es responsable del 65% de la carga aérea internacional y el 56% del total de carga aérea manejada en los aeropuertos españoles.
- La reactivación de la conectividad de larga distancia casi completa en los tráficos con Latinoamérica impulsan a Iberia y Air Europa que se mantienen como las aerolíneas dominantes, destacando el fuerte crecimiento de Air Europa y la ligera caída de Iberia. Madrid mantiene su posición de dominio en los tráficos de carga aérea con Latinoamérica impulsada por el crecimiento de la actividad en la región. DHL mantiene su crecimiento continuado en los últimos años, mientras que Air China cae un 23% por los conocidos problemas de cierres de aeropuertos y el mantenimiento de restricciones en la actividad laboral.
- Los tráficos desde Madrid han crecido con los principales aeropuertos en Latinoamérica destacando los aeropuertos de Ciudad de México, Bogotá y Lima por encima del resto de países, siendo además los que tienen valores más ajustados en el crecimiento de los fletes aéreos, singularmente Bogotá con una caída del 8% interanual. La otra región que muestra crecimientos moderados en los fletes con Madrid es EEUU por la combinación de crecimiento de capacidad ofertada en bodegas de aeronaves de pasajeros y débil demanda.
- Conforme la operación se ha ido normalizando, la proporción de carga en bodegas ha vuelto a aumentar de forma significativa. Por el contrario, el transporte en cargueros puros, pese a haber aumentado en valor absoluto, ha perdido peso relativo (25%), con valores similares a los de antes de la pandemia cuando los cargueros puros representaban el 24% del tráfico, en lo que todavía constituye una de las debilidades estructurales de la carga aérea en Madrid.
- El comercio exterior por vía aérea de la CAM (valores agregados de la Comunidad Autónoma de Madrid) creció un 18% en exportación del impulsado por las principales categorías: moda, alimentación y productos farmacéuticos, mientras que en importación presenta una caída del 9% visible en las principales tipologías: alimentación, material mecánico y moda.





## 2. El desempeño global del transporte aéreo y la carga

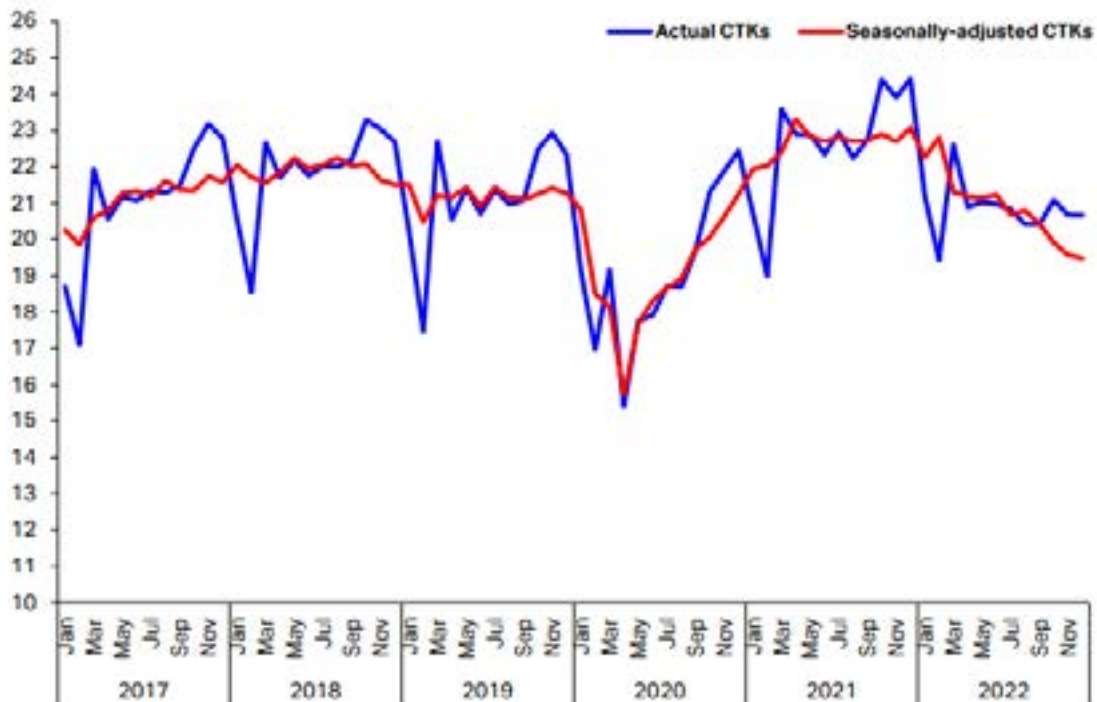
### 2022: un año de caída en la carga aérea lastrada por la débil demanda y restricciones al comercio que contrasta con el crecimiento de la oferta

- En 2022 la demanda anual de carga aérea disminuyó un 8,3% en el mercado global y un 8,2% en el mercado internacional. Respecto al año 2019 la caída se redujo al 1,6% en el mercado internacional y global, tal y como se refleja en el gráfico 1.
- La industria ha tenido un débil resultado debido a múltiples factores que actúan dificultando el comercio:

La inflación se ha mantenido elevada lo que restringe la capacidad de gasto de los hogares, la guerra en Ucrania perturba los flujos comerciales, el alza de tipos de interés dificulta el acceso a la financiación de empresas y particulares, y la inusual fortaleza del dólar encarece en moneda local los productos básicos negociados en esa divisa.

GRÁFICO 1

Carga transportada real y desestacionalizada  
CTKs (toneladas-kilómetro de carga)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

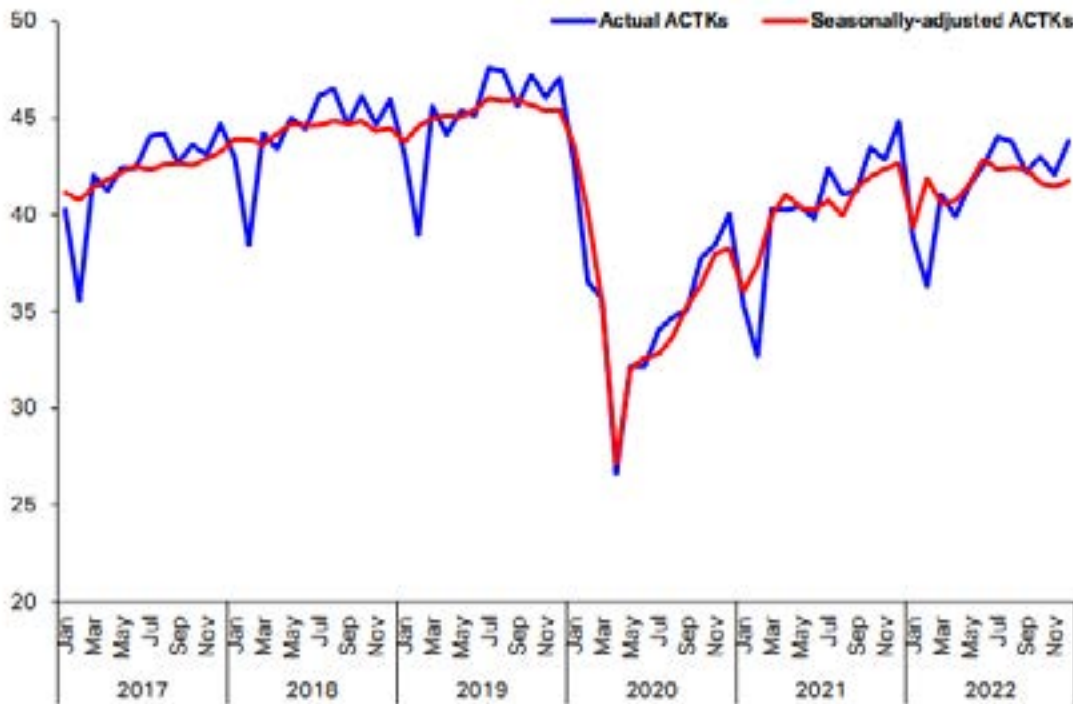
- La capacidad, medida en toneladas de carga por kilómetro disponibles (ACTK) creció un 3,0% impulsada por la recuperación de los vuelos de pasajeros, mientras que en el mercado internacional aumento un 4,5% por encima de los niveles de 2021, a pesar de la caída de la capacidad en cargueros y la desaparición de los freighters. Sin embargo en el

gráfico 2 se observa que la capacidad se mantiene un 8,2% por debajo de los valores en el año 2019, y la caída llega al 9,0% en el mercado internacional.

GRÁFICO 2

Capacidad ofertada real y desestacionalizada

ACTKs ( toneladas-kilómetro carga internacional disponible). US billion mensuales



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

### Tendencias de recuperación desiguales en el tráfico y la capacidad de carga aérea desde la pandemia

- Después de casi tres años de pandemia, en 2022 los CTk transportados por aviones cargueros (64%) y aviones de pasajeros (30%) todavía no han recuperado los valores anteriores a la crisis como se aprecia en el gráfico 3. En cuanto a la capacidad, los cargueros también mantuvieron una mayor cuota (55%) de ACTK que los aviones de pasajeros (41%). Sin embargo la capacidad de carga de 2019 proporcionada por las aerolíneas de pasajeros superó la capacidad de los cargueros dedicados (59% a 41%), lo que refleja el dominio de las operaciones de las aerolíneas de pasajeros.
- La evolución desde el inicio de la pandemia muestra que en 2020, los vuelos de pasajeros disminuyeron dramáticamente, reduciendo la capacidad total de carga internacional (ACTKs) en un 23%. Los cargueros aumentaron sus operaciones para compensar esta escasez de capacidad y la participación de ACTKs internacionales aumentó hasta el 60% en 2020, en respuesta a la elevada demanda de carga. En este año, y para hacer frente a la crítica escasez de capacidad, los aviones de pasajeros con carga en cabina (denominados "preighters") entraron en el mercado. Tras volar hasta 38,5 millones de CTk (el 16% del total de CTk internacionales) en 2021, los aviones preighters se fueron retirando progresivamente gracias a la recuperación de la demanda de pasajeros.
- En 2021, la carga aérea internacional se comportó excepcionalmente bien, con CTk anuales que superaron los niveles de 2019 en un 7,2%. Sin embargo, el total de ACTKs se mantuvo un 13% por debajo de la capacidad de 2019, lo que refleja la lenta recuperación de las operaciones de pasajeros. Los ACTK en bodega de pasajeros se mantuvieron un 39,3% por debajo de los niveles de 2019, mientras que los cargueros dedicados superaron su capacidad prepandémica y siguieron representando la mayoría de los ACTK globales en 2021.

GRÁFICO 3

Carga internacional transportada y capacidad por categorías. 2019-2022



Source: IATA Sustainability & Economics, IATA Monthly Statistics

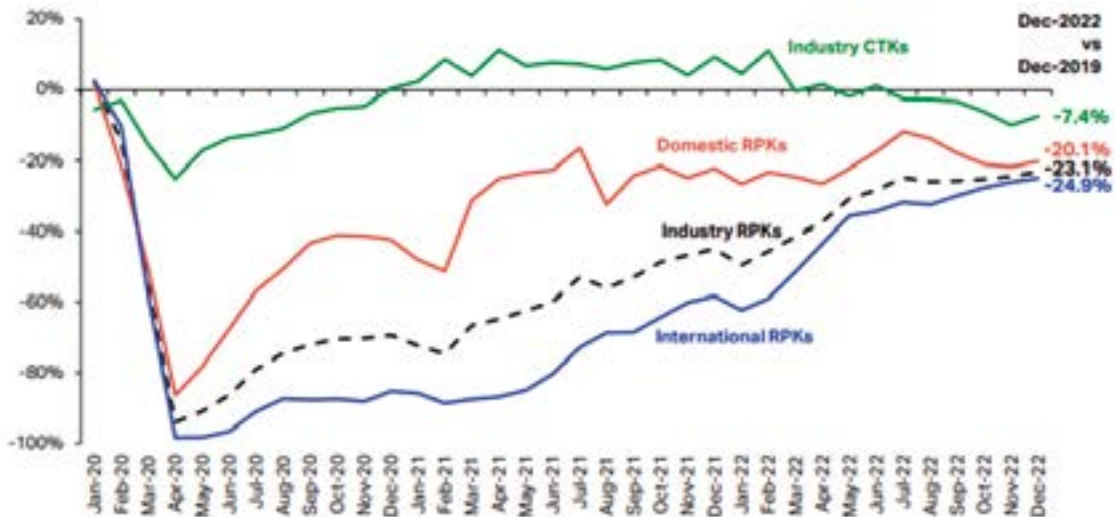
## La recuperación de ingresos del transporte aéreo se mantiene en el año 2022

- A lo largo del año, el tráfico de pasajeros cobró impulso a nivel mundial y se recuperó del 41,7% de los ingresos por pasajeros-kilómetro (RPK) de 2019 en 2021 hasta el 68,5%. Los RPKs (Ingreso por pasajero-kilómetro) crecieron un 39,7% interanual en diciembre, y se situaron un 23,1% por debajo de sus niveles de diciembre de 2019. Las aerolíneas siguieron demostrando resistencia y adaptabilidad

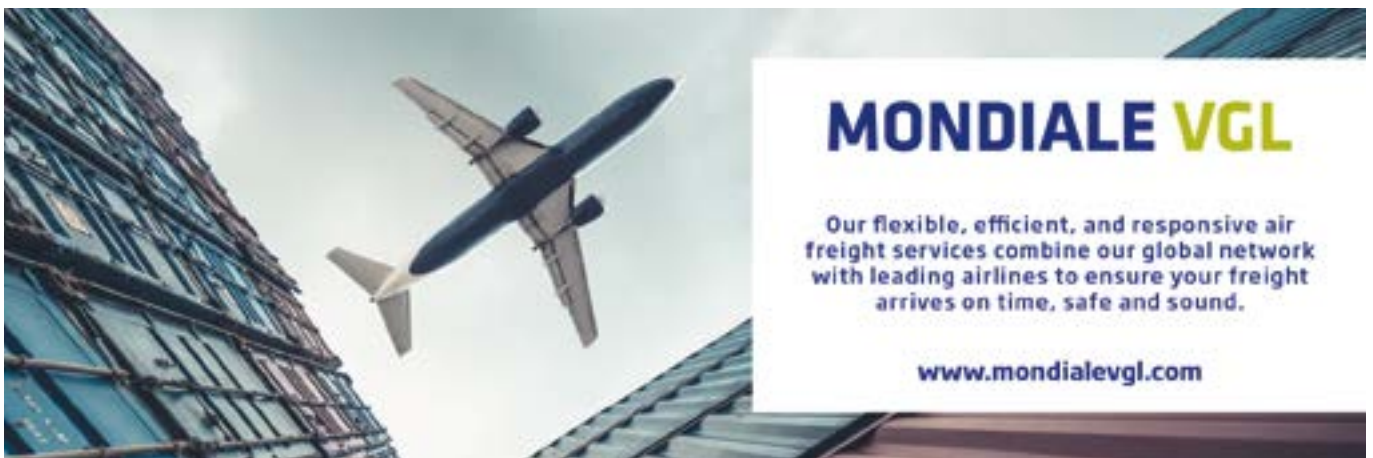
en un entorno complejo. Los consumidores demostraron una fuerte disposición a viajar allí donde se eliminaron las restricciones de viaje, impulsando un fuerte repunte del tráfico internacional. Como resultado, los RPK internacionales pasaron del 26,8% de los niveles de 2019 en 2021 al 62,2% en 2022.

