

MAD 2021

Informe anual



MADCargo

Informe anual 2021

Observatorio carga aérea



Editor: Foro MADCargo

www.foromadcargo.org

Autor: Observatorio de Carga Aérea de MADCargo LAB coordinado por Javier Arán

www.madcargolab.com

diseño e impresión: Taller de Ideas y Comunicación, S.L

Índice

Carta del presidente

1. Equipo de trabajo y metodología

2. Sumario Ejecutivo

3. Cargo News 2021

4. El desempeño global del transporte aéreo y la carga en 2020

5. La carga aérea en el aeropuerto de Madrid

- Análisis de oferta: indicadores de conectividad y capacidad
- Análisis de demanda: indicadores de actividad

6. Entorno competitivo

- Europa
- España

7. Tendencias en la carga aérea

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

9. Madrid nodo logístico

Con el apoyo de nuestros socios protectores.



Carta del presidente

Es un placer presentar, por segundo año consecutivo, el informe correspondiente a 2021 que, junto con la publicación de la evolución trimestral iniciada en 2020, son los productos desarrollados en el Observatorio de Carga Aérea de MADCargo.

Nuestro objetivo es proporcionarle a la industria y a la comunidad de carga y logística de la Comunidad de Madrid una visión global de la evolución de la carga aérea en Madrid, mirando más allá de la información estadística, para presentar una imagen lo más completa posible del transporte de mercancías en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

El aeropuerto de Madrid ha tenido un comportamiento muy volátil, comparado con los aeropuertos europeos analizados, durante los dos últimos años. Así, desde una situación de fuerte crecimiento en 2019 se pasó a la dramática caída de actividad provocada por la pandemia en 2020. La sólida recuperación observada a partir de la segunda mitad de 2021, más intensa incluso que la registrada en aeropuertos europeos de referencia, es consecuencia de la restauración de la conectividad y los tráficos de vuelos de pasajeros con carga en bodega. Como consecuencia de lo anterior, el aeropuerto recuperó una cifra de actividad similar a la situación pre-pandemia con valores cercanos al récord histórico de 2019.

La recuperación de los vuelos de largo recorrido de pasajeros será determinante para el crecimiento de la actividad en los próximos meses, condicionado por las incertidumbres derivadas de la situación económica global, evolución del Covid-19 y la duración de la guerra en Ucrania.

Un elemento destacado en este informe es la consideración de Madrid como un relevante nodo logístico. La ambiciosa visión que compartimos con la Comunidad Autónoma de Madrid es convertir y consolidar Madrid como nodo logístico global, plataforma de Latinoamérica en Europa, puente con Asia y África, y centro de distribución de la Península Ibérica. Esto requiere del trabajo colaborativo entre empresas, organizaciones sectoriales y organismos públicos involucrados en la logística, en aras de mejorar la excelencia de la gestión, operaciones y servicios con altos estándares de calidad y



promoviendo la innovación y la digitalización como palancas del cambio.

Las grandes ciudades europeas, como Madrid, necesitan una oferta logística multimodal competitiva en el que todos los modos de transporte deben estar interconectados a través de nodos logísticos, con una perfecta coordinación entre ellos que favorezca el crecimiento del transporte intermodal, garantizando el intercambio rápido y fiable entre los distintos modos de transporte para facilitar la máxima flexibilidad, agilidad y resiliencia en las cadenas de suministro. En este sentido entendemos la carga aérea como un recurso estratégico para Madrid que exige de todas las administraciones públicas que trabajen de forma coordinada con las empresas y asociaciones sectoriales relevantes, para posicionar Madrid como un nodo logístico competitivo a nivel internacional.

Jesús Cuellar

Presidente Foro MADCargo

1. Equipo de trabajo y metodología

- El equipo de Foro MADCargo responsable de la redacción de este informe está formado por Javier Aran, vicepresidente de MADCargo, que ha coordinado el equipo de 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 Ricardo Julio Lavié, alumno del Master en Dirección de Supply Chain (MDSC) de ZLC.
- Para la elaboración de este informe hemos contado con el apoyo de Aena, ECS e IATA que han aportado información y su valioso tiempo a este producto. Su colaboración ha resultado fundamental para la elaboración del presente informe.

Javier Aran



Tomás Aranda



Óscar Álvarez



Ricardo Julio Lavié



- Para el análisis de benchmarking se han seleccionado seis aeropuertos europeos, descartando aeropuertos cargueros puros. Entre los criterios utilizados para la elección de dichos aeropuertos están la estructura hub, el perfil de las principales compañías aéreas, excelencia operativa y volúmenes de carga aérea. Valorando dichos criterios la opción elegida incluye los aeropuertos de Londres-Heathrow, Frankfurt, Ámsterdam-Schiphol, París-CDG, Bruselas y Milan-Malpensa.
- 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.
- La información de base para la elaboración del presente informe corresponde, por lo general, a datos del año 2021, si bien en algunos casos se han utilizado datos de otros años debido a consideraciones de acceso, disponibilidad de la información o conveniencia para mostrar la evolución histórica y tendencial. Tal es el caso del análisis sobre las flotas de fuselaje ancho con base en los aeropuertos europeos de referencia, la red de destino de larga distancia de Iberia y de Air Europa, y el análisis de mercado LATAM y posición relativa de MAD, para los cuales se ha utilizado una semana de referencia de 2022. Ello, no obstante, no desvirtúa las conclusiones aportadas en el informe.
- 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.

2. Sumario Ejecutivo

- La demanda global de carga aérea recuperó durante 2021 los niveles previos a la pandemia, con la notable excepción de Latinoamérica, que continúa rezagada por debajo de dicho nivel. La capacidad ofertada en 2021 fue, no obstante, inferior a la de 2019, lo cual ocasionó unos factores de ocupación más elevados (6,8 puntos porcentuales más) y el consiguiente tensionamiento en los precios de los fletes (150% superiores).
- Las compañías aéreas españolas de red ya han reactivado la práctica totalidad de la flota estacionada durante la pandemia. Ello ha permitido incrementar sustancialmente la capacidad carguera en bodegas en MAD, principalmente mediante el incremento de las frecuencias a los destinos ya operados en 2020. Por otra parte, es de esperar que el resultado del proceso de absorción de Air Europa por parte de Iberia sea clave de cara a la evolución de la estrategia de mercado y capacidad conjunta a futuro.
- La actividad carguera manejada en MAD durante 2021 ascendió a 523.500 toneladas, no lejos del récord histórico de 2019 (565.000 toneladas). Ello representa un incremento de un 30% respecto a 2020, y revierte parcialmente la intensa caída de actividad consecuencia de la pandemia.
- La reactivación de la conectividad de larga distancia supuso un fuerte crecimiento de la actividad en 2021 en las rutas hacia Latinoamérica, por encima de los destinos asiáticos (que habían tenido un comportamiento más sólido en 2020). Es de destacar también el crecimiento en determinadas rutas europeas, como Londres y París, probablemente asociadas al aumento de los flujos en conexión con Latinoamérica.
- Por lo que respecta a los operadores, el mayor ascenso en 2021 fue el de Iberia y Air Europa, al hilo del incremento de su actividad de larga distancia. Por su parte, las grandes aerolíneas de red del golfo han tenido un comportamiento más estable, ya que habían mantenido una proporción más alta de su actividad en 2020. Por una razón similar, los integradores han crecido en 2021 de forma también moderada.
- 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 hasta el 37% de la actividad total del aeropuerto. Con todo, y dado que antes de la pandemia los cargueros puros representaban el 24% del tráfico, se manifiesta una cierta mejoría en lo que todavía constituye una de las debilidades estructurales de la carga aérea en Madrid.
- Los productos que general mayor volumen de actividad carguera en MAD son Moda, Alimentación, y Material mecánico y eléctrico, aunque en términos de valor de la mercancía las categorías más importantes son Farma, Piedras y metales preciosos, y Material mecánico y eléctrico.
- En el contexto europeo, todas las grandes compañías aéreas de red ido reactivado flota, conectividad de larga distancia y capacidad carguera. Se comienza a poner de manifiesto de nuevo también el encargo de nuevas aeronaves (netas de sustituciones) por parte de algunas compañías europeas (Iberia incluida), lo cual denota una mejoría de la confianza en las perspectivas del mercado a medio plazo.
- El Aeropuerto de Madrid ha recuperado con claridad su posición de liderazgo en la conectividad entre Europa y Latinoamérica, aunque ello contrasta con su debilidad relativa en otros mercados clave, como Asia y Norteamérica. En todo caso se aprecia una fuerte competencia de otros grandes hubs europeos en determinados mercados latinoamericanos clave, como Brasil, en el que Madrid ha perdido su posición de dominio.
- Todos los grandes hubs europeos han experimentado una notable recuperación de la actividad carguera en 2021, habiendo ya retornado a los niveles pre-pandemia. Madrid

2. SUMARIO EJECUTIVO

exhibe una recuperación más intensa que sus competidores europeos, aunque partía de una caída más fuerte que aquellos durante 2020. Destacar el espectacular crecimiento de Milán Malpensa, que desde cifras de tráfico carguero similares a las de Madrid en 2019, ha pasado a superarle en casi un 50% en 2021.