GRÁFICO 4

Variación de RPKs y CTKs del transporte aéreo con el mismo mes en 2019  
 RPK (Ingreso por pasajero-kilómetro). ACTK ( toneladas-kilómetro carga internacional).



Fuente: IATA Economics



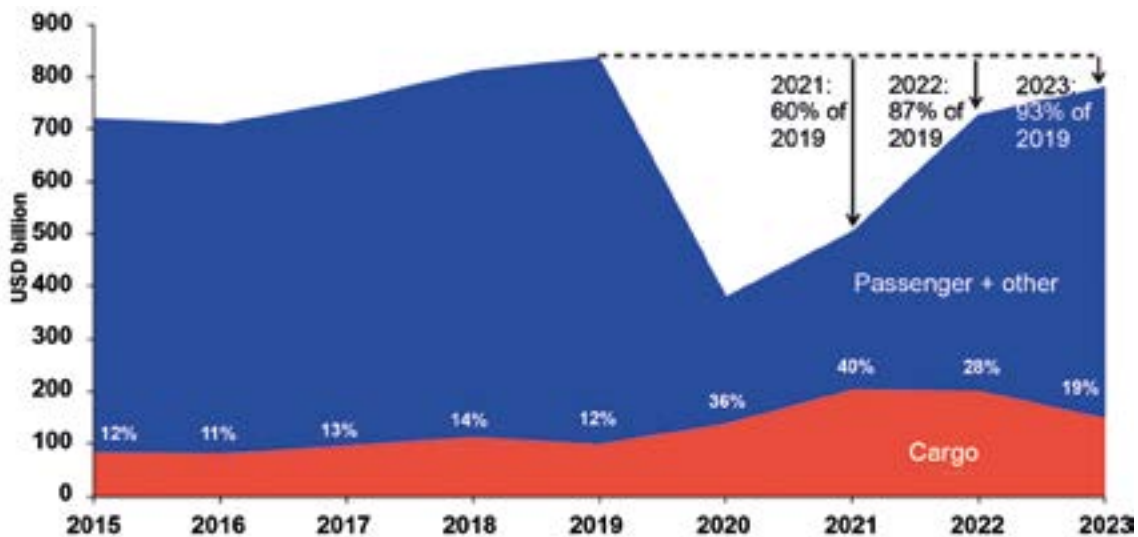


### La cuota de ingresos de las aerolíneas en carga aérea retrocede hasta el 28% de los ingresos totales

- La carga aérea desempeñó un papel fundamental durante la pandemia, para garantizar que las vacunas pudieran estar disponibles en todo el mundo y para asegurar que las empresas y la actividad económica siguieran funcionando a pesar de las extraordinarias circunstancias. Además, la carga se convirtió en una fuente de ingresos cada vez más importante para muchas aerolíneas durante la crisis del COVID, alcanzando un máximo del 40% de los ingresos totales de las aerolíneas en 2021, frente al 10-15% del periodo prepandémico. Esta importante evolución refleja una combinación de tráfico aéreo limitado de pasajeros, un fuerte aumento de los volúmenes de carga y mayores rendimientos en los últimos años.
- A medida que el mundo y el sector del transporte aéreo se recuperan de la crisis, se está produciendo una normalización de la actividad. Los mercados de pasajeros se están recuperando con fuerza a medida que se abren más rutas, mientras que los volúmenes de carga han disminuido en 2022 desde sus máximos, en un contexto de menor crecimiento económico mundial y tensiones geopolíticas. Los ingresos totales de las aerolíneas en 2022 alcanzaron el 87% del nivel de 2019, frente al 60% del año pasado. Dado que los ingresos de carga se mantuvieron prácticamente sin cambios este año, la cuota en los ingresos totales retrocedió al 28%.

GRÁFICO 5

Ingresos globales de las aerolíneas.  
USD billion



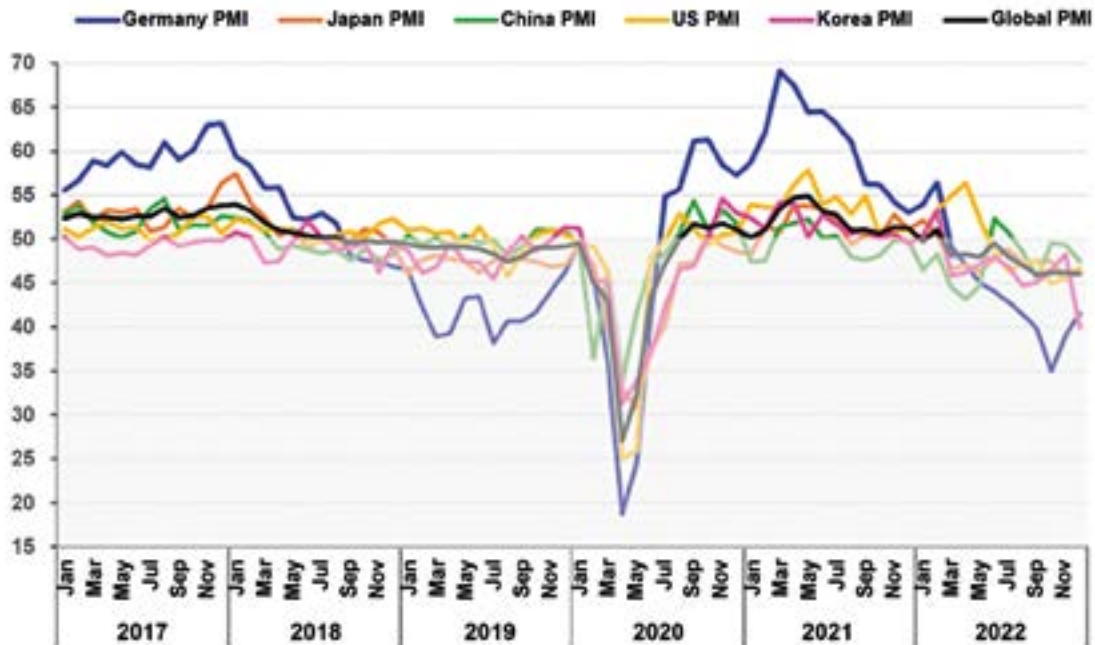
Source: IATA Economics

## Los indicadores de actividad económica muestran una tendencia global negativa con leves señales de crecimiento

- El índice PMI se ha mantenido a lo largo del año por debajo de la línea crítica de 50, lo que marca una desaceleración continuada en las principales economías, excepto en Alemania, EE. UU. y Japón, donde aparecen señales de crecimiento. Con fuertes caídas en el primer semestre la variación interanual de los nuevos pedidos de exportación ha rondado el 40% desde septiembre. Debido a la relación histórica entre este indicador y los CTK del sector, la relativa estabilidad del primero podría apuntar a una estabilización también en la demanda de carga aérea en el futuro

GRÁFICO 6

PMI. Nuevos pedidos de exportación  
50= sin cambios, grafica desestacionalizada



Source: Markit

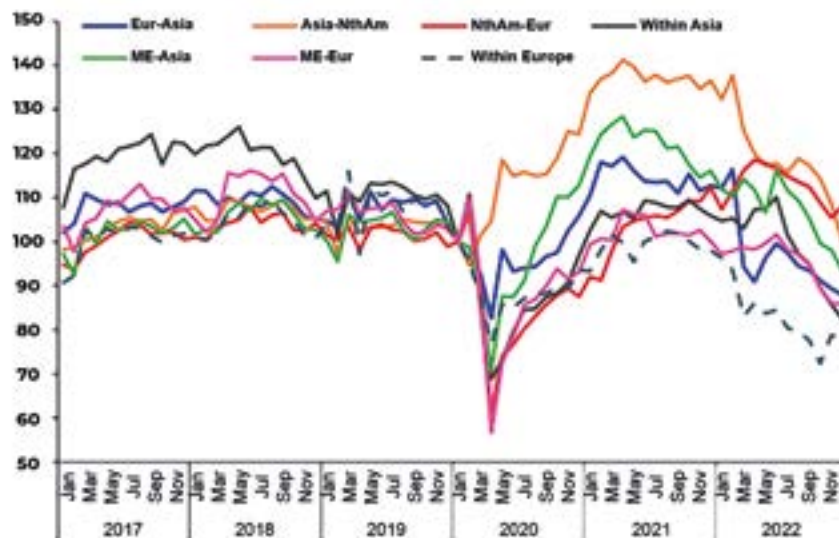
El PMI (Purchasing Manager Index) manufacturero, históricamente un indicador adelantado de los envíos de carga aérea, mide el nivel de actividad de compras y por tanto el nivel de exportación. Cualquier lectura por encima de 50 indica expansión, mientras que una lectura por debajo de 50 indica contracción.

### La carga aérea en las principales rutas muestra una clara tendencia a la baja

- La demanda de carga aérea por rutas registró descensos en todos los principales mercados de pares de regiones. El mercado Norteamérica-Europa registró en noviembre el primer crecimiento intermensual positivo desde abril, y lideró entre todas las rutas la recuperación desde el inicio de la pandemia. La demanda de carga aérea entre Asia-Norteamérica, a pesar del retroceso, fue la única otra ruta que se mantiene por encima del nivel alcanzado en enero de 2020. La región intraeuropea fue la ruta con menor recuperación en comparación con los niveles alcanzados en enero de 2020. Todas las demás rutas, incluidas Europa-Asia, intraasiática, Oriente Medio-Asia y Oriente Medio-Europa, vieron disminuir su tráfico de carga desde mayo a diciembre, y se mantuvieron entre un 5% y un 20% por debajo del nivel de enero de 2020 en términos de demanda de carga aérea ajustada estacionalmente.

GRÁFICO 7

Carga transportada en rutas internacionales desestacionalizada  
CTKs (toneladas-kilómetro de carga)



Source: IATA Economics, IATA Monthly Statistics by Route

## La sostenibilidad en el transporte aéreo presenta resultados alentadores

- Como se ve en los gráficos 8 y 9 si bien las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación apenas representan el 3,8 % de emisiones del transporte en la UE, por debajo incluso del transporte marítimo, es cierto que el transporte aéreo muestra desde 1990 un crecimiento en las emisiones de gases de efecto invernadero muy superior al resto de los modos de transporte.
- La buena noticia es que las emisiones totales de

CO<sub>2</sub> de los vuelos comerciales de pasajeros a nivel mundial se redujeron en un 23% en septiembre de 2022 en comparación con el mismo mes de 2019. Si bien hubo un 15 % menos de vuelos en el periodo señalado, el análisis indica una reducción en las emisiones promedio de CO<sub>2</sub> por vuelo del 9.5% en septiembre de 2022 en comparación con 2019. Esto representa una caída total de 16.2 millones de toneladas de emisiones contaminantes año tras año\*.

\* Fuente: cirium

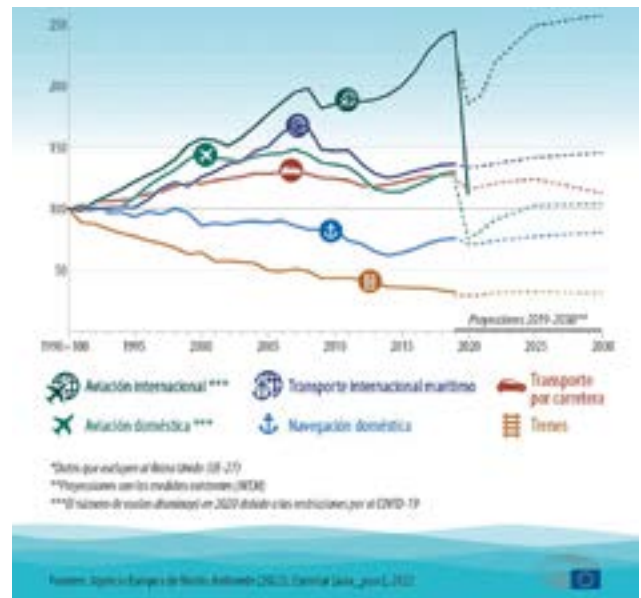
GRÁFICO 8

Emisiones del transporte como % de emisiones totales efecto invernadero de la UE 2019\*\*



GRÁFICO 9

Gases de efecto invernadero del transporte UE\*. Cambio en los niveles de emisión desde 1990



## 3. La carga aérea en el aeropuerto de Madrid

- La carga aérea en el aeropuerto de Madrid en 2022 superó en un 8,2% los datos del año anterior y muestra un ligero avance del 1,1% respecto al año prepandemia. En el gráfico 10 se observa un fuerte crecimiento en el primer semestre, mientras que los datos del segundo semestre se sitúan por debajo de los correspondientes a

los años 2021 y 2019. Esta evolución a lo largo del año se muestra en el gráfico 11 con datos desestacionalizados, donde se puede ver la caída producto de la pandemia, la recuperación de los datos 2019 y la meseta del último semestre

GRÁFICO 10



Fuente: AENA. MADCargo

GRÁFICO 11



Fuente: AENA. MADCargo



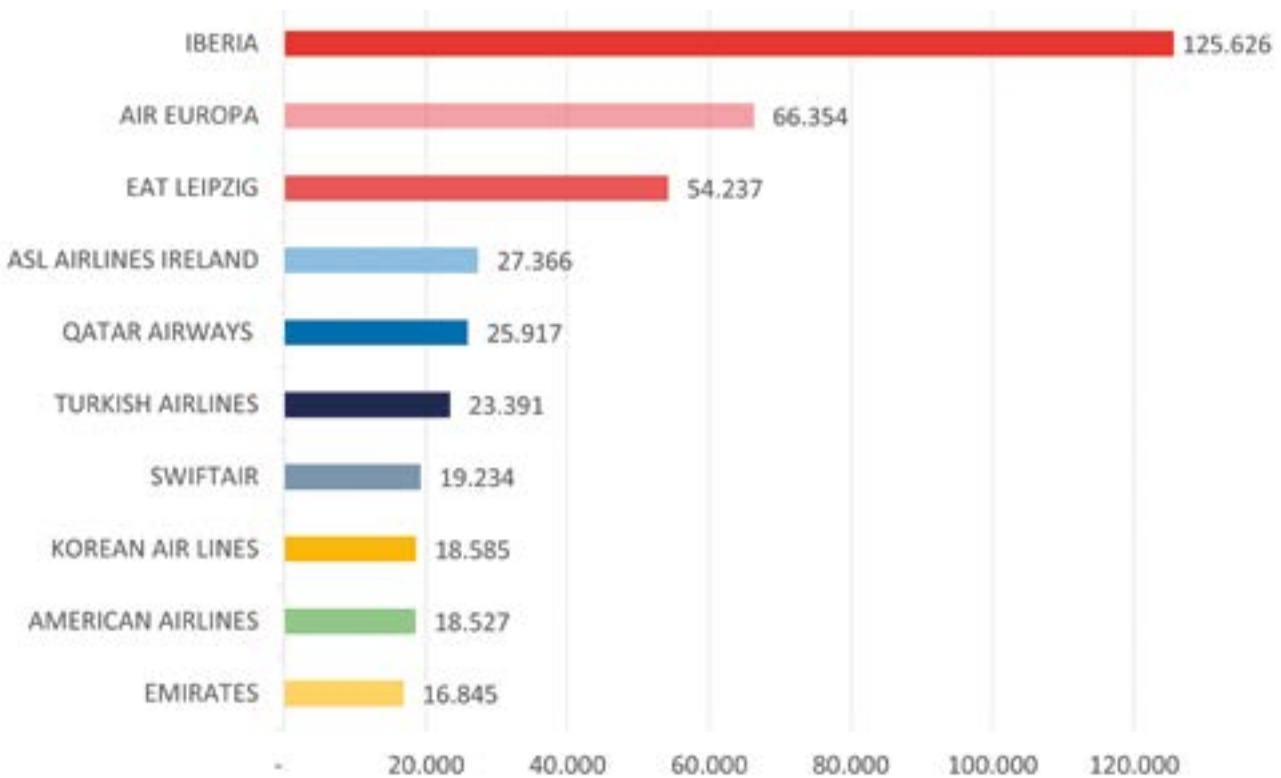
## Las aerolíneas aéreas Iberia y Air Europa mantienen la posición de liderazgo seguidas por DHL

- En el top 10 de compañías aéreas del gráfico 12 se encuentran ASL Ireland y Swiftair con operaciones charter para compañías integradoras, y la presencia de las grandes aerolíneas de Oriente medio (Qatar y Emirates) así como Turkish y Korean destacando las operaciones cargueras de esta última. El gráfico 13 muestra el crecimiento de 5 puntos en la cuota de Air

Europa, la caída de 2,5 puntos de Iberia que coincide con el crecimiento de la cuota de las aerolíneas norteamericanas. Las aerolíneas de Latinoamérica, EEUU y europeas crecen relativamente en la medida que se reduce la participación de las asiáticas, especialmente Air China como se ve en el gráfico 14.

GRÁFICO 12

Top 10 compañías aéreas 2022  
Toneladas

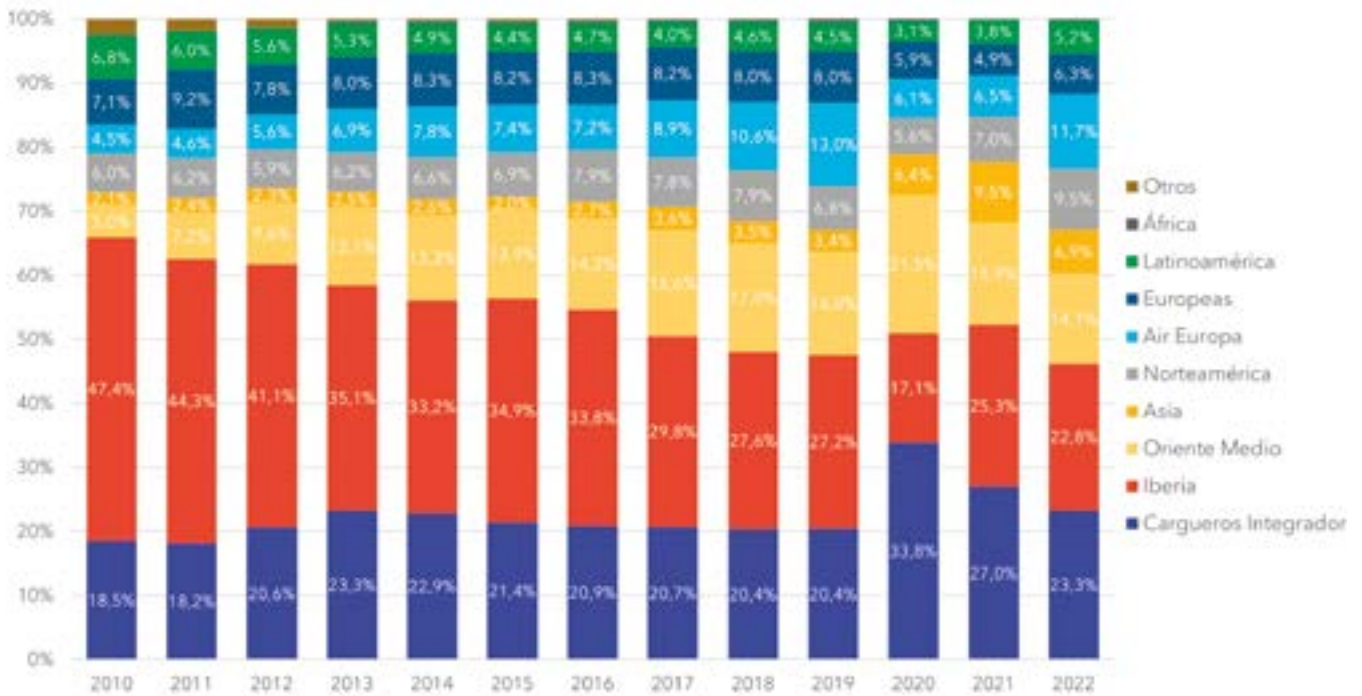


Fuente: AENA. MADCargo

### 3. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

GRÁFICO 13

Cuota de Mercado | Grupo de compañías 2010-2022  
Toneladas transportadas



Fuente: AENA. MADCargo

GRÁFICO 14

Evolución anual | Compañías Aéreas  
Toneladas transportadas



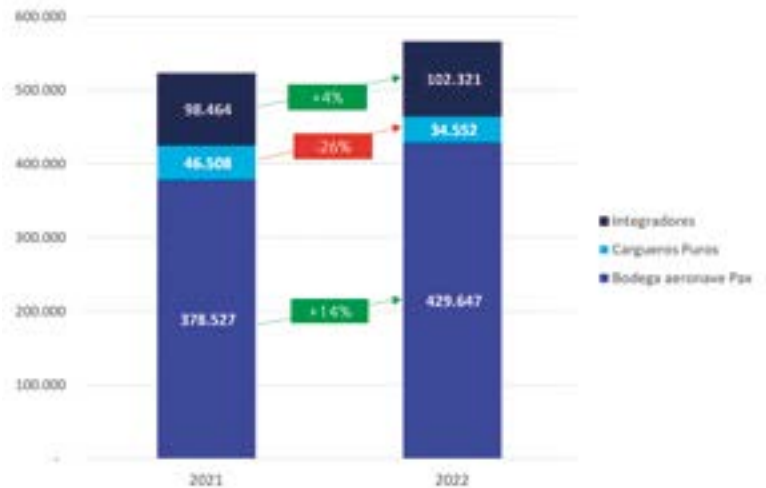
Fuente: AENA. MADCargo

## La cuota de carga entre aeronaves cargueras y carga transportada en bodega se aproxima a los valores prepandemia

- Las compañías integradoras crecen en Madrid un 4% en el 2022 muy por debajo del crecimiento del 14% en carga transportada en bodega de aeronaves de pasajeros. Los aeronaves cargueras caen un significativo 26%

GRÁFICO 15

Evolución por tipología de operadores/aeronaves Toneladas



Fuente: AENA, MADCargo

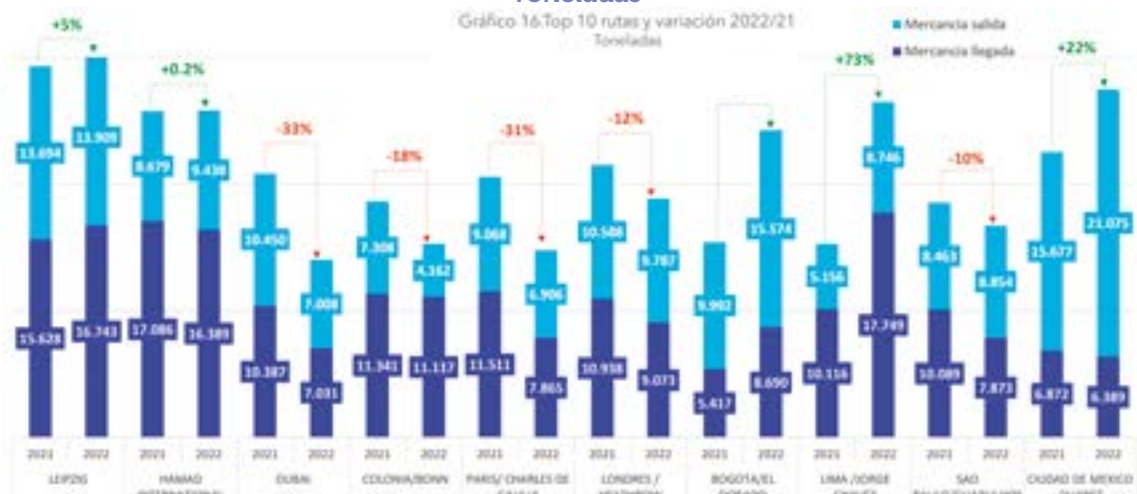
## Las principales rutas operadas desde MAD confirman el crecimiento de DHL y los tráficos con Latinoamérica

- Las rutas desde Madrid con mayor crecimiento se corresponden con el hub de DHL en Europa (Leipzig) y las rutas con los aeropuertos de Ciudad de México,

Lima y Bogotá. Hay fuertes caídas en rutas con los aeropuertos de París CDG, Colonia y Dubai.

GRÁFICO 16

Top 10 rutas y variación 2022/21 Toneladas



Fuente: AENA, MADCargo

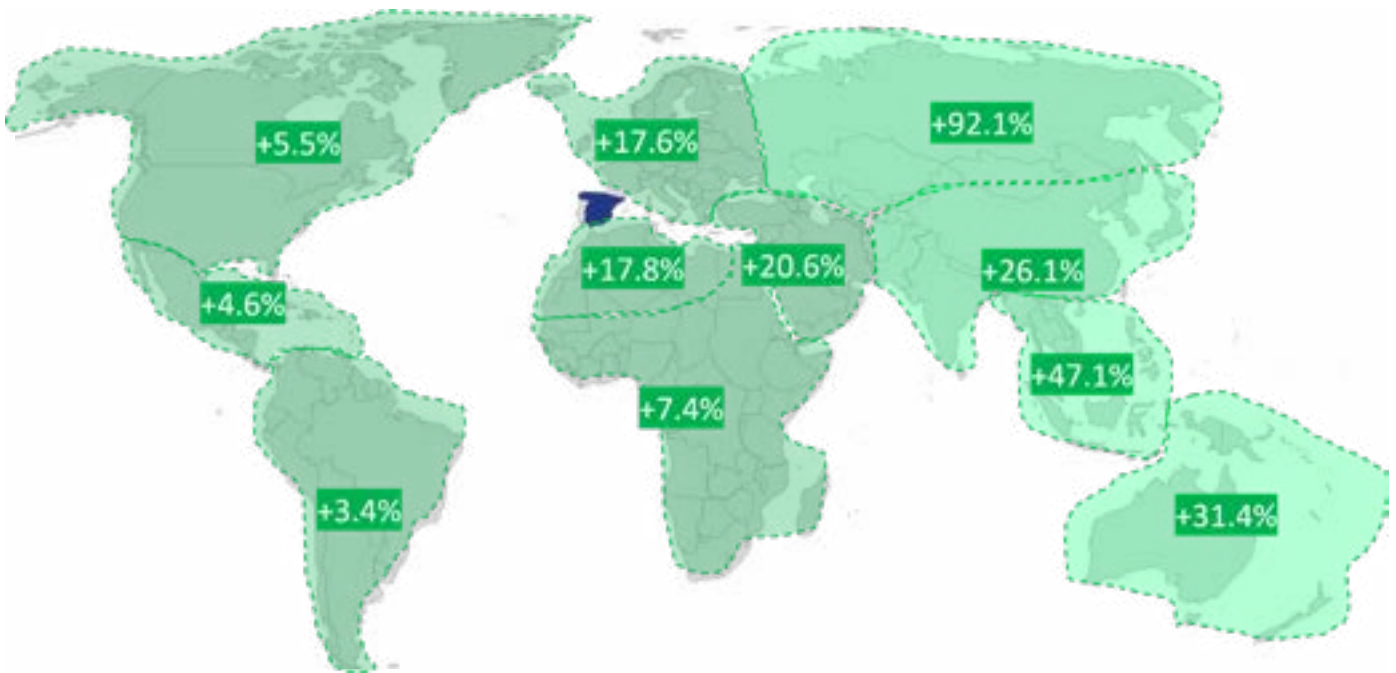
## Los fletes siguen mostrando las dificultades de la pandemia en China y las consecuencias de la guerra de Ucrania con un significativo ajuste en los tráficos con América.