- La recuperación de la actividad carguera en 2021 ha llevado los tráficos en el conjunto de la red de Aena a niveles todavía inferiores, pero cercanos al máximo de 2019. Los aeropuertos con mejor comportamiento han sido Madrid y Zaragoza, con incrementos del 30% y del 36% respectivamente. Por el contrario en Barcelona, con un crecimiento del 19%, la recuperación ha sido significativamente más débil, con una actividad todavía lejos de la previa a la pandemia, y unos tráficos internacionales (no europeos) todavía por debajo del 50% de las cifras de 2019.
- En términos de tendencias, el desarrollo del e-commerce, que supone una considerable fragmentación del número de envíos, continuará siendo uno de los motores del desarrollo de la carga aérea y su cambio de estructura a futuro. En

el ámbito español, es previsible que el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad y su enlace con el Aeropuerto de Barajas pueda articular unos flujos de alimentación para rutas de larga distancia, que podría favorecer el desarrollo de la carga aérea.

- El Centro de Carga Aérea del Aeropuerto de Madrid continúa su expansión con el desarrollo de nuevos espacios de primera y segunda línea, con el consiguiente incremento de capacidad en el horizonte 2024. Con todo, ya se manifiesta una saturación considerable en determinadas instalaciones clave del centro de carga, y cuya solución requeriría decisiones estructurales que van más allá de los desarrollos indicados.
- El Aeropuerto de Madrid constituye la pieza clave dentro del sistema logístico de Madrid, el cual representa uno de los motores de actividad y competitividad. Así, la Comunidad de Madrid concentra el 60% de todos los flujos de mercancías internacionales que llegan a España, y es además la región con más cantidad de empleo asociado a las actividades logísticas.

3. Cargo News 2021

1º Trimestre

- Los aeropuertos de Aena cierran su peor año con 76 millones de pasajeros transportados, un 72% menos. Se operaron 1,1 millones de movimientos de aeronaves (-53,4%) y se transportaron 787.848 toneladas de carga en toda la red (-26,3%)
- Aena adjudica a Portel el desarrollo de la plataforma tecnológica para la carga aérea. La empresa gestionará el Cargo Community System (CCS) por un plazo de tres años para todos los aeropuertos españoles de la red.
- La cancelación de vuelos en el aeropuerto de Madrid por la borrasca Filomena resulta en una caída de la carga aérea del 41 % respecto a enero de 2020.
- Un contrato con Inditex anima a Iberia a exprimir el negocio de la carga. Opera hacia América o Israel con tres A330 reconvertidos en cargueros.
- Iberia defiende que la compra de Air Europa acabará con las debilidades de Barajas. El aeropuerto tendría un cliente principal con mayor volumen para desarrollar la carga y rutas de viajeros hacia Oriente Medio, Asia y Norteamérica.
- Iberia compra Air Europa por 500 millones y no pagará a Globalia hasta el año 2027. La aerolínea española tendrá que negociar con la SEPI las condiciones para la devolución de las ayudas entregadas a Air Europa. La aerolínea de IAG ha comunicado a la CNMV que la operación se pagará durante los próximos seis años desde que se firme el cierre de la misma.
- IAG y Aena han retomado conversaciones para impulsar la creación de un potente hub de mercancías en el primer aeropuerto español capaz de competir con los grandes centros neurálgicos de transporte de mercancías de la UE. IAG Cargo tiene en concesión desde 2011 una parcela de 9,2 hectáreas en la que proyecta levantar una gran terminal de mercancías. La UE exigirá a las aerolíneas usar el 25% de sus 'slots' para no perderlos. El Parlamento europeo aprueba la normativa para la campaña de verano.
- España, décima de la UE por capacidad de recuperación del sector aéreo tras la pandemia. El Observatorio del Sector Aéreo reclama un alivio de las cargas e incentivos de emergencia.
- Aena pierde 241,2 millones en el primer trimestre, el doble que en todo 2020.
- Los gigantes aéreos europeos se consumen entre pérdidas por 30.000 millones. IAG, Lufthansa y Air France-KLM se dejan más de 20.000 millones en su conjunto.
- IAG firma un crédito de 1.500 millones garantizado con sus aviones y slots de vuelo en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick. La línea de crédito está disponible para Aer Lingus, British Airways e Iberia, cada una de las cuales tiene un límite prestatario separado.

2º Trimestre

- Alaire e IAS Handling han ganado el concurso público convocado por Aena por el que se licitaban dos parcelas en la ampliación Sur del Centro de Carga Aérea del aeropuerto de Madrid-Barajas para la construcción de dos terminales de carga..
- Foro MADCargo presenta el Informe Trimestral Q1 2021 producido por Observatorio de Carga Aérea de Madrid. Este informe se publicará trimestralmente con información de la evolución de la carga aérea en Madrid.

3. CARGO NEWS 2021

- IAG e IATA cargan contra la subida tarifaria propuesta por Aena. La asociación reclama un recorte del 4% entre 2022 y 2026 frente al alza del 5,5% propuesto por el gestor aeroportuario.
- Aena pondrá 113 cámaras para vigilar el centro de carga aérea de Barajas tras años de quejas por la seguridad. El proyecto, que fue sacado a concurso con un presupuesto base de 1,7 millones de euros, llevará 15 meses de trabajo.
- Latam intenta remontar su crisis peleando con Iberia por el tráfico del Atlántico Sur. La sudamericana tratará de duplicar sus frecuencias desde Europa a Latinoamérica este verano si la situación sanitaria lo permite.
- El Tribunal General de la UE avala el rescate de la SEPI a Air Europa, pero no las ayudas a TAP y KLM. Los fallos, ante recursos de Ryanair, reclaman a la CE que justifique los créditos de Portugal y Países Bajos a sus aerolíneas.
- El ministro Ábalos anuncia el plan para la llegada del AVE a Barajas por la línea de Cercanías. Adif licitará las obras necesarias el próximo año.
- Las aerolíneas se levantan contra el plan 'España 2050' ante la sugerencia de prohibir vuelos cortos. La asociación ALA también carga contra nuevas tasas que desincentiven coger un avión.
- Iberia prepara la vuelta de 29 aviones y solo tendrá seis parados a mediados de junio. A 15 de junio, solo seis de los 66 aparatos de Iberia permanecerán en tierra. Estará volando toda la flota de largo radio y la mayor parte de la las aeronaves de corta y media distancia.
- Aena e IAG miran a Asia para reducir distancias con los hubs del centro de Europa. Fráncfort, París y Ámsterdam, inalcanzables en el largo radio, pero la suma de Air Europa e Iberia, y la ampliación de El Prat ayudarán a competir.
- American Airlines vuelve a volar desde Madrid a Miami y Nueva York. Se suma a Iberia y Air Europa en la reapertura de rutas de largo radio desde Barajas.
- Bruselas investiga si la compra de Air Europa por IAG puede dañar la oferta de vuelos. La vicepresidenta de Competencia ha explicado que examinarán si afecta a la competencia en las rutas nacionales, repercutiendo en "precios más elevados y una menor calidad para los viajeros".
- En los últimos tres meses, Iberia e IAG Cargo han gestionado más de un millón de vacunas a través del hub de Madrid. La mayor parte de las vacunas se han entregado en más de 90 expediciones a las Islas Baleares, Canarias y Melilla.

3º Trimestre

- MADCargo Academy organiza el curso: "Nuevo rol de la carga aérea e impacto en la cadena logística" impartido por streaming los días 15 a 17 de julio.
- Iberia, el hub de Madrid, clave para el despegue. Iberia apuesta por una nueva terminal de carga en Barajas, que reforzaría a Madrid como hub internacional de mercancías, al nivel de otros como Fráncfort, Londres, Ámsterdam o Estambul, potenciaría el tráfico de mercancías entre Asia y América Latina y se financiaría con los fondos europeos.
- El grupo logístico alemán DHL, controlado por Deutsche Post ha encargado 12 aviones eléctricos para transporte de carga a Eviation para su entrega en el año 2024.
- Aena coloca tres aeropuertos entre los diez con más tráfico de Europa al cierre de agosto. Ámsterdam Schiphol lidera la tabla, con Madrid, Palma y Barcelona en la sexta, séptima y octava plaza, según Eurocontrol.
- Air Europa prevé pedir una ayuda adicional tras perder 428 millones en 2020. El resultado negativo contrasta con los 27 millones ganados en 2019.