- La creciente capacidad ofertada a EEUU Y Latinoamérica y las difíciles perspectivas económicas con el impacto sobre la demanda han ajustado a la baja los fletes aéreos con EEUU, Centroamérica y especialmente Sudamérica en el segundo semestre. En el resto de regiones, y desde valores muy altos

en el primer semestre, se aprecia la desaceleración en el crecimiento de forma generalizada, si bien siguen siendo valores muy elevados en Rusia, Asia y Oriente Medio donde se mantienen las dificultades asociadas a la oferta aérea debido a la pandemia y las nuevas rutas impuestas por la guerra en Ucrania.

GRÁFICO 17

Variación fletes aéreos desde Madrid con regiones 2022/21



Fuente: ECS, MADCargo

- El debilitamiento de la demanda en el segundo trimestre del año y el despliegue de una amplia oferta aérea no han provocado caídas en los fletes aéreos en la comparativa interanual como se observa en el gráfico 18. Tokio, Seul y Hong Kong destacan con valores muy elevados por encima del 36% mientras que los hubs de Oriente Medio se mueven entre el

19 y el 25% de Doha y Dubai respectivamente. Por el contrario los principales destinos en Latinoamérica y EEUU muestran crecimientos por debajo del 13% de Nueva York e incluso caídas en Miami, Sao Paulo y singularmente Bogotá (-8%). En la comparativa con el año 2020 es significativo observar los incrementos de los fletes con destino en EEUU y Canadá.



GRÁFICO 18

Variación fletes aéreos desde Madrid con aeropuertos destino



Fuente: IATA Economics



SOFTWARE PARA LA AGILIZACIÓN DE LA CARGA AÉREA

velloreccs.com

Promovido por aena y desarrollado por **PORTEL** LOGISTIC TECHNOLOGIES



**Sede Central Madrid**  
 Avd. de Leonardo Da Vinci, 2-A  
 28906 Getafe (Madrid)  
 +34 917 214 500  
 +34 902 303 666  
 comercial@portel.es

**Delegación Tarragona**  
 Paseo Gromi de Marejans, nº 1  
 43003 Tarragona  
 +34 977 233 742  
 smartinez@portel.es

**Delegación Barcelona**  
 Passeig de Garcia Fària, nº 17  
 08005 Barcelona  
 +34 934 529 300  
 comercial@portel.es

**Portel África**  
 Excellence Portuaire, Bâtiment  
 de la Capitainerie, 2ème étage  
 Port de Casablanca, 20000  
 Casablanca, Maroc  
 +212 563 792 593  
 ennaciri@portel.es



## La carga transportada en camión aéreo ha crecido el 3,4% en 2022 reduciendo de forma notable el crecimiento del año anterior

- La carga transportada en camión aéreo creció en el 2022 el 3,42% muy por debajo del 11,35 % del año anterior y coherente con la caída de la carga manejada en los principales aeropuertos europeos. Estos aeropuertos reciben la carga por camión aéreo, con número de vuelo y conocimiento aéreo despachado en la aduana de Madrid, y un volumen no contabilizado de camiones que pasan la aduana en el aeropuerto de embarque de la carga.
- La participación del camión aéreo respecto a la carga en aeronaves se queda en el 11,59%, casi un punto por debajo de la participación del año 2021.



**566.520 toneladas**

Fuente: AENA, MADCorpo

Variación  
2022 vs 2021

**+8,22%**

**MAD 2022**

% carga camión aéreo\*  
sobre carga en aeronaves

**11,59%**



**65.684 toneladas\***

Camión aéreo.

Carga transportada en camión con conocimiento aéreo y origen/  
destino aeropuerto de Madrid.

\* No se dispone de datos de IAG Cargo

Variación  
2022 vs 2021

**+3,42%**

Fuente: empresas handling de carga MAD  
MADCargo

## Desigual evolución en el comercio exterior de la CAM con fuerte crecimiento en la exportación y caída en los principales categorías en importación

- El comercio exterior por vía aérea de la CAM (Comunidad Autónoma de Madrid) muestra en el año 2022, como se refleja en los gráficos 19 y 20, un crecimiento en exportación del 22% impulsado por las principales categorías: moda, alimentación y productos farmacéuticos, con la excepción de material mecánico y eléctrico (-19%) mientras que en importación presenta caídas en las principales tipologías: alimentación, material mecánico y moda.
- En los gráficos 21 y 22 se visualiza que los productos químicos y farmacéuticos muestran valores por encima del año 2019 en importación, y sin embargo el principal rubro que es alimentación está a considerable distancia del año 2019. Moda, principal rubro en exportación, y productos farmacéuticos tienen valores superiores al año prepandémico.

<b>Total Carga 2022</b>
<b>152.901 Tn</b>

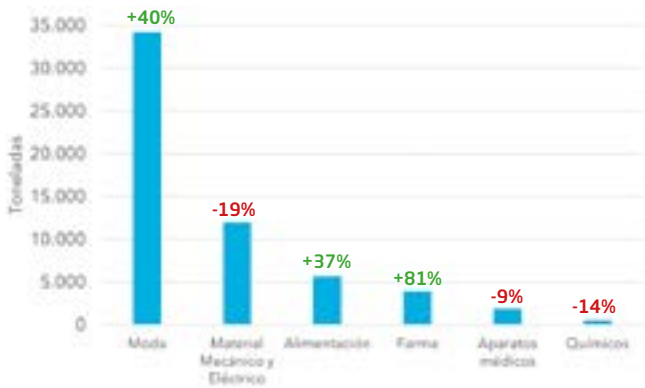
<b>EXPORT</b>	<b>Ene-Dic 2022/21</b>
<b>73.041 Tn</b>	<b>+22%</b>

<b>IMPORT</b>	<b>Ene-Dic 2022/21</b>
<b>86.111 Tn</b>	<b>-5%</b>



GRÁFICO 19

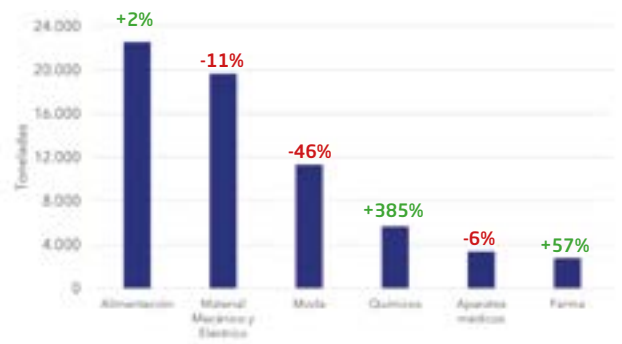
Categorías de Exportación  
Variación Enero – Diciembre 2022 vs 2021



Fuente: Datacomex (datos enero-diciembre 2022) MADCargo

GRÁFICO 20

Categorías de Importación  
Variación Enero – Diciembre 2022 vs 2021



Fuente: Datacomex (datos enero-diciembre 2022) MADCargo

¿Necesitas minimizar los costes de tu stock en destino?  
¿Necesitas entregas de suministro regulares y rápidas?  
¿Reducir tu Time to Market?

**TIBA** Air Freight

**Agilidad, planificación y capacidad de carga al servicio de tu cadena de suministro.**

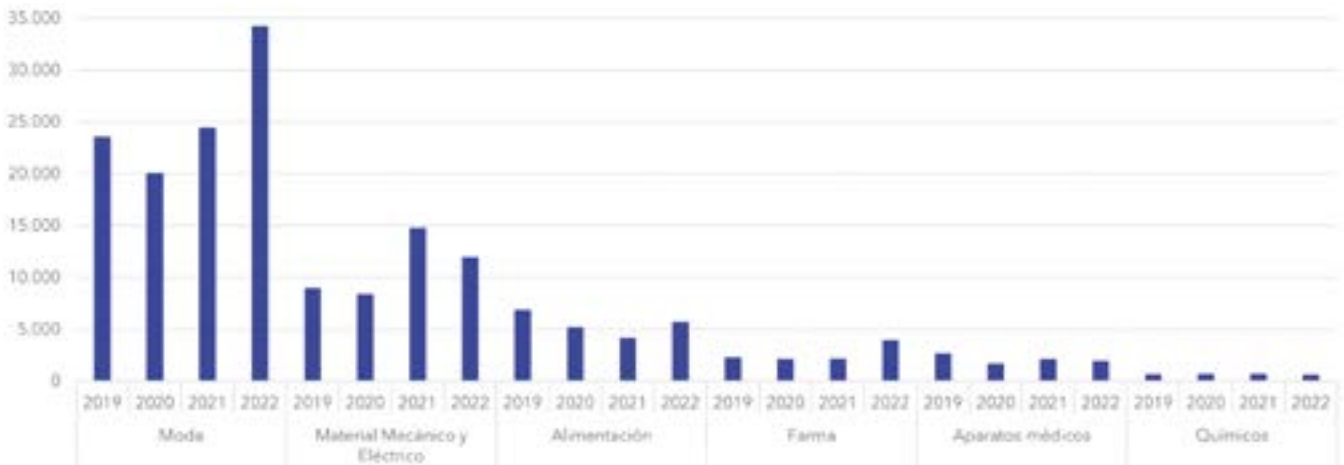
¡Que no pare la fiesta!  
¡Que no pare el suministro!

[www.tibagroup.com/es/transporte-aereb/](http://www.tibagroup.com/es/transporte-aereb/)

### 3. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

GRÁFICO 21

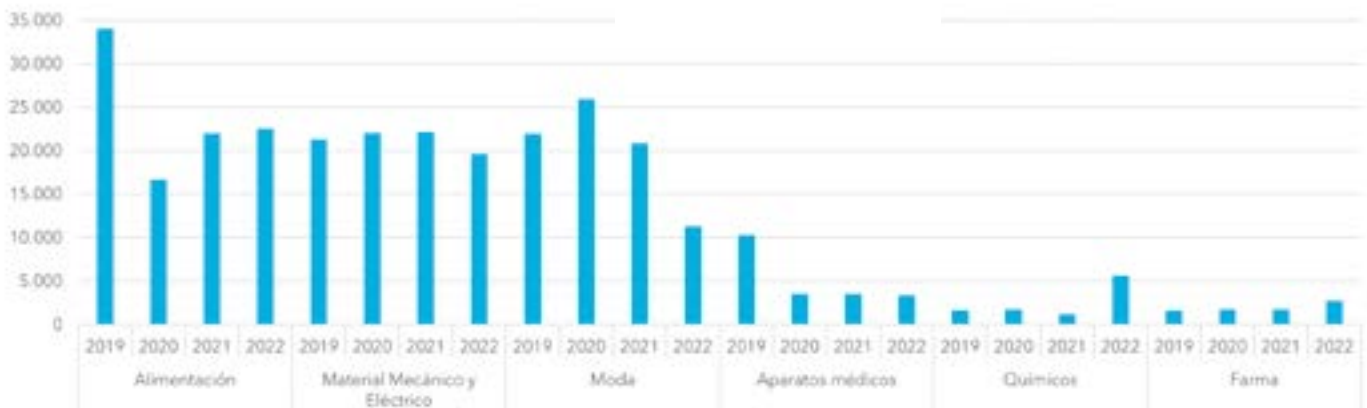
Exportaciones origen CAM modo aéreo por categoría de productos  
Toneladas transportadas



Fuente: DATACOMEX . MADCargo

GRÁFICO 22

Importaciones destino CAM modo aéreo por categoría de productos  
Toneladas transportadas