- Foro MADCargo organiza el 23.9.2021 la jornada titulada "Situación y perspectivas de la carga aérea en Madrid. Proyectos, retos y tendencias" en la Cámara de Comercio de Madrid. Foro MADCargo presenta el Informe Anual 2020 del Observatorio de Carga de Madrid, que tendrá continuidad en los próximos años.
- MADCargo Academy organiza el curso "Carga aérea y logística farmacéutica" impartido por streaming los días 7 a 9 de septiembre.
- Iberia anuncia un ERTE para 5.000 empleados y sugiere renegociar la compra de Air Europa. La aerolínea destaca que el ajuste es necesario ante la baja demanda para adecuar sus recursos a la capacidad real.
- Moncloa impone la congelación tarifaria de Aena hasta 2026 para recuperar el tráfico aéreo. La propuesta se queda entre la subida del 5,37% demandada por el gestor para el quinquenio y la bajada del 2,2% propuesta por la CNMC.
- La ampliación de Madrid-Barajas recibirá 133 millones de inversión hasta 2026. Las mejoras en el mayor aeropuerto de la red de Aena servirán para aumentar del 9,3% al 12% su aportación al PIB madrileño.

4º Trimestre

- Aena adjudica suelo para una terminal de carga aérea en Barajas un 360% por encima del precio de licitación. El grupo de handling WFS gana por 30 años una parcela de 12.300 metros cuadrados en terrenos del Centro de Carga Aérea del aeropuerto de Madrid.
- Aena se lanza a la búsqueda de un socio para el desarrollo logístico de Barajas. Merlin, Goodman, VGP y Segro, entre las candidatas para explotar las primeras 28 hectáreas del plan inmobiliario.
- España se pone a la cabeza europea en recuperación de vuelos, según Enaire que contabiliza 147.000 vuelos gestionados en septiembre, un 27% menos que en 2019.
- Correos estudia el lanzamiento de una aerolínea de carga. La empresa pública encomendó a KPMG los servicios de consultoría para analizar la viabilidad del proyecto.
- Aena premiará a las aerolíneas que retomen el 75% de los vuelos este invierno. El gestor aeroportuario renueva el plan para estimular el tráfico con rebajas en la tasa de aterrizaje.
- Primer vuelo de Iberia con biocombustible que Repsol fabrica en España con residuos. Petronor produce 5.300 toneladas de 'biojet' que evita la emisión de 300 toneladas de CO2.
- Despegan los primeros vuelos de España a Estados Unidos. El Gobierno de Estados Unidos reabre las fronteras a los turistas vacunados de todo el mundo, tras 20 meses de restringir los vuelos a causa de la pandemia de covid-19.
- Europa blindo las fronteras y restringe la actividad social por el temor a la variante ómicron. España impone cuarentena a los viajeros procedentes del sur de África y Japón solo deja regresar a sus ciudadanos y residentes extranjeros.
- Aena recuperó en noviembre el 70% de los pasajeros llegados a España en 2019 y Madrid fue la principal autonomía de destino, con un 26,6% de los vuelos.
- IAG da por roto el acuerdo para comprar Air Europa mientras busca una "nueva estructura" de la operación.
- Bruselas dice que la fusión de Iberia y Air Europa no cumplía sus exigencias. La Comisión Europea asegura que la operación habría afectado a la competencia tanto en rutas domésticas como en otras a largo plazo.

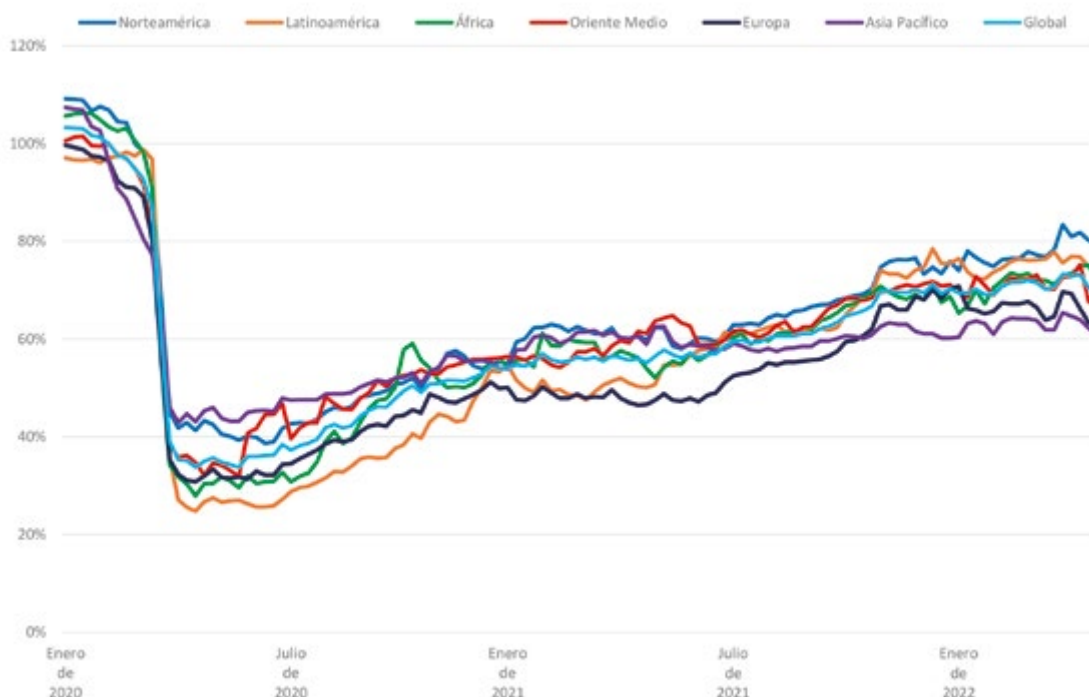
4. El desempeño global del transporte aéreo y la carga en 2020

El deseo de todo el mundo era que 2021 fuese el año de la recuperación de la pandemia, en términos económicos y sanitarios. Sin embargo, las diferentes variantes del Covid-19 siguieron creando problemas para la movilidad de las personas, con cierres y confinamientos selectivos en todos los países.

La recuperación global, marcada ahora por un nuevo contratiempo, la guerra de Ucrania, mostró durante 2021 algunos signos de optimismo:

- La demanda de carga aérea volvió a niveles pre-pandemia en 2021 (global), aunque algunos mercados, como América Latina, siguen rezagados.
- Los últimos meses de 2021 mostraron una aceleración en la recuperación: los principales mercados crecieron mes a mes más del 5%, con casos como Estados Unidos con crecimientos superiores al 20%.
- La capacidad ofertada (AFTK) no alcanzó durante 2021 los niveles anteriores a la pandemia en ninguno de los mercados; sin embargo, la carga transportada ha recuperado e incluso superado los niveles de 2019. Ello ha sido posible, principalmente, por un incremento muy significativo del factor de ocupación registrado. En diciembre 2021 el CLF (Cargo Load Factor) de la industria fue 6,8 puntos porcentuales superior al mismo período de 2019.

Variación carga ofertada toneladas - kilómetros (AFTK). Regiones mundiales



Fuente: Zahir. MADCargo

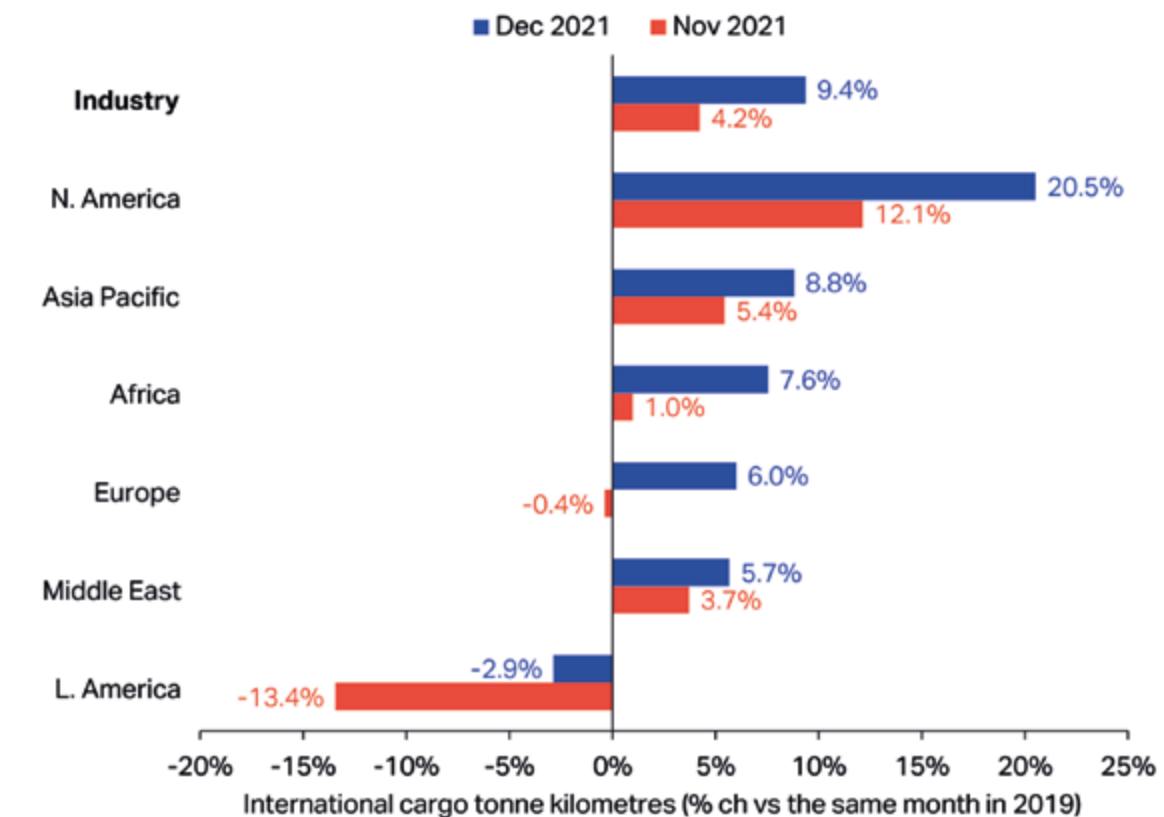
4. EL DESEMPEÑO GLOBAL DEL TRANSPORTE AÉREO Y LA CARGA EN 2020

- La combinación de menor oferta e incremento en la demanda (fruto, entre otros factores, del repunte en el consumo como consecuencia del ahorro extra generado durante los períodos de confinamiento) ocasionaron un importante incremento en los precios: el precio medio por tonelada en diciembre de 2021 fue un 150% superior al de 2019.

Los mercados que mostraron durante 2021 un ritmo de recuperación más acelerado fueron Norte América y Asia Pacífico; por el contrario, Latinoamérica

continúa con una lenta recuperación, si bien, en conjunto, alcanzado niveles de carga transportada similares a los de 2019.

En África, pese a la modesta contribución a la carga aérea global, registró un crecimiento muy notable, con niveles que se situaron un 8% por encima de la situación anterior a la pandemia. La incorporación de 27 países al Mercado único Africano está permitiendo una mayor liberalización de la industria en un continente en el que muchas de las principales corporaciones están centrando el desarrollo futuro.



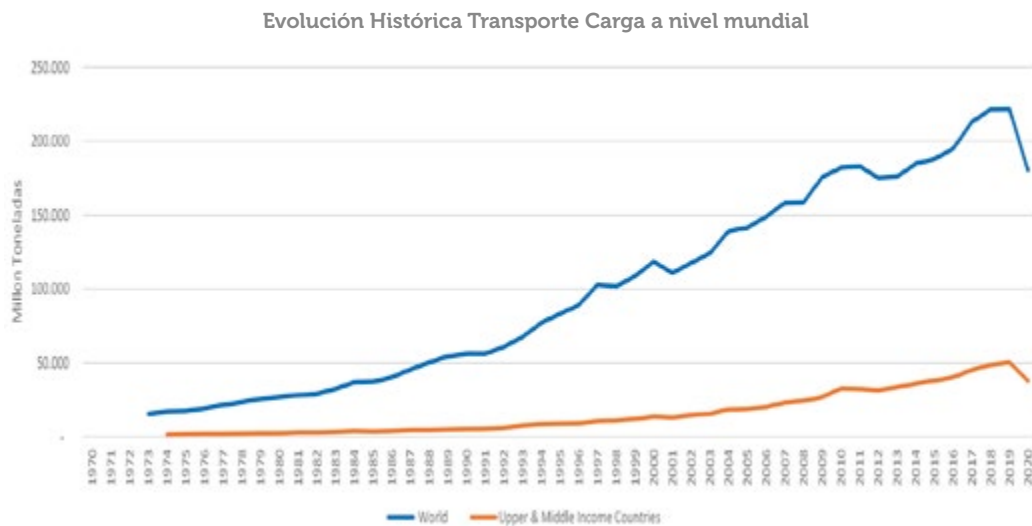
Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

4. EL DESEMPEÑO GLOBAL DEL TRANSPORTE AÉREO Y LA CARGA EN 2020

- El impacto de la pandemia en el comercio y el transporte de mercancías no ha tenido precedentes en la historia después de la II Guerra Mundial: ninguna de las crisis ha sido ni tan profunda ni de escala global. Según datos del Banco Mundial, la caída en la industria de la carga aérea la situó en niveles similares a los del año 2005, tanto en los países desarrollados como a escala global.
- Los operadores aéreos, impactados de forma dramática en su negocio de pasajeros, han tenido que desarrollar estrategias para mantener ciertos niveles de actividad: la carga aérea ha sido fundamental para mantener ciertos niveles de estabilidad financiera. En 2020 y 2021, la carga aérea representó más de un 30% de los ingresos totales en la industria del transporte aéreo cuando antes de la pandemia apenas significaba un 10%.



Fuente: IATA. MADCargo



Fuente: World Bank. MADCargo

4. EL DESEMPEÑO GLOBAL DEL TRANSPORTE AÉREO Y LA CARGA EN 2020

- Con la recuperación, esperada en 2022 y años posteriores, es posible que se vuelva a niveles de participación porcentual inferiores al 20%, si bien el boom del e-commerce mantendrá una pujanza importante en el sector.
- Debido al cambio abrupto en las costumbres sociales generado por la pandemia, algunos fenómenos se vieron reforzados y consolidados durante 2021. Singularmente, el comercio electrónico que apenas significaba un 10% antes de la pandemia durante 2021 llegó a representar el 20% del total de ventas de retail.
- Este cambio de paradigma en el consumo ha provocado una revolución en el transporte aéreo de carga: la necesidad de competir en un mercado de entrega de los bienes en el día y el hecho de que el 80% del negocio transfronterizo de e-commerce se realice por avión está llevando a que los principales operadores de carga se especialicen para competir con los líderes globales del comercio electrónico, Amazon y Alibaba. Así, Emirates desarrolló durante 2021 una plataforma denominada Emirates Delivers; Lufhansa desarrolló HayDay; el grupo IAG creó Zenda.

Líderes en e-Commerce

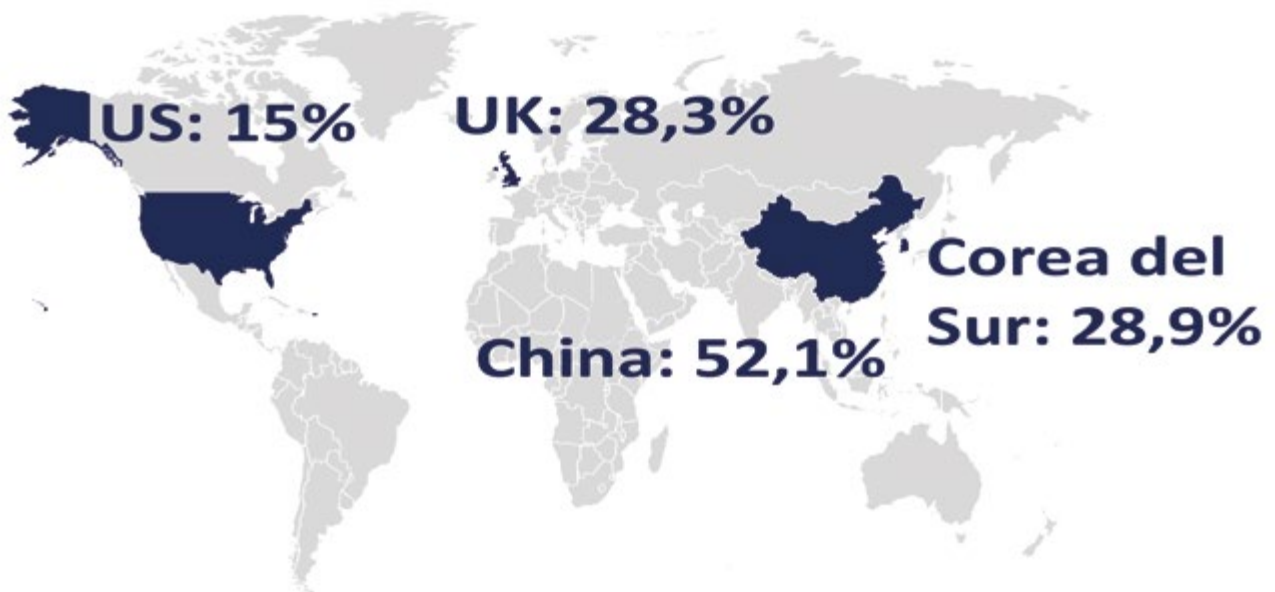


Evolución del e-Commerce Global



Fuentes: eMarketer, Statista, McKinsey, MADCargo

Ventas Totales Retail online



Fuentes: eMarketer, Statista, McKinsey, MADCargo

4. EL DESEMPEÑO GLOBAL DEL TRANSPORTE AÉREO Y LA CARGA EN 2020

- En su conjunto, el transporte aéreo y la carga en particular se enfrentan al reto de la sostenibilidad:
 - El transporte aéreo representa el 2,5% de las emisiones de CO2 globales.
 - El transporte de carga aérea requirió 12.500 toneladas de plástico.
 - En un solo día se utilizan hasta 86 millones de metros de cinta de plástico para el cierre de bultos.
- En contraste, los usuarios del transporte aéreo demandan una mayor sostenibilidad: el 81% de los clientes prefieren que la industria del transporte aéreo sea neutral en la emisión de carbono y el 61% demanda sistemas de empaquetado sostenibles.
- La industria del transporte aéreo se embarcó durante 2021 en programas para conseguir el objetivo de cero emisiones netas para 2050.