Fuente: DATACOMEX . MADCargo

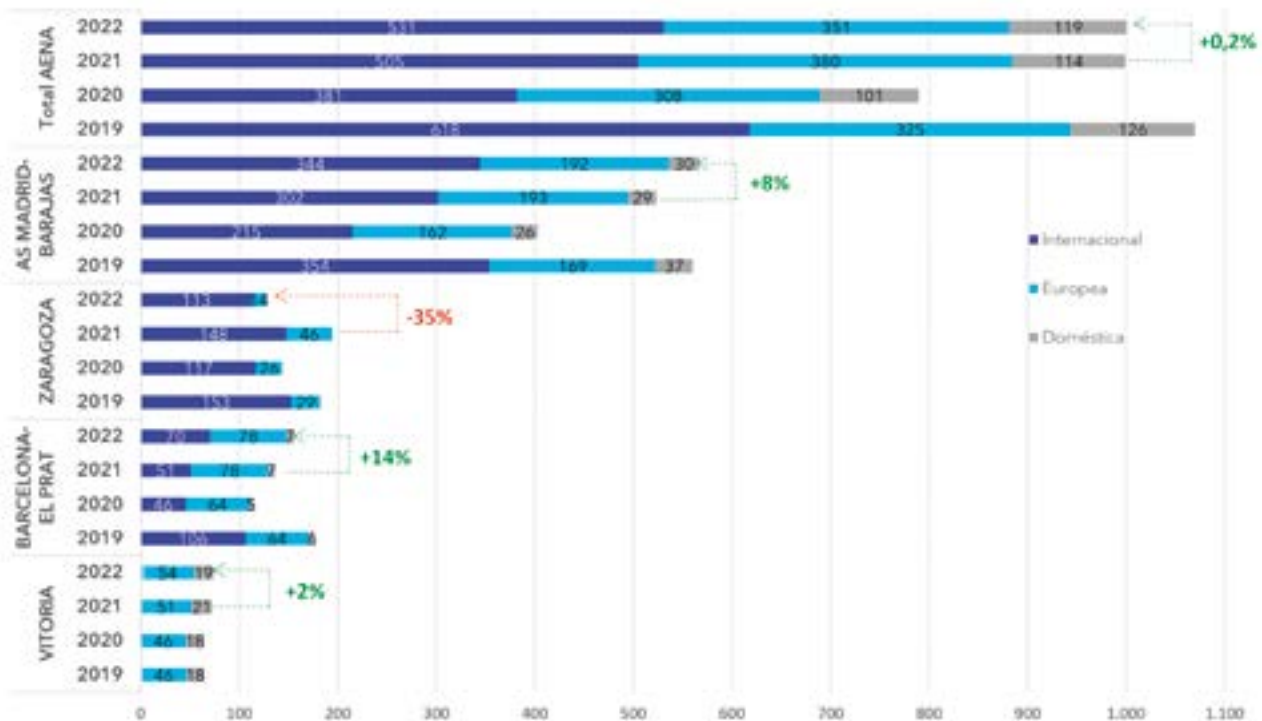
## 4. La carga aérea en España

### El aeropuerto de Madrid clave en el mercado de la carga aérea en la red Aena

- El aeropuerto de Madrid se mantiene en primer lugar en la red Aena, con un crecimiento del 8%, por encima de la media nacional que presenta un ligero crecimiento del 0,2%, y solo superado por el 14% de Barcelona. Estos dos aeropuertos junto con Zaragoza y Vitoria concentran el 92% de la carga aérea que se mueve a través de los aeropuertos de la red Aena como se muestra en el gráfico 23. Es especialmente significativo que la cuota de carga internacional del aeropuerto de Madrid en la red Aena está próxima al 65%, casi 5 puntos por encima del dato en 2019.
- La fuerte caída del 35% experimentada en el aeropuerto de Zaragoza se explica por los altos fletes aéreos con Asia que obligó a Inditex, cliente principal del aeropuerto, a desviar tráfico al transporte marítimo con el fin de reducir costes. El importante crecimiento de las operaciones aéreas del 2021 acentúa la caída sufrida en el 2022. Por su parte el aeropuerto de Vitoria ha mantenido un crecimiento moderado del 2% con una caída del 2% en el último trimestre del año,
- La media móvil del gráfico 24 muestra la fuerte caída del aeropuerto de Zaragoza que contrasta con la evolución positiva de Vitoria, y especialmente Barcelona. Madrid muestra una curva mas irregular con pico en marzo, caída posterior y crecimiento desde el mes de septiembre.
- El gráfico 25 señala la participación del aeropuerto de Madrid en el red Aena que supera el 56%, alcanzando así el valor mas alto en la última década.

GRÁFICO 23

Top 4 aeropuertos españoles  
Miles de toneladas



Fuente: AENA, MADCargo

## 4. LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA

GRÁFICO 24

Media móvil semestral | Top 4 aeropuertos españoles  
Miles de toneladas



Fuente: AENA, MADCargo

GRÁFICO 25

Cuota carga transportada aeropuerto de Madrid en red Aena



Fuente: AENA, MADCargo



## 5. Benckmarking aeropuertos europeos

- La actividad en 2022 en los mayores aeropuertos cargueros, tanto del mundo como en Europa, refleja unas cifras consistentes con la caída generalizada de la carga aérea global entre 2021 y 2022. En contraste con lo anterior, los crecimientos de Madrid y Barcelona constituyen una tendencia anticíclica con respecto a los grandes hubs europeos, a lo cual habría contribuido la recuperación de los tráficos de larga distancia y los tráficos en bodega en dichos aeropuertos españoles. moda.

Top 10 Global aeropuertos 2022

TONELADAS				
2022	2021	AEROPUERTO	2022	VAR 22/21%
1	1	HONG KONG SAR, HK (HKG)	4,199,196	-16.4
2	2	MEMPHIS TN, US (MEM)	4,042,679	-9.8
3	4	ANCHORAGE AK, US (ANC**)	3,461,603	-4.3
4	3	SHANGAI, CN (PVG)	3,117,216	-21.7
5	6	LOUISVILLE KY, US (SDF)	3,067,234	0.5
6	5	INCHEON, KR (ICN)	2,945,855	-11.5
7	7	TAIPEI, TW (TPE)	2,538,768	-9.7
8	12	MIAMI FL, US (MIA)	2,499,837	-0.8
9	8	LOS ANGELES CA, US (LAX)	2,489,854	-7.6
10	9	TOKYO, JP (NRT)	2,399,298	-9.3

Top 20 aeropuertos europeos 2022

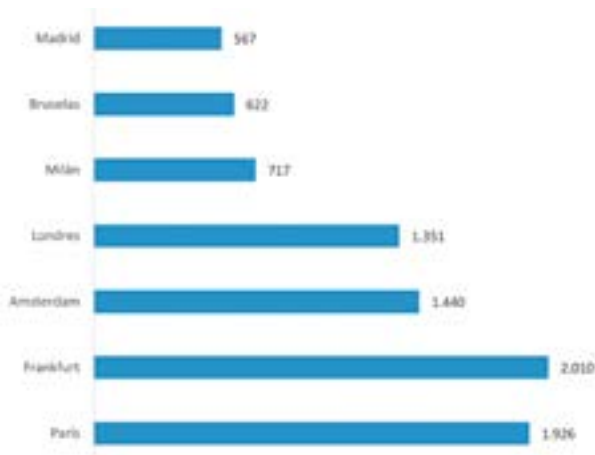
MILES DE TONELADAS					
2022	2021	AEROPUERTO	CÓDIGO	2022	VAR 22/21%
1	1	FRANKFURT	FRA	1,924	-14
2	2	PARÍS CDG	CDG	1,890	-5
3	4	LEIPZIG	LEJ	1,509	-5
4	3	AMSTERDAM	AMS	1,438	-14
5	-	ESTAMBUL	IST	1,426	88
6	5	LONDRES - HEATHROW	LHR	1,351	-3
7	6	LIEJA	LGG	1,140	-19
8	7	LUXEMBURGO	LUX	970	-11
9	8	COLONIA	CGN	958	-1
10	9	MILÁN	MLX	717	-3
11	10	BRUSELAS	BRU	616	-7
12	11	MADRID	MAD	566	8
13	12	EAST MIDLANDS	EMA	391	-9
14	-	TEL-AVIV	TLV	370	0
15	13	COPENHAGUE	CPH	277	-
16	-	MUNICH	MUC	259	55
17	15	LONDRES	STN	240	-8
18	14	VIENA	VIE	169	-1
19	18	LISBOA	LIS	156	23
20	-	BARCELONA	BCN	156	14

### El aeropuerto de Madrid ha tenido un comportamiento superior a la mayoría de los aeropuertos seleccionados

- La carga aérea en Europa se ve afectada por los problemas globales de caída de la demanda, caídas de PIB, altas tasas de inflación y precios de la energía, a los que se añade la guerra en Ucrania.
- Los aeropuertos europeos seleccionados muestran en los gráficos 26 y 27 caídas en todos los aeropuertos, salvo Madrid que destaca con un crecimiento del 8%. En la comparación con 2019 los aeropuertos con mayores volúmenes de carga tienen caídas significativas, mientras que Madrid gana un 1%, y Bruselas y Milán muestran fuertes crecimientos. El caso de estos dos aeropuertos se justifica por el fuerte desarrollo de tráficos cargueros fruto de acertadas estrategias de desarrollo de la carga aérea y al incremento de la actividad de DHL.
- Una vez superados los efectos más álgidos de la pandemia sobre los tráficos, el análisis tendencial comparado del gráfico 28 pone manifiesto que el aeropuerto de Madrid ha tenido el comportamiento más volátil de entre todos los aeropuertos analizados

GRÁFICO 26

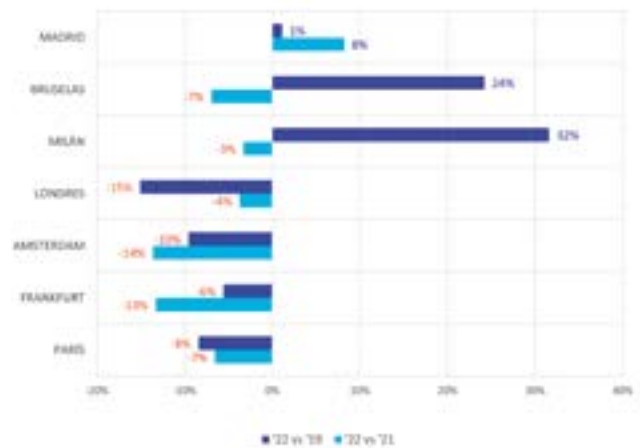
Carga aeropuertos benchmarking 2022  
Miles de toneladas



Fuente: Webs aeropuertos. Elaboración propia

GRÁFICO 27

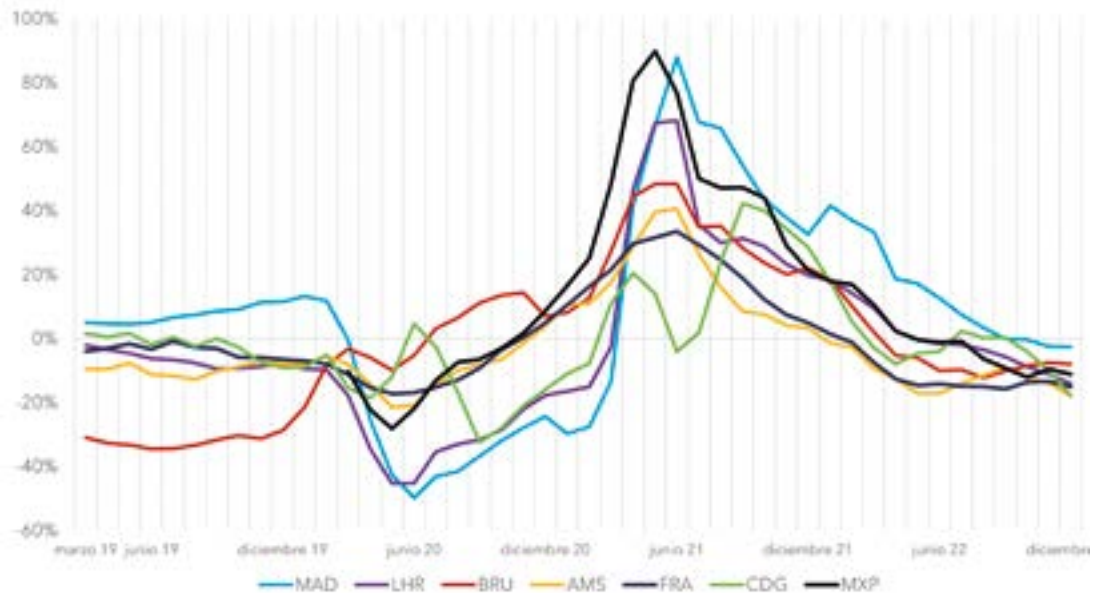
Categorías de Importación 2022 vs 2021  
Toneladas



Fuente: Webs aeropuertos. Elaboración propia

GRÁFICO 28

Evolución tendencial principales aeropuertos europeos 2019-2022  
Media móvil trimestral en toneladas



Fuente: Webs aeropuertos y elaboración propia



**Tu mejor aliado logístico internacional**



Operador Económico Autorizado

Certificados como Agente IATA

Agente acreditado (RA)

Trámites Aduaneros de e-commerce  
 Transporte aéreo, marítimo y terrestre  
 Distribución de última milla  
 Soluciones de fulfillment  
 Soluciones únicas e Innovadoras  
 con la máxima seguridad y garantía

[info@cacesa.com](mailto:info@cacesa.com)
+34 917 461 860 / +34 913 335 450
[www.cacesa.com](http://www.cacesa.com)

## 6. El centro de Carga Aérea del aeropuerto de Madrid-Barajas

44 hectáreas destinadas a la industria de la carga aérea con 200.000 m<sup>2</sup> construidos

Áreas funcionales Centro Carga Aérea aeropuerto Madrid-Barajas



- El **Edificio de Servicios Generales (ESG)** cuenta con una superficie total de 23.510 m<sup>2</sup> construidos donde están instaladas 50 empresas de la industria de la carga aérea, junto a la Administración de Aduanas de Madrid y los Servicios de Inspección en Frontera (SIF). En el ESG se ha instalado en cuatro plantas los servicios centrales de DHL Express y call center con una superficie ocupada de 5.000 m<sup>2</sup>.
- Las empresas instaladas **en primera línea** alcanzan los 88.135 m<sup>2</sup> construidos de los que aproximadamente la mitad pertenecen a agentes de handling de carga y el resto a otros operadores.
- Las naves de **segunda línea** tienen una extensión de 85.270 m<sup>2</sup> construidos incluidos los 41.758 m<sup>2</sup> del Prologis Barajas Park.



- Edif. Servicios generales
- Primera línea
- Segunda línea



## El Centro de Carga entró en actividad en 1997 y se ha desarrollado en tres fases



Fuente: MADCargo

- El Centro de Carga entro en actividad en 1997 y ha crecido en tres fases:
- Primera Fase con 23,6 hectáreas, agrupa el Edificio de Servicios Generales más instalaciones en naves de primera y segunda línea. Entró en explotación en 1997
- Segunda Fase. 8,5 hectáreas. Parque logístico de 2ª línea para empresas con vinculación aeroportuaria que abrió sus puertas en 2016 y articulado mediante una concesión a AMB. Posteriormente con el cambio del concesionario pasa a denominarse Prologis Park Barajas.
- Superficies de aparcamientos: 2,63 Hectáreas
- Tercera Fase. 9,14 hectáreas. Consta de instalaciones de primera y segunda línea de las que hay dos instalaciones en funcionamiento: DHL Express y Transjunior. Las cuatro últimas naves con acceso a plataforma están en construcción estando previsto el inicio de actividad de las terminales en 2023 y 2024
- Tercera Fase. 28 has. con 4 has. de zona verde vinculada. Parque logístico para empresas de 2ª línea con vinculación aeronáutica articulado mediante concesión y en proceso de selección de socio desarrollador en sociedad mixta con Aena.



Siete empresas de handling de carga prestan servicio en el aeropuerto



1ª LÍNEA EMPRESAS DE HANDLING	
EMPRESA	m <sup>2</sup> CONSTRUIDOS
Iberia Cargo	23.608
Swissport	12.691
WFS	17.529
ACL	1.079
Aeródromo de la Mancha	500
Alaire	850
<b>TOTAL</b>	<b>56.257</b>

- IAS Handling cuenta con un almacén de segunda línea de 3.000 m<sup>2</sup> y un almacén de primera línea subcontratado con acceso a plataforma.

Las tres empresas integradoras globales disponen de instalaciones en Madrid. FedEx adquirió la empresa TNT en 2016 pero mantiene las dos marcas activas

- Las compañías integradoras transportaron el 18 % de la de carga aérea manejada en Madrid en 2022.
- La participación real de estas empresas en el transporte aéreo se incrementa con los vuelos charteados con compañías cargueras especializadas como ASL y Swiftair.

1ª LÍNEA INTEGRADORES	
EMPRESA	m² CONSTRUIDOS
TNT Express	6.695
DHL	14.500
Fedex	2.859
UPS	350
<b>TOTAL</b>	<b>24.404</b>



**TRANSEMER, S.L.**  
 Transporte Terrestre, Almacenaje y Logística De Mercancías

**SERVICIOS DE CARGA SEGURA Y A TIEMPO**

TRANSPORTES, LOGÍSTICA REFRIGERADOS, CÁMARA FRÍO

Av. Central, nº 34, Módulo I Prologis Park Centro de Carga Aérea Barajas 28042 Madrid  
 Tel.: 913937620  
 mail: info@transemer.es

**mpg group**

**ESPECIALISTAS EN CARGA AÉREA**

groupmpg.com



Las fases 1 y 3 comprende, junto a los agentes handling, instalaciones para 18 empresas en segunda línea y dos operadores en primera línea

- Instalaciones de Swiftair y Correos en 1ª línea con autorización para operar con acceso a plataforma

INSTALACIONES PRIMERA LÍNEA OTROS OPERADORES	
EMPRESA	m <sup>2</sup> CONSTRUIDOS
Correos	6.324
Swiftair	1.150
<b>TOTAL</b>	<b>7.474</b>

NAVES SEGUNDA LÍNEA	
EMPRESA	m <sup>2</sup> CONSTRUIDOS
MRW Internacional	9.787
Intercoex	763
Nippon Express	763
DHL Global Forwarding	4.872
Geodis Wilson Spain	2.089
Grupo Air Go Express	964
CEVA Logistics	1.314
Cargored Servicios	1.716
Emdipa	682
Ireneo Logística	1.807
Cotransa	1.307
Transemer	632
David Garcia Martin	680
Cacesa	1.032
Naeko Handling Madrid	1.244
Transjunior	4.956
Correos	7.939
Hitsein Gescon Asociados	1.000
<b>TOTAL</b>	<b>43.547</b>



## La 2ª Fase completa la oferta disponible para empresas en segunda línea con el Prologis Park Barajas

- Prologis Park Barajas está compuesto por tres edificios destinados a uso de almacén, con una superficie total de 41.750. Los tres edificios logísticos son divisibles en unidades de unos 2.500 m<sup>2</sup> aproximadamente con 10

metros de altura libre. El complejo cuenta con un total de 102 muelles de carga y 458 plazas de aparcamiento.



PROLOGIS BARAJAS PARK. 2ª LÍNEA	
EMPRESA	m <sup>2</sup> CONSTRUIDOS
Kuehne & Nagel	2.535
Correos	4.716
DTL Express	4.716
FTL Express	2.358
Naeko	2.249
Do&Co	10.229
Transemer	5.475
Alfil Logistics	2.720
EDT Express	2.724
New Rest	4.001
<b>TOTAL</b>	<b>41.723</b>



## La 3ª Fase se completará con cuatro terminales con acceso a plataforma, de las que tres están en construcción

La 3ª Fase continua su desarrollo en 2022 y constará finalmente de seis naves logísticas con una superficie construida de 45.511 m².

Las seis instalaciones son:

- Dos naves ya operativas: una nave de segunda línea de Transjunior y la instalación de DHL en primera línea.
- Cuatro nuevas naves con acceso a plataforma de aeronaves:

La instalación de Correos en primera línea con puesta en servicio prevista en 2023.

Las terminales de handling de carga de ALAIRE e IAS Handling con fecha de finalización de obras en 2023, y la terminal de WFS con inicio de obra en 2023 y operaciones en 2024.

3ª FASE. NAVES DE 1ª Y 2ª LÍNEA	
EMPRESA	m² CONSTRUIDOS
Transjunior	4.956
DHL	14.500
Correos	12.564
IAS Handling	4.100
ALAIRE	3.091
WFS	6.300
<b>TOTAL</b>	<b>45.511</b>





## El nuevo modelo de Aena para desarrollos inmologísticos se inicia en la 3ª Fase del Centro de carga aérea del aeropuerto de Madrid-Barajas

- Aena trabaja en la selección del socio para la constitución de una sociedad conjunta con Aena para actividad logística en terrenos ubicados en el ÁREA 1 del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto AS Madrid-Barajas.



SUPERFICIE DEL ÁREA 1	EDIFICABILIDAD	ACTIVIDADES PERMITIDAS
Suelo a desarrollar: 28 Ha Zona verde vinculada: 4 Ha	153.000 M <sup>2</sup>	Logística y actividades asociadas (terciario, aparcamientos, etc.)

El ÁREA 1 integrará activos ligados a la carga aérea configurando un nodo logístico idóneo para naves de almacenaje y de logística modulares tradicionales y crossdock.

El aeropuerto de Madrid tiene reservas de suelo destinados a la industria de la carga aérea en los futuros desarrollos de Centros de Carga Aérea que alcanzan hasta 1.300.000 m2 construidos



## 7. Madrid Nodo Logístico

### La importancia de la logística como vector de desarrollo económico de Madrid

- Madrid absorbe el **60%** de los flujos internacionales de mercancías que entran en España y el **33%** de los nacionales.
- El sector de la logística alcanza en la CAM el **5,8 %** del PIB, generando un valor añadido bruto de **12.100** millones de euros.
- **70%** de las empresas logísticas trabajan en la CAM con el **12,6%** de las empresas basadas en Madrid.
- Aporta empleo directo a más de **200.000** personas.
- El stock logístico se situó en **12,03** millones m<sup>2</sup> en 2022.
- Las infraestructuras logísticas y de transporte de la región superan los **38** millones m<sup>2</sup>.

Fuente: UNO, Savills y CAM



### El aeropuerto es el nodo principal del sistema logístico de Madrid y junto al eje logístico del Corredor del Henares configuran el principal vector de desarrollo de la logística regional

- La Comunidad de Madrid concentra el **43,5%** de la empresas del transporte aéreo de mercancías en España.
- **56,8%** de la carga aérea transportada en España
- **75** compañías aéreas transportan carga aérea
- Más de **80** empresas en el mayor Centro de Carga Aérea con **200.000 m<sup>2</sup>** de instalaciones logísticas



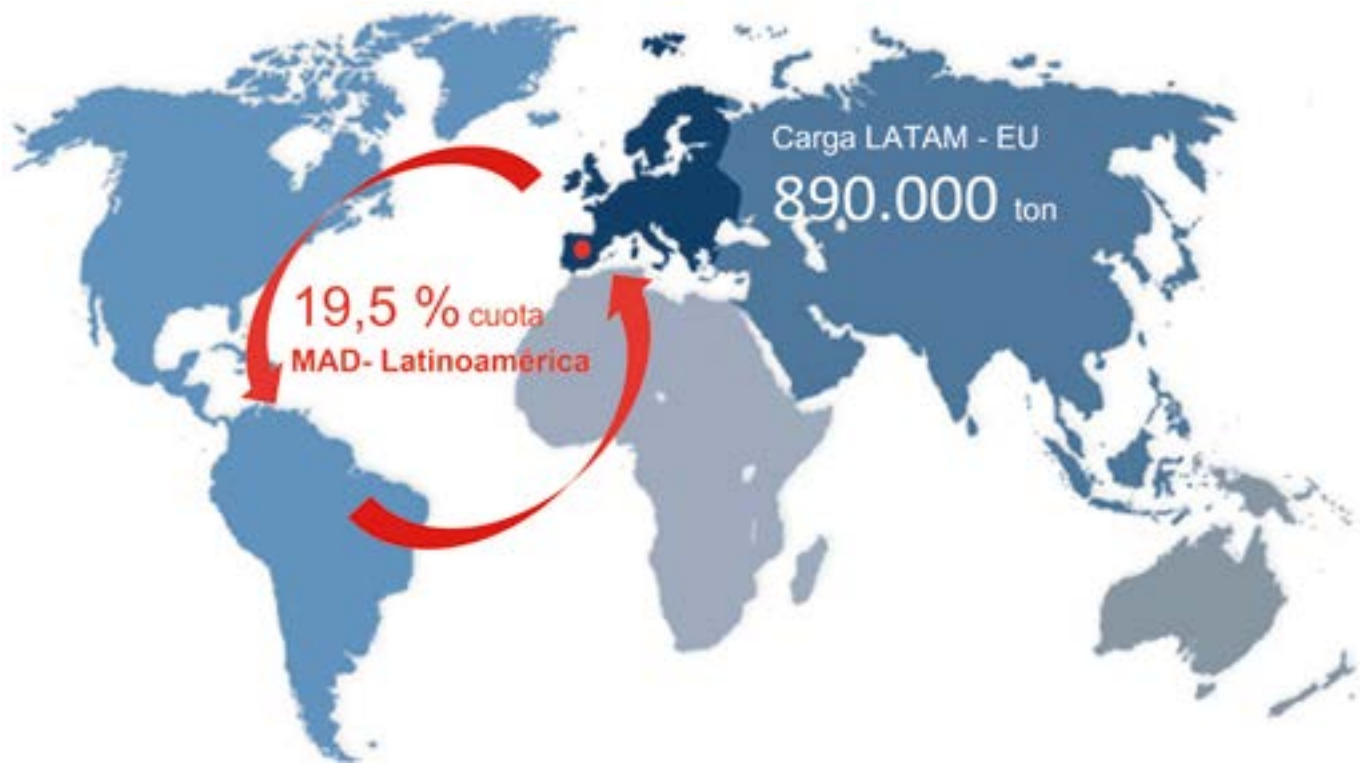
Fuente: Aena, INE - DIRCE



## Madrid es el aeropuerto líder en los tráficos de carga aérea europeos con Latinoamérica

El aeropuerto de Madrid es el quinto aeropuerto de Europa en pasajeros permitiendo una conectividad aérea muy elevada que influye positivamente en la capacidad

de transporte de mercancías. El aeropuerto Madrid-Barajas está unido con vuelos directos a cuatro continentes, 74 países y 189 ciudades



Fuente: Aena, Boeing, IATA, American Alliance



La Comunidad de Madrid concentra el 60% de los flujos internacionales de mercancías que entran en España con una completa oferta multimodal que incluye el desarrollo de corredores nacionales y europeos, conexiones ferroviarias con los puertos y centros logísticos y la apuesta por un cambio modal en el transporte de mercancías hacia el ferrocarril.

- **15 instalaciones logísticas ferroviarias** en el área de Madrid, incluyendo dos de las cinco mayores de España: la de Abroñigal y la de Vicálvaro (11.000 trenes de mercancías al año). La nueva terminal de transporte de mercancías de Madrid-Vicálvaro, en la que Adif invertirá 300 millones en su remodelación integral, está llamada a convertirse en una gran plataforma multimodal estratégica de la Red Básica Transeuropea, conectando los corredores Atlántico y Mediterráneo con incidencia en los puertos ubicados en estas fachadas litorales.
- Los **Puertos Secos** de Abroñigal, Coslada y Azuqueca son ejemplo de desarrollo intermodal por su contribución al despliegue de servicios ferroviarios entre los principales puertos y el área logística de Madrid. Las tres terminales ferroviarias de contenedores más relevantes en la Comunidad de Madrid rozaron en 2019 los 400.000 TEUs,.

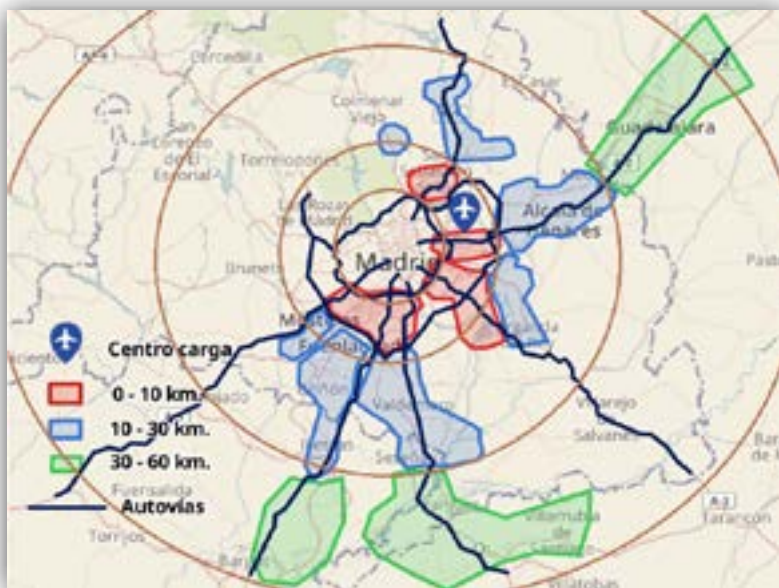




**El mercado logístico de Madrid es líder en España con un stock de 12,03 millones m<sup>2</sup> de espacios logísticos conectados por redes viarias de alta capacidad a los principales nodos de transporte, y dotados de espacios para actividades complementarias de valor añadido.**

El mercado logístico de Madrid se configura en tres coronas concéntricas, las dos primeras dentro de la Comunidad de Madrid y atravesadas por las principales autopistas que unen la capital con el resto del país.