➔ **El transporte aéreo aporta el 2,5% de las emisiones de CO2 globales**

➔ **Cada año, la industria de la carga aérea consume 12.500 toneladas de plástico**



5. La carga aérea en el aeropuerto de Madrid

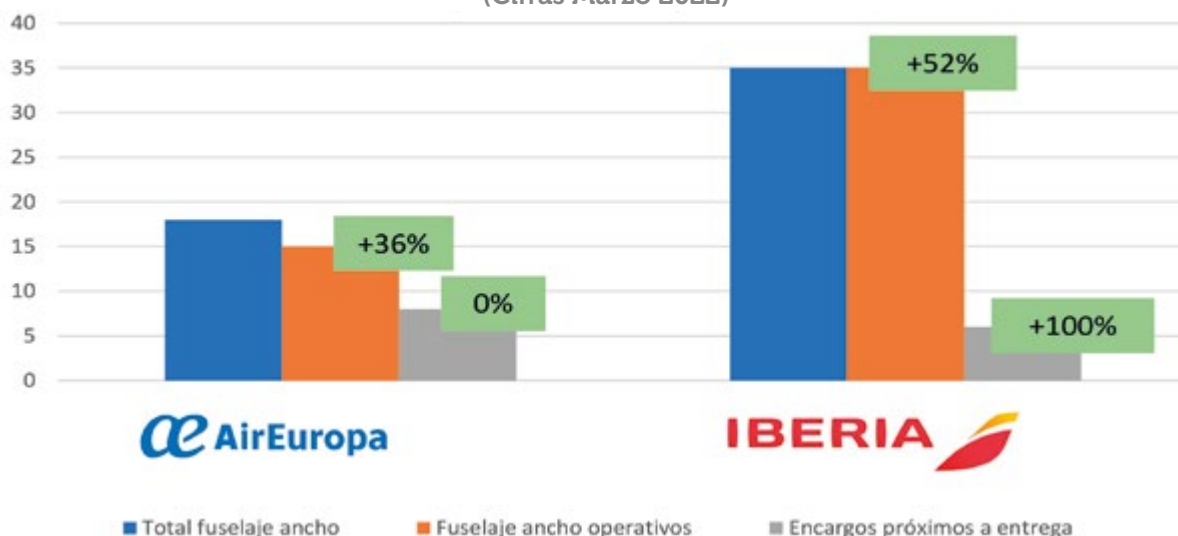
Análisis de la oferta: Indicadores de conectividad y capacidad

➔ Flota de fuselaje ancho de las compañías con base en Madrid

- Dado el bajo coste marginal para las compañías aéreas del aprovechamiento de las bodegas para el transporte de carga en servicios intercontinentales de pasajeros, la flota de aeronaves de fuselaje ancho basadas en un aeropuerto representa un buen indicador sobre la capacidad y potencial de dicho segmento de mercado.
- En el caso de Madrid, y una vez superadas las limitaciones de conectividad de los últimos dos años, las compañías han ido restaurando servicios en su red de larga distancia y retornando al servicio unidades estacionadas durante los

peores momentos de la pandemia. Así, Iberia ya vuelve a operar la totalidad de su flota de largo alcance (10 A350 y 25 A330). Por su parte, Air Europa ha retornado al servicio 4 aparatos, hasta alcanzar 15 unidades operativas (B787), aunque mantiene otras 3 todavía inactivas. Además, las dos unidades que Iberia había transformado transitoriamente en cargueras en 2020, ya han sido reconfiguradas con su estructura habitual como aeronaves de pasajeros. Finalmente, hay que destacar que Iberia ha confirmado el encargo de cuatro nuevas aeronaves de fuselaje ancho (A350), mientras que Air Europa mantiene su cartera de encargos existente (8 unidades B787).

Flota fuselaje ancho compañías red españolas con base en MAD
y % variación interanual.
(Cifras Marzo 2022)



Fuente: www.planespotters.com. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

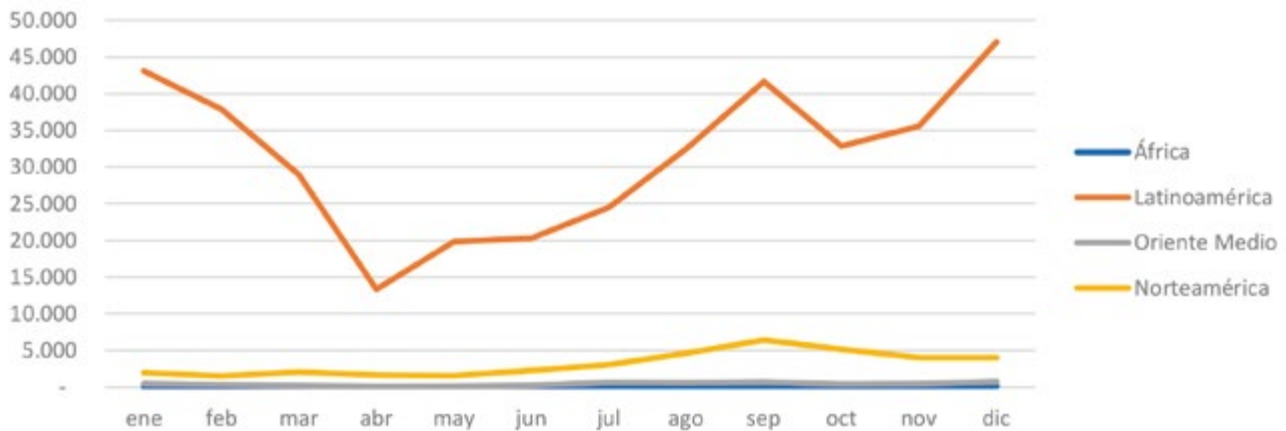
Análisis de la oferta: indicadores de conectividad y capacidad

- Las dos compañías españolas de red han retornado al servicio la práctica totalidad de su flota conjunta disponible de fuselaje ancho, por lo que la capacidad remanente no utilizada es ya relativamente marginal. Por otra parte, la confirmación por parte de Iberia de nuevos encargos representa una buena indicación sobre la confianza de la compañía en el desarrollo de sus tráficos de larga distancia. En efecto, una vez retirados definitivamente los A340, y teniendo su flota de A330 una vida económica remanente

todavía apreciable, es de esperar que los nuevos encargos de A350 confirmados se destinen al crecimiento neto de capacidad, lo cual podría tener efectos en la capacidad de bodegas a medio plazo en MAD.