- La **primera corona se localiza entre la M-40 y la M-50** y reúne cuatro zonas principales de distribución que suman 325 kilómetros cuadrados, de los cuales 3 pertenecen exclusivamente a suelo logístico. La actividad se orienta hacia las actividades de paquetería y distribución local de última milla.
- La **segunda corona está ubicada** a continuación de la anterior hasta el límite de la Comunidad de Madrid. Tiene siete zonas de distribución que suman 826 kilómetros cuadrados, donde 3,5 son exclusivos de suelo logístico. Dentro de ella se concentran principalmente empresas logísticas dedicadas al almacenamiento y a la distribución de productos para el consumo y el comercio electrónico.
- **Mercamadrid** es el mayor centro de distribución alimentaria de España y el mayor mercado de alimentos perecederos de Europa. El área de pescados es la segunda mayor del mundo, tras la de Tokio.
- El área de influencia es de 12 millones de personas, en un radio de 500 km. Dispone de 222 hectáreas con más de 800 empresas instaladas en su superficie.
- **El Centro de Transporte de Coslada** alberga más de 100 empresas líderes en servicios logísticos mundiales en una plataforma que supera el millón de metros cuadrados



## El mercado logístico de Madrid alcanza cifras récord en 2022

- Madrid vuelve a superar en 2022 el récord histórico de contratación de espacios logísticos alcanzando los 1,3 millones de m<sup>2</sup>, con un incremento del parque total de 700.000 m<sup>2</sup>. Es la primera vez que el mercado logístico madrileño supera el millón de metros contratados en un año sin nuevo espacio arrendado o adquirido por Amazon.
- Los sectores con mayor actividad son alimentación, textil y e-commerce. La tasa de disponibilidad continúa ajustándose bajando 52 puntos básicos desde 6,30% en el Q4 2021 a 5,78% en el último trimestre del 2022.
- Promotores y fondos de inversión continuarán en 2023 adquiriendo suelos para desarrollar nuevas plataformas. Está previsto que se incorporen al mercado madrileño 830.631 m<sup>2</sup> de proyectos en fase de construcción.

Fuente: BNP Paribas Real Estate

## El 70% de las empresas logísticas españolas realiza parte o toda su actividad en la Comunidad de Madrid y emplean más de 200.000 personas

- La Comunidad de Madrid es líder en empleo del sector logístico por delante de Cataluña, Andalucía y Valencia. Las cuatro comunidades concentraron el 62,2% de los puestos de trabajo del sector.
- Las empresas de transporte aéreo y otros modos de transporte tiene una presencia relevante en la Comunidad de Madrid

CCAA	LOGÍSTICA EMPLEO	CUOTA %
MADRID	200.099	19,70%
CATALUÑA	185.374	18,30%
ANDALUCÍA	144.079	14,20%
C. VALENCIANA	101.235	10%

1º trimestre 2022  
Fuente: Ministerio de inclusión, seguridad social y migraciones

SUBSECTOR	EMPRESAS	CUOTA %
AÉREO	27	43,5%
MARÍTIMO	38	30,2%
FERROVIARIO	19	27,5%

Datos 2022  
Fuente: INE - DIRCE



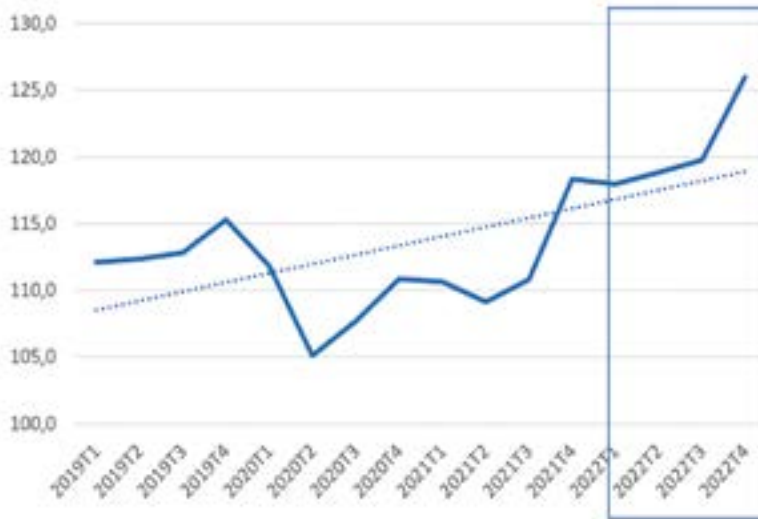
## 8. El empleo en la logística y transporte aéreo

### El mercado laboral del sector de logística muestra un notable crecimiento

- El mercado laboral en el sector Logística\* durante 2022 ha venido caracterizado, según la EPA por un comportamiento favorable, en el que se han combinado aumentos de la población activa (8,2%) y del empleo (6,5%). La fortaleza del crecimiento del empleo se ha mantenido durante todo el año, ganando en intensidad durante el último trimestre, como se observa en el gráfico 29. El estallido de la pandemia del COVID-19 complicó mantener la línea de tendencia que se había consolidado anteriormente en el sector.
- Estos datos reflejan una dinámica mucho más positiva que la experimentada por el conjunto de la economía, lo que vuelve a identificar al sector logístico como uno de los motores principales de empleo de la economía española. Atendiendo a los datos de afiliación a la seguridad social, régimen general y autónomos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el empleo se situó a 31 de diciembre de 2022 en 1.009.316 afiliados, lo que supone un 4,3 % más que en el mes de diciembre de 2021.

GRÁFICO 29

Tendencia del empleo en el sector de la Logística  
(índice 2008=100) según la EPA



Fuente: Ministerio de Inclusión, Seguridad social y migraciones

\* El sector Logística se considera integrado por las actividades de transporte terrestre y por tubería (49), (que integra a su vez el transporte por ferrocarril, otro transporte terrestre de viajeros y transporte de mercancías por carretera incluyendo servicios de mudanza), el transporte marítimo y por vías navegables (50), transporte aéreo (51), almacenamiento y actividades conexas de transporte (52) y actividades postales y de correos (53).

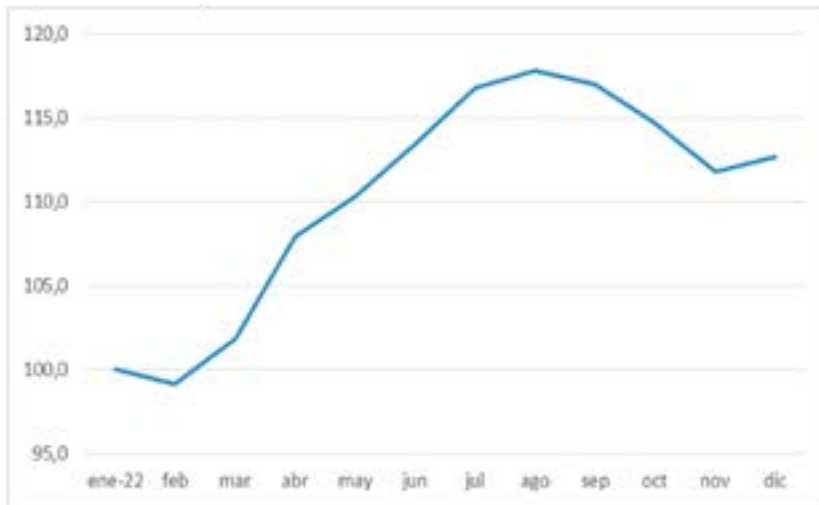
## El mercado laboral del sector de transporte aéreo muestra un fuerte crecimiento en el primer semestre y una corta caída en el segundo

- Dentro del sector logístico el líder en creación de empleo en 2022 ha sido el transporte aéreo de mercancías\*, que dejó atrás los resultados negativos de ejercicios anteriores, e incrementó sus cifras un 12% en el conjunto del año, con una dinámica igualmente estacional que llevó al empleo a crecer casi un 20%

en los meses de verano, para moderarse después hasta el 12% citado. El transporte aéreo ha elevado su participación en el empleo total de logística al 4%, un empleo directo de 39.437 afiliados a la seguridad social.

GRÁFICO 30

Empleo en el transporte aéreo 2022  
(índice 100=2022)



\*Datos corresponden al código CNAE 5121 que hace referencia a aquellas actividades empresariales vinculadas al transporte aéreo de mercancías.

Fuente: Ministerio de Inclusión, Seguridad social y migraciones

## 9. Tendencias 2023

### El año 2023 se moverá en un entorno complicado con sombras y dudas sobre el consumo global

El equilibrio entre la oferta y la demanda en 2023 será una mezcla de demanda mediocre o plana combinada con un fortalecimiento de la oferta. La clara implicación es que los fletes seguirán debilitándose al menos en el primer semestre del 2023.

- El PMI (Purchasing Manager Index), indicador adelantado de los envíos de carga aérea que mide el nivel de actividad de compras y por tanto el nivel de exportación, acaba de alcanzar un máximo de 10 años de 52,6 puntos.
- La demanda mundial de comercio aéreo descendió un 16% en diciembre, en términos interanuales, y los nuevos pedidos de exportación se mantienen en los mismos niveles desde octubre 2022.
- Los precios de los contenedores están disminuyendo, así como los problemas en los puertos de todo el mundo. Sin embargo, la situación en China visibiliza la vulnerabilidad en las cadenas de suministro.
- La demanda de semiconductores se suaviza con un posible escenario de exceso de oferta en algunos casos.
- La Inflación está ganando cada vez más relevancia en todos los sectores. La Reserva Federal de EEUU y los bancos centrales de las principales economías coinciden en que estamos en una prolongada batalla contra la inflación.
- La demanda ha disminuido mientras crecía la capacidad, y el mercado, en el que los cargadores se sentían atraídos por el transporte aéreo debido a la escasa fiabilidad del transporte marítimo, ha vuelto a su estado anterior.
- La capacidad de las bodegas ha aumentado más del 50%, aunque sigue siendo menor que en 2019. Por el contrario la capacidad de los cargueros esta aumentando con los pedidos que están llegando al mercado de aeronaves cargueras y conversiones de pasajeros en cargueros.
- Dicho incremento de capacidad responde, en parte, a la elevada cantidad de encargos contratados como consecuencia de los picos de demanda durante la pandemia, así como a la aparición de nuevas compañías cargueras en todo el mundo. Ello incluye inversiones significativas en carga aérea por parte de grandes operadores marítimos, y al mantenimiento de las rutas programadas por grandes transitarios.
- A pesar de la amenaza del exceso de capacidad, los operadores no parecen dispuestos a moderar sus previsiones de nueva capacidad.

### La prognosis por mercados muestra incrementos en la oferta combinados con una débil demanda

- Las previsiones de los próximos trimestres aparecen muy vinculadas a los mercados EEUU, y en particular el comportamiento del comercio electrónico y la dinámica de inventarios. Otros indicadores clave muestran una tendencia a la estabilización (productos farmacéuticos) e incluso a la baja (semiconductores). El consumidor estadounidense determinará en gran medida el éxito del sector de la carga aérea en los próximos trimestres



- La actividad carguera en Europa viene determinada por la producción, que a su vez se ve afectada por los costes energéticos, la inflación y los cambios estructurales en los sectores industriales, mientras que la demanda de los consumidores es débil, con riesgo de empeorar. La oferta de capacidad aumentará en 2023. Las consecuencias para las tarifas aéreas parecen inevitables con fletes que se mantendrán bajos.
- En la región Asia-Pacífico, el mayor mercado de carga aérea, la actividad está asociada a la producción, por el momento plana, aunque podría recuperarse a medio plazo.
- Oriente Medio se verá más afectado por el crecimiento de la oferta, con el regreso a la región de la capacidad de carga en bodega y el incremento de aeronaves cargueras en los dos últimos años. El resultado previsible es que los fletes serán bajos tanto a corto como a largo plazo.

## La industria de la carga aérea en España se ve afectada por las tendencias globales, pero tiene algunas singularidades

- Las tendencias globales descritas se combinarán con efectos específicos del mercado en España, entre los cuales destaca el resultado de la adquisición de Air Europa por Iberia. En última instancia, la cuestión clave será la progresión de capacidad de larga distancia de la/las compañías resultantes.
- En caso de que la absorción se lleve finalmente a cabo, es previsible que Iberia reorganice su oferta utilizando la capacidad de la actual Air Europa, posiblemente abriendo nuevas rutas y/o servicios, tanto en Latinoamérica como en nuevos mercados (como Norteamérica ó Asia)
- En caso de que la absorción fuese frustrada por unas condiciones de la UE no asumibles, es posible que Iberia optase por un crecimiento orgánico en larga distancia mediante una expansión de flota con el fin de reforzar su posición competitiva. En tal caso la clave sería el futuro de Air Europa, que muy posiblemente terminaría siendo absorbida o asociada con alguno de los otros grandes grupos aéreos europeos. Ello podría generar un choque competitivo y un incremento neto de capacidad que redunde en beneficio de la carga aérea en Madrid.
- Los planes de flota de Iberia tendrán otros efectos adicionales. Así, la incorporación a partir de 2024 del A321XLR, aeronave de larga distancia pero de fuselaje estrecho (reducida capacidad de carga) influye en la oferta global de capacidad en bodegas en el aeropuerto de Madrid.
- La estrategia logística de Inditex, la empresa con mayor movimiento de carga aérea en España, marcará la actividad en los aeropuertos de Madrid y especialmente Zaragoza. En la medida que los fletes aéreos se reduzcan es previsible que las operaciones logísticas de la multinacional sustituyan parte del transporte marítimo (clave en el 2022) en favor del aéreo.
- Con la inauguración prevista en 2023 de dos nuevas terminales de carga en Madrid aumentará la capacidad de procesamiento de mercancías en el aeropuerto, aportando competitividad e incremento de la eficiencia operativa de la industria de la carga aérea.