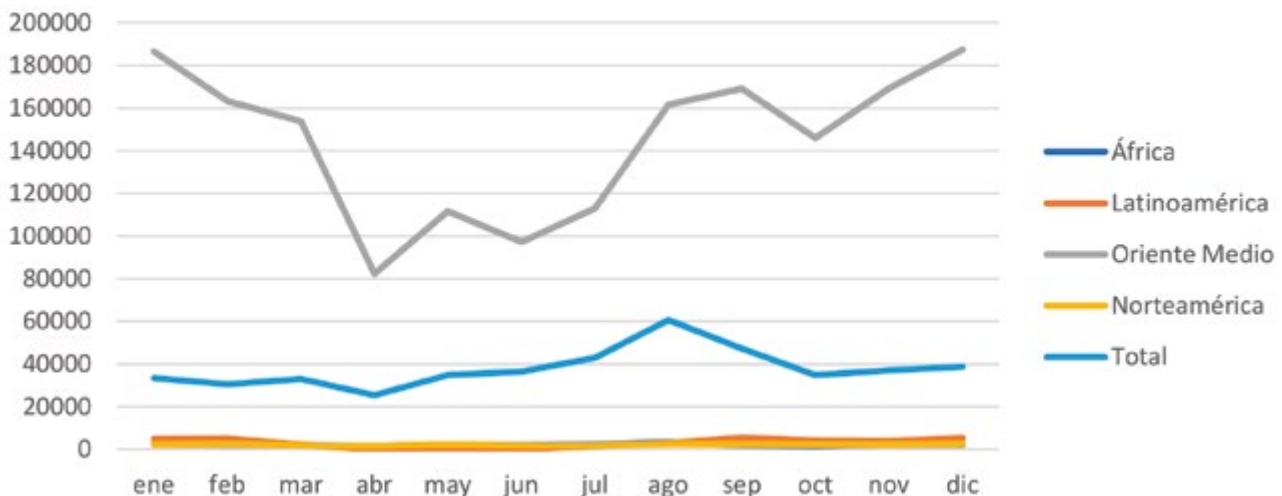
- La falta de movimientos en la flota y cartera de encargos de Air Europa debería ponerse en el contexto de sus dificultades financieras, así como de sus perspectivas de adquisición por parte de Iberia.

Capacidad disponible - Air Europa
En miles de AFTKs



Fuente: Zabir. MADCargo

Capacidad disponible - Iberia
En miles de AFTKs



Fuente: Zabir. MADCargo

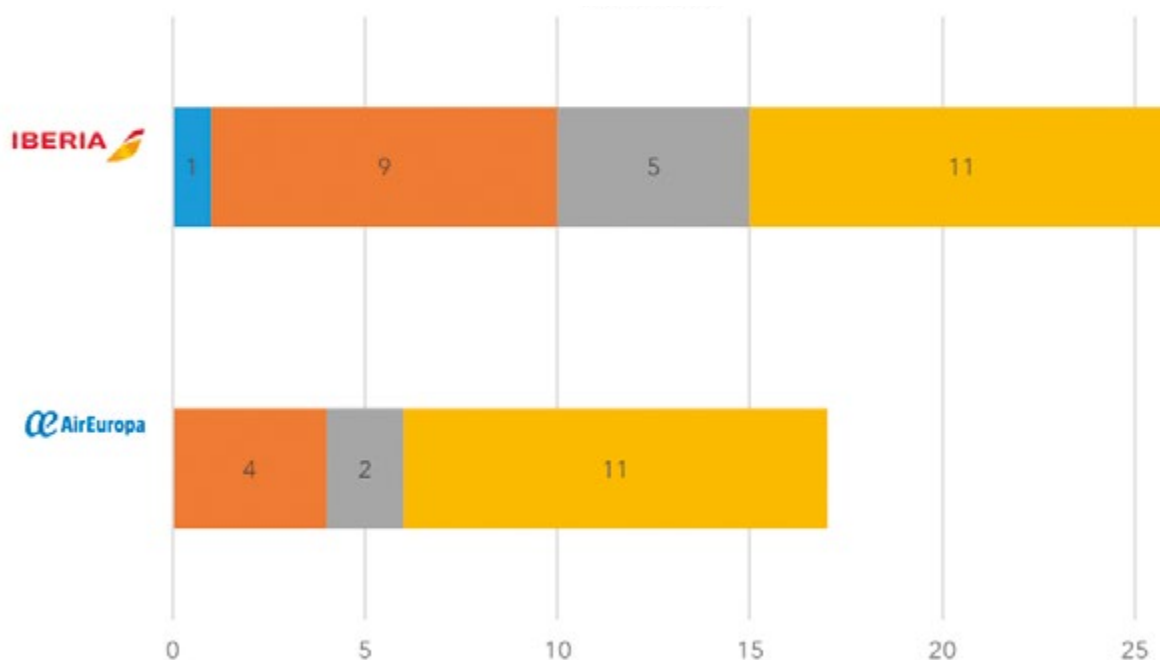
5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la oferta: indicadores de conectividad y capacidad

➔ Estrategia operativa compañías aéreas: Red destinos larga distancia IBERIA y AIR EUROPA

- Las compañías españolas de red han recuperado algunas de las rutas que habían sido suspendidas durante la pandemia: 4 en el caso de Iberia y 3 en el de Air Europa. Por otra parte, la recuperación de capacidad global en 2021 se ha enfocado prioritariamente en el aumento de frecuencias en las rutas ya operadas en 2020.
- Las estrategias operativas de las dos compañías españolas son relativamente coincidentes y enfocadas principalmente en los mercados Latinoamericanos. En consecuencia, existe una incertidumbre considerable sobre las perspectivas de la estructura del mercado en función del resultado del proceso de potencial adquisición de Air Europa por parte de Iberia.
- En primera instancia es previsible que, en caso de absorción exitosa, se produjese una reorganización operativa y la optimización de capacidades y frecuencias hacia los destinos existentes, ya que las dos compañías dejarían de competir entre ellas.
- Por otra parte, la liberación de capacidad asociada a la reorganización descrita podría abrir oportunidades para la fragmentación de mercados con apertura de rutas hacia nuevos destinos, tanto dentro de Latinoamérica como hacia otros ámbitos geográficos.
- Dados los términos del reciente acuerdo de adquisición, la posibilidad de que otra compañía europea pudiese tomar una participación de control en Air Europa que forzase a una competencia fuerte con Iberia entre MAD y Latinoamérica se considera poco probable.

Número destinos larga distancia Iberia y Air Europa
(Marzo 2022)



Fuente: www.iberia.com; www.aireuropa.com; MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la oferta: indicadores de conectividad y capacidad

➔ Estrategia operativa de las compañías aéreas: Operaciones hub MAD de DHL y Swiftair

- DHL y Swiftair son las principales compañías aéreas especializadas en el transporte de carga aérea en cargueros puros con base en España y con operaciones regulares desde el Aeropuerto de Madrid.
- DHL dispone de una terminal de magnitud considerable en el Aeropuerto de Madrid, y desde la que opera una amplia red de rutas utilizando tanto con aviones propios así como vuelos chárter operados por otras compañías. Su foco operativo principal se centra en el ámbito europeo, y particularmente aquellos países en que la compañía dispone de otras instalaciones relevantes (Alemania, Bélgica, Reino Unido y Portugal). En 2021 su operación en MAD se incrementó ligeramente con respecto al año anterior, incluyendo nuevas operaciones hacia el norte de África.
- Por su parte, Swiftair opera una flota de 47 aeronaves en servicio (31 turbohélices y 16 de fuselaje estrecho) con los que opera rutas cargueras regulares así como servicios chárter y wet leases para otras compañías. Los principales destinos regulares de Swiftair son las islas (Canarias, Baleares, Madeira), así como servicios el Norte de África. La operación de la compañía en 2021 se redujo ligeramente con respecto al año anterior, aunque también se establecieron operaciones hacia nuevos mercados en Europa del Este.
- Dadas las características de la operación carguera en el Aeropuerto de Madrid (en particular la baja proporción de cargueros puros), la operación y estrategia de estas compañías resulta muy importante de cara a la consolidación de MAD como centro de alimentación y distribución de flujos en Europa y Norte de África.



Operaciones 2021



Operaciones 2021

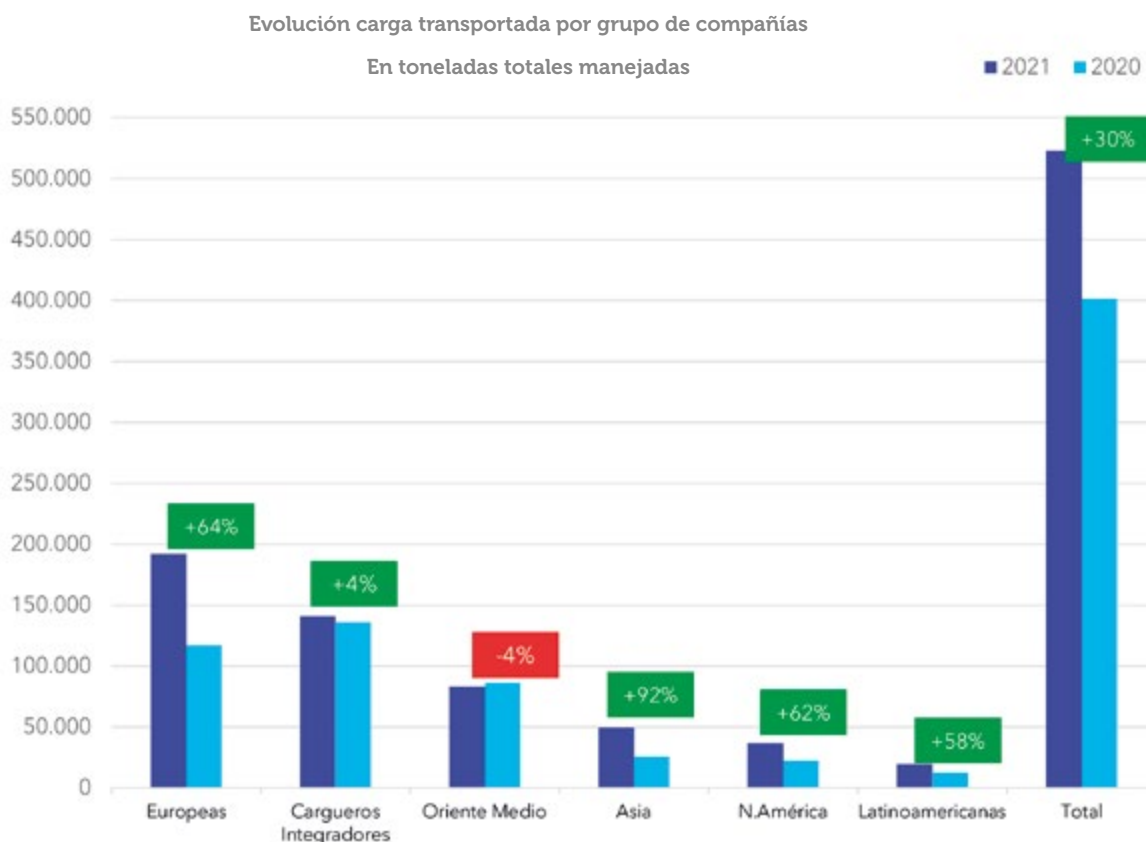


Fuente: AENA. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

- 2021 era el año de la deseada recuperación del transporte aéreo a escala mundial. Nadie estimaba, al comienzo de la pandemia, que ésta se extendería por más de dos años, con diferentes olas y variantes del virus que han ido penalizando, de manera persistente, a todas las regiones del planeta.
- La consecuencia ha sido que muchos de los mercados han seguido restringiendo vuelos, especialmente vuelos internacionales, con cierres temporales de algunos países en función de la situación particular de la pandemia en los mismos.
- No obstante, el aeropuerto de Madrid mostró una recuperación significativa en 2021. En conjunto, las compañías que operaron carga aérea en 2021 desde o hacia MAD crecieron un 30% respecto a 2020. Una cifra que, en condiciones normales, representaría un crecimiento espectacular pero que, teniendo en cuenta la dramática caída de actividad registrada en 2020, puede decirse que fue una moderada recuperación.
- La fuerte dependencia de la actividad de carga en MAD de las compañías en red impactó en la evolución del 2020 –la carga tuvo que redirigirse por otras rutas, en particular Oriente Medio y operadores cargueros-. Por ello, no es de extrañar que las compañías que más crecieron en 2021 su actividad fueran las compañías en red europeas, Iberia y Air Europa en particular. Destaca también el importante incremento porcentual de actividad de las compañías asiáticas, motivado con toda probabilidad por el comercio excepcionalmente pujante de material sanitario como consecuencia de la pandemia.
- Las compañías integradoras y las que operan con cargueros puros crecieron en menor medida que las compañías en red, lo que puede anticipar el retorno al predominio de las compañías en red en el reparto de la carga manejada en MAD.



Fuente: AENA. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

- Con retrospectiva histórica, MAD sigue mostrando una senda de crecimiento que solo se ha visto afectada por las crisis recientes: la crisis financiera global, con caídas abruptas pero que mostró una recuperación en V, similar a la que se observa en el caso de la pandemia.
- En 2021 los grandes operadores españoles

(Iberia y Air Europa) recuperaron en conjunto el liderazgo de carga transportada en el aeropuerto.

- Destaca el repunte de los operadores asiáticos y el estancamiento de las operaciones de aerolíneas de América Latina, mercado que desde MAD dominan Iberia y Air Europa.

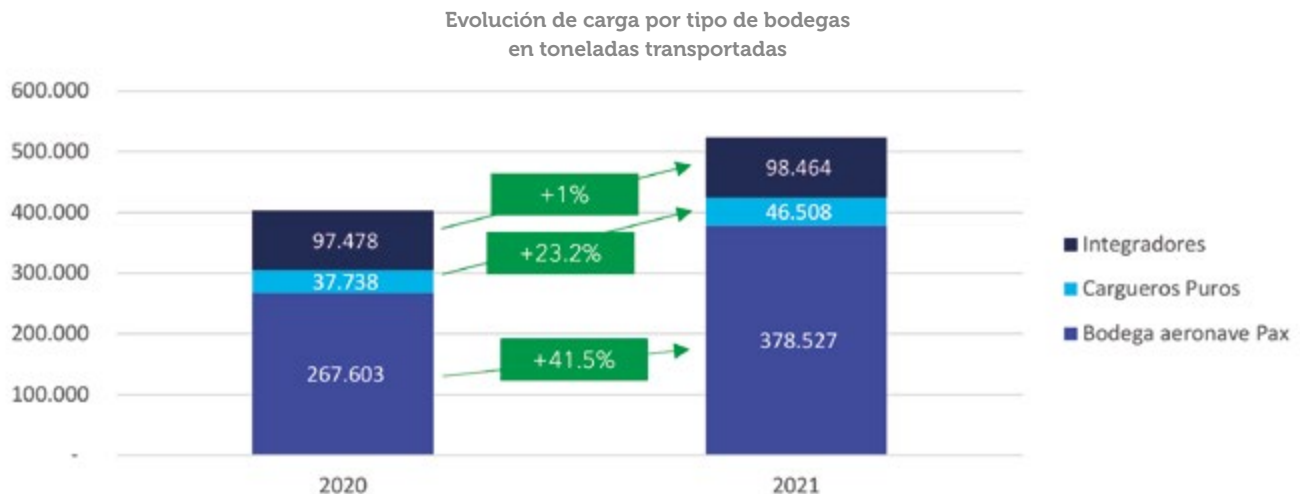


Fuente: AENA. MADCargo

- Con la reapertura de los mercados de larga distancia, operados por Iberia y Air Europa, la carga aérea desde MAD ha vuelto a viajar mayoritariamente en las bodegas de los aviones de pasajeros en rutas de largo radio, principalmente con América Latina. El crecimiento de las operaciones de cargueros puros puede deberse

a la circunstancia puntual relacionada con la pandemia.

- Los integradores, en conjunto, vuelven a los niveles pre-pandemia con cifras de recuperación respecto a 2020 algo más modestas.