## 10. Equipo de trabajo y metodología

- El equipo de Foro MADCargo responsable de la redacción de este informe está formado por Javier Aran, vicepresidente 1º de Foro MADCargo, que ha coordinado el trabajo junto a Tomás Aranda y Óscar Álvarez. Los tres socios de MADCargo cuentan con una extensa experiencia en gestión y consultoría de transporte aéreo.
- En base al acuerdo suscrito con la Fundación Zaragoza Logistics Center (ZLC), el equipo redactor han contado con el trabajo entusiasta de Giovana Flores, alumna del Master en Dirección de Supply Chain (MDSC) de ZLC.
- Para la elaboración de este informe hemos contado con el apoyo de Foro de Logística, Aena y ECS que han aportado información y su valioso tiempo para culminar con éxito este informe.

Javier Aran



Tomás Aranda



Óscar Álvarez



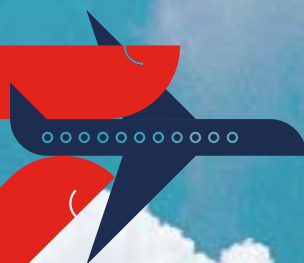
Giovana Flores



- Para el benchmarking, se han seleccionado los aeropuertos de Londres-Heathrow, Frankfurt, Ámsterdam-Schiphol, Paris-CDG, Bruselas y Milan-Malpensa. Entre los criterios utilizados para la elección de dichos aeropuertos están la existencia de una o varias aerolíneas que usen el aeropuerto como hub, el perfil de las principales compañías aéreas, la excelencia operativa y volumen de carga aérea manejado.
- En el caso de España, se han considerado los cuatro aeropuertos que, junto a Madrid, concentran mas actividad de carga aérea en la red de Aena: Barcelona, Vitoria y Zaragoza.
- Foro MADCargo cumple con los requisitos de privacidad y manejo de datos aportados por terceros. La información personal se conserva de forma segura y se trata conforme a las regulaciones legales existentes. Los datos recabados por Foro MADCargo tienen como finalidad exclusiva el análisis y la realización del informe anual de la carga en Madrid, así como los informes trimestrales que se publica con datos agregados y nunca individualizados.

# EL MOSCA

Especialistas en cargas aéreas de fruta, verdura, carne, pescado, flores y pharma.



SERVICIO A TODA EUROPA

IMPORTACIÓN DESDE CUALQUIER ORIGEN

EXPORTACIÓN A TODOS LOS DESTINOS

REEXPEDICIÓN DESDE EL AEROPUERTO DE  
**MAD** AL RESTO DEL MUNDO

SERVICIO DE ADUANAS

**GO  
GLOBAL**

968 389 111

[elmosca.es](http://elmosca.es)

## ANEXO. Actividades destacadas Foro MADCargo 2022

28 ENERO

### ➔ El Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid visita el Centro de Carga Aérea de Barajas

- David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid ha conocido durante la visita la importancia logística de la carga aérea y el trascendental papel vertebrador y transversal que puede jugar la Comunidad de Madrid para seguir fortaleciendo el potencial logístico de la

región y su rol decisivo en las cadenas de suministro globales, dentro del objetivo de que Madrid cuente con un ente público-privado que aglutine, en beneficio de los intereses económicos de la región, las voluntades de todos y cada uno de los eslabones que participan en la cadena logística de valor.



8 MARZO

### ➔ Comunidad de Madrid y Foro MADCargo impulsarán Madrid como hub logístico global

- La Mesa de Coordinación de la Carga Aérea, auspiciada por el MITMA y Aena, nace como un foro de discusión y análisis de los agentes económicos y sociales implicados en la cadena de valor de la carga aérea con el objetivo de que se convierta en un mecanismo catalizador de la implantación de las mejores prácticas del sector. Se crean dos grupos de trabajo, uno de ellos dedicado a la Transformación Digital y el otro dedicado a la Promoción de la Carga Aérea. También se establece la posibilidad de crear grupos de trabajo adicionales para temas específicos.
- Los miembros de la citada Mesa son cuatro responsables del MITMA, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Aena, Aduanas e Impuestos Especiales de la

Agencia Tributaria, trece asociaciones sectoriales del transporte aéreo de mercancías y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).





11 MARZO

## ➔ Primera reunión de la MESA DE COORDINACIÓN DE LA CARGA AÉREA

- La Mesa de Coordinación de la Carga Aérea, auspiciada por el MITMA y Aena, nace como un foro de discusión y análisis de los agentes económicos y sociales implicados en la cadena de valor de la carga aérea con el objetivo de que se convierta en un mecanismo catalizador de la implantación de las mejores prácticas del sector. Se crean dos grupos de trabajo, uno de ellos dedicado a la Transformación Digital y el otro dedicado a la Promoción de la Carga Aérea. También se establece

la posibilidad de crear grupos de trabajo adicionales para temas específicos. Los miembros de la citada Mesa son cuatro responsables del MITMA, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Aena, Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, trece asociaciones sectoriales del transporte aéreo de mercancías y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).



18 MAYO

## ➔ Primer envío aéreo digitalizado en su totalidad entre los aeropuertos de Madrid-Barajas y Montevideo, impulsado y coordinado por MADCargo LAB, bajo estándar IATA One Record y tecnología Usyncro



Un corredor aéreo digital es la integración virtual en una ruta de todos los operadores que conforman la cadena logística del transporte aéreo de mercancías desde el cargador al destinatario final, mediante tecnología blockchain, para facilitar la tramitación de documentos, la transparencia y trazabilidad del envío en un entorno seguro.

Los actores que han contribuido al éxito del proyecto piloto entre MAD y MVD procesando de forma digital la documentación han sido:

- Coordinación del proyecto: **Foro MADCargo.**
- Seguimiento y validación One Record: **IATA**
- Software empleado: **USYNCR0**
- Aeropuerto origen: **Adolfo Suarez Madrid-Barajas**
- Aeropuerto destino: **Carrasco (Montevideo)**
- Transitario en origen y destino : **DB Schenker**
- Aerolínea: **Air Europa Cargo**
- Aduana origen: **AEAT**
- Handling de carga en origen: **WFS Madrid**
- Handling de carga en destino: **LACC Montevideo**



19 MAYO

## ➔ Foro MADCargo galardonada en los Premios 10 a la Excelencia en Logística y Transporte

- Jesús Cuellar y Javier Aran, presidente y vicepresidente 1º de Foro MADCargo recogen el premio otorgado a la asociación en la 1ª edición de los Premios a la Excelencia en Logística y Transporte. Ricardo Ochoa, fundador y director general de Cadena de Suministro, presentó y entregó el galardón en el evento coincidiendo con el X aniversario de la publicación



24 MAYO

## ➔ Madrid Air Cargo Day 2022

- El Madrid Air Cargo Day es una iniciativa de Foro MADCargo celebrado en este 2022 de la mano de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y con la colaboración de Aena y ALACAT, lo que redonda en la concitación de interés en defensa de Madrid como plataforma logística de Latinoamérica en Europa, uno de los grandes objetivos de la política de transportes de la región. Más de un centenar de empresarios y profesionales del sector logístico de ambos lados del Atlántico asistieron a la celebración del Madrid Air Cargo Day, en el que instituciones y empresas han desgranado las distintas estrategias normativas, empresariales y de innovación que se están articulando para reforzar el rol logístico de Madrid en las cadenas logísticas globales, con la carga aérea como punta de lanza y Latinoamérica como mercado clave



25 MAYO

➔ **Foro MADCargo, ALACAT y Madrid Platform firman un convenio para la organización con carácter anual de un encuentro iberoamericano de operadores logísticos**

- Con esta iniciativa, Foro MADCargo y ALACAT (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe) dan un paso más en su estrategia de colaboración, a través de Madrid Platform, con el objetivo de consolidar un evento anual que sirva como marco de potenciación y consolidación de las relaciones entre la industria de la carga aérea y las empresas de España y Latinoamérica.
- Este nuevo evento anual, cuyas bases quedan establecidas con la firma del protocolo, nace con el respaldo de Grupo Correos, Mercamadrid y la Autoridad Portuaria de Gijón, que han firmado el protocolo como adherentes, así como con el apoyo de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, del Ayuntamiento de Madrid y de la compañía aérea Air Europa



9 JUNIO

➔ **Foro MADCargo y la Universidad Camilo José Cela firman el Convenio de Colaboración que establece las bases para el lanzamiento del primer título universitario especializado en gestión de la carga aérea que se imparte en España**

- Javier Arán, vicepresidente 1º de Foro MADCargo, y Tomás García Martín, decano de la Facultad de Tecnología y Ciencia en la Universidad Camilo José Cela (UCJC), firmaron el convenio, cuyo objeto es el establecimiento del ámbito de colaboración entre la UCJC y Foro MADCargo en el marco de los Cursos de Especialistas Universitarios propios de la Universidad Camilo José Cela. Surge así en España el primer programa formativo universitario especializado en carga aérea, diseñado para profesionales que aspiren a acelerar el desarrollo de su carrera profesional y entender las claves de la carga aérea, en un entorno de transformación del comercio internacional, la logística y el transporte multimodal.



7 SEPTIEMBRE

**➔ El Delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid visita el Centro de Carga Aérea de Barajas**

- Borja Carabante, Delegado Área de Gobierno Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, ha visitado el Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, donde ha sido recibido por representantes de Foro MADCargo, quienes han expuesto al delegado las claves de la industria de la carga aérea y las empresas que forman parte de la cadena logística del transporte aéreo de mercancías, visitando una infraestructura esencial para la logística de mercancías en España y que acoge a la mayor concentración de empresas logísticas de carga aérea del país.



4 OCTUBRE

**➔ Foro MADCargo celebra su Asamblea General Anual y Asamblea Electoral, en la que fue reelegido Jesús Cuéllar como presidente de la entidad**

- La reelección de Jesús Cuéllar por un nuevo periodo de 4 años al frente de Foro MADCargo lleva aparejada una importante renovación de su Junta Directiva, que pasa a estar conformada por 14 profesionales en activo de reconocida trayectoria. La nueva Junta Directiva de Foro MADCargo ha quedado conformada para los próximos 4 años por Jesús Cuéllar, presidente; Javier Arán, vicepresidente primero; Rubén Mascaraque, secretario; y por Elena Arribas, Gabino Diego, Regina Domínguez, Jesús Escolar, Juan Carlos Libreros, Cristina Martín, Alfredo Noguerales, Reyes Rodríguez, Ignacio Ruiz, Pedro Tierno y Álvaro Vilda como vicepresidentes.





DEL 9 AL 12  
OCTUBRE

## ➔ Presencia de Foro MADCargo en el Congreso ALACAT 2022

- Representantes de Foro MADCargo han viajado al Congreso ALACAT 2022 celebrado en Riviera Maya, México donde han mantenido reuniones de trabajo para avanzar en proyectos comunes. Jesús Cuellar, presidente de Foro MADCargo, Cristina Martin, coordinadora de MADCargo LAB y Alfredo Noguerales de Latam han participado como ponentes en la sesión "Corredor Digital de Carga Aérea entre Europa y Latinoamérica" dentro del programa de actividades de los congresistas.



18 OCTUBRE

## ➔ Inicio del Programa Avanzado en Gestión de Carga Aérea

- 16 alumnos conforman la primera promoción del Programa Avanzado en Gestión de Carga Aérea iniciado el 18 de octubre, y que se imparte en modalidad presencial en la sede de postgrado de la Universidad Camilo José Cela en Madrid. Se trata de un programa formativo de 83 horas que permitirá la obtención del título de la Universidad Camilo José Cela, Diploma de Foro MADCargo y opcionalmente certificado Air Cargo Introductory de IATA. El Programa Avanzado en Gestión de Carga Aérea es único por sus características en España y Latinoamérica y viene a cubrir una importante carencia histórica en el sector del transporte aéreo de mercancías.



11 NOVIEMBRE

## ➔ Encuentro Iberoamericano sobre Digitalización, Colaboración y Facilitación en la Carga Aérea

- En el marco del Encuentro Iberoamericano sobre Digitalización, Colaboración y Facilitación en la Carga Aérea celebrado en Madrid el presidente de Foro MADCargo, Jesús Cuéllar, y el presidente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT), Moisés Solís, firmaron un protocolo de colaboración para el impulso de los corredores aéreos digitales entre Madrid y los principales hubs de carga latinoamericanos, corredores que serán certificados por ambas organizaciones,

garantizándose los niveles de servicio y optimización del valor añadido prestado.



➔ **ACTIVIDADES DE NETWORKING**

**Comida-coloquio  
para socios**



**TAPAS & CARGA**  
**IRENEO LOGISTICA**



**TAPAS & CARGA**  
**TRANSEMER**



**TAPAS & CARGA**  
**SWISSPORT  
HANDLING**









# El mayor complejo logístico multimodal del Sur de Europa

Más de 1 millón de m<sup>2</sup>  
albergando más de 100 empresas  
líderes en servicios logísticos mundiales



Centro de  
Transportes de  
**Coslada**

 Calle Luxemburgo, 2  
28821 Coslada - Madrid

 91 670 90 04

 [director.ctc@ctc-coslada.com](mailto:director.ctc@ctc-coslada.com)