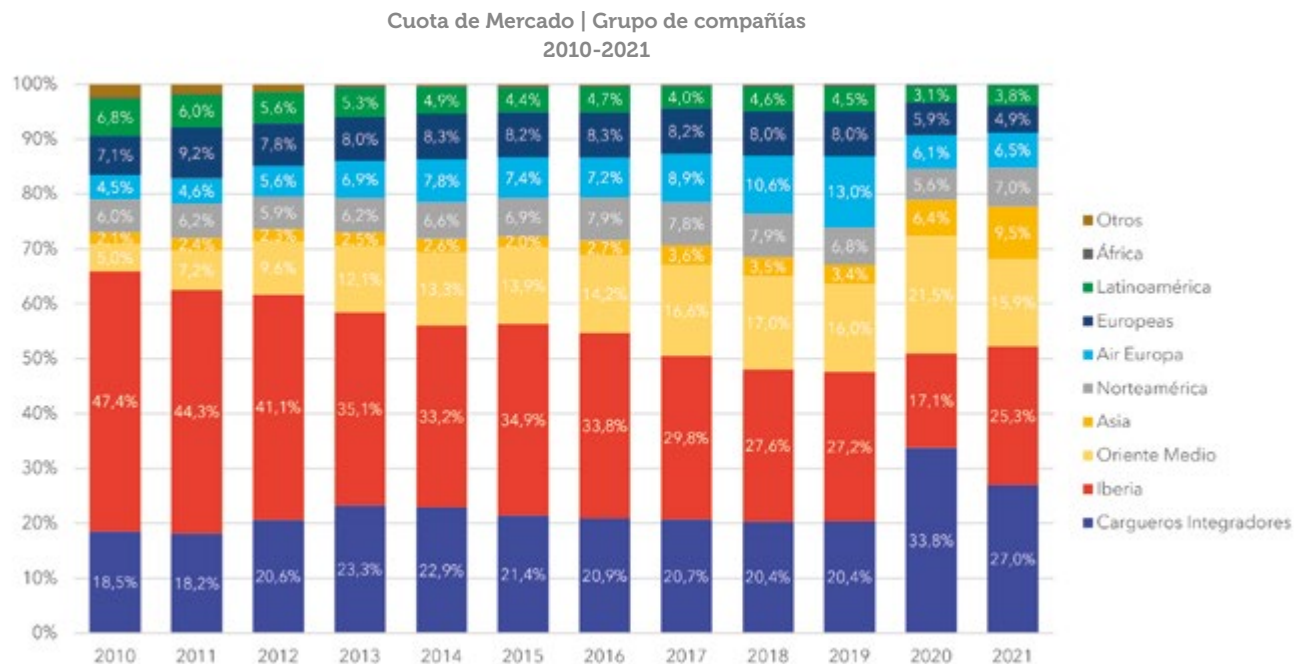


Fuente: AENA. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

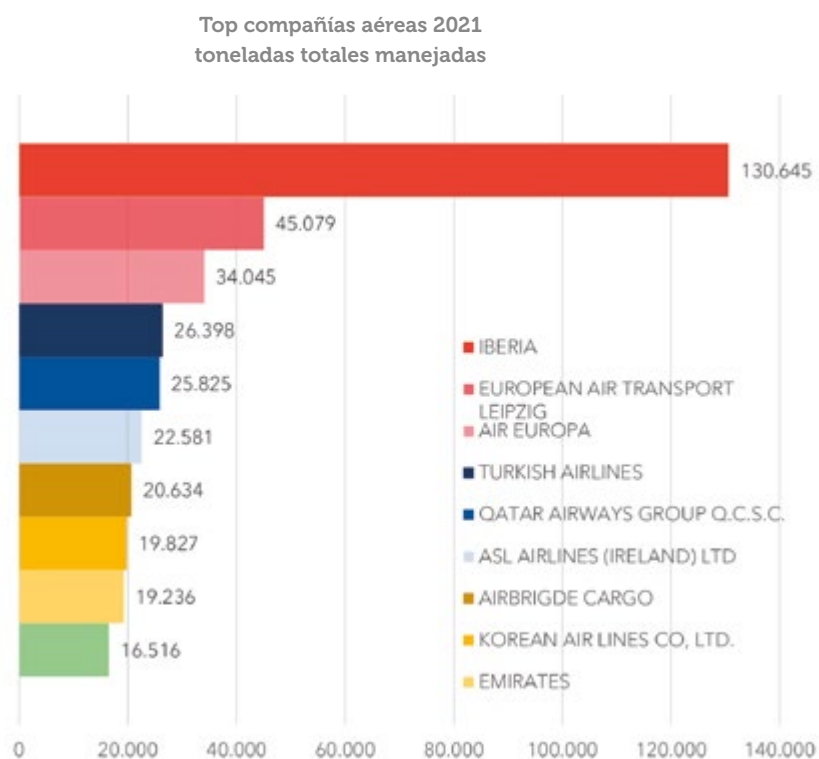
- Las compañías de Oriente Medio pierden peso porcentual en su contribución a la carga total manejada en MAD como consecuencia de la recuperación de otros operadores. Sin embargo, mantienen el volumen de operaciones y carga manejada, en valores absolutos, consolidándose como un grupo de operadores básico en el aeropuerto de Madrid.
- Air Europa no ha sido capaz de recuperarse al mismo ritmo que Iberia; aunque sirven las mismas zonas geográficas, las operaciones de Air Europa se destinan prioritariamente a mercados de componente turística, fuertemente penalizados por la pandemia. Además, Air Europa empezó a dar muestras durante 2021 de ciertas dificultades financieras que, de persistir, pondrían en riesgo su red de servicios.



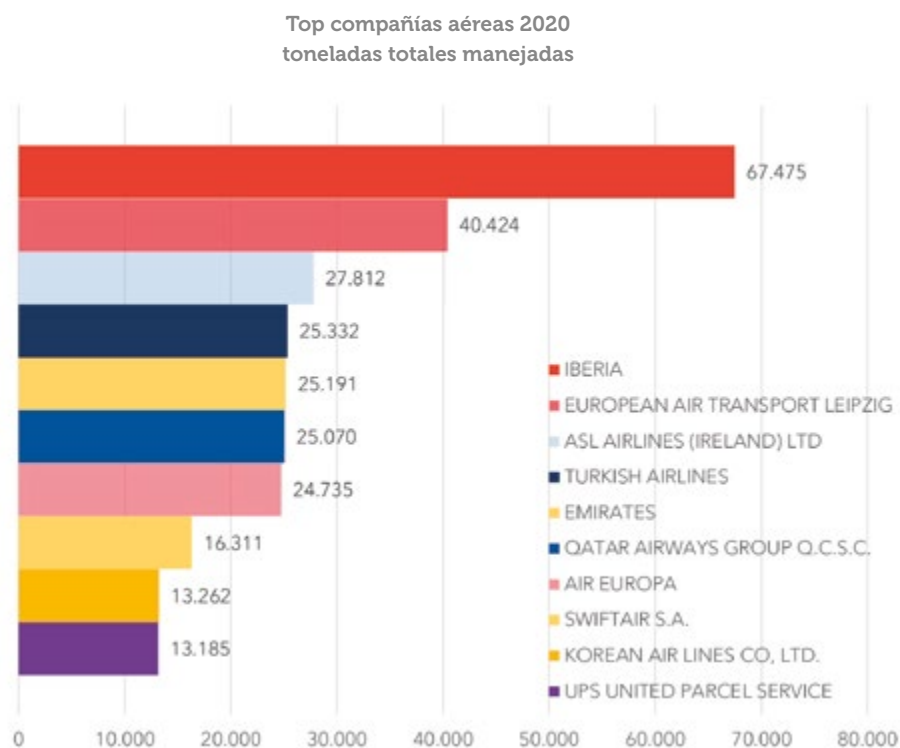
Fuente: AENA. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad



Fuente: AENA. MADCargo



Fuente: AENA. MADCargo

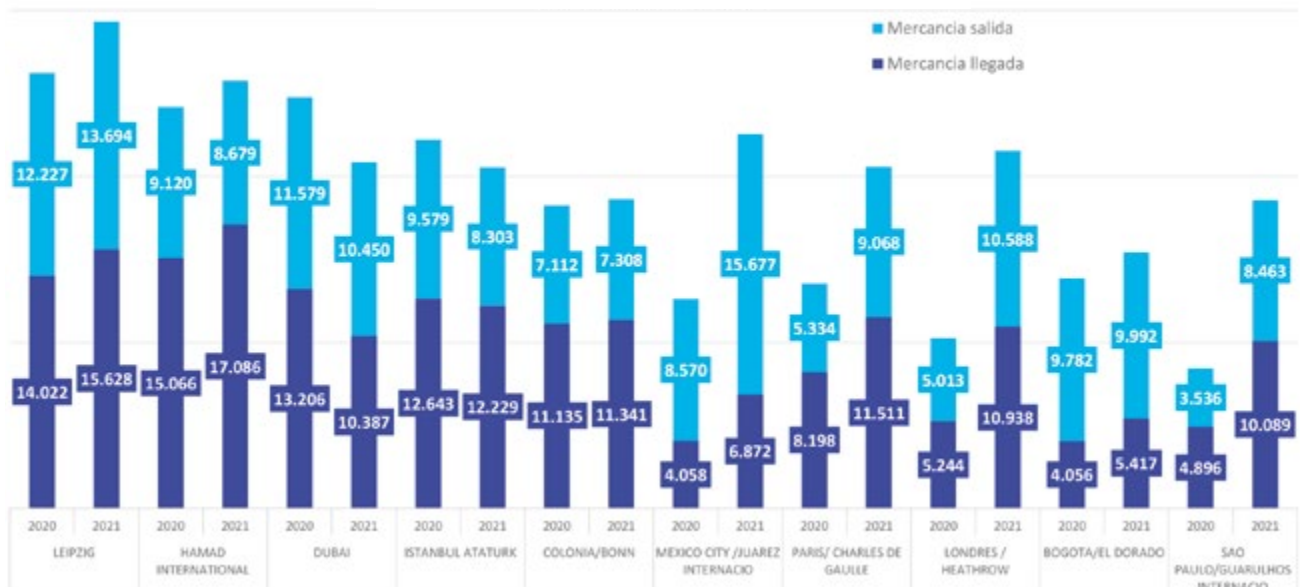
5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

Rutas (I)

- Los vuelos de DHL y Amazon air a sus hubs europeos en Leipzig mantuvieron esta ruta como la de mayor actividad en 2020 y 2021. Las rutas con Oriente Medio y México continuaron en 2021 en el top 10 de las principales rutas directas desde Madrid

Top 10 rutas y variación Vs 2020
En toneladas manejadas



Fuente: AENA. MADCargo

TRANSEMER, S.L.

Transporte Terrestre, Almacenaje
y Logística De Mercancías

SERVICIOS DE
CARGA SEGURA
Y A TIEMPO



TRANSPORTES, LOGISTICA REFRIGERADOS,
CAMARAS FRIO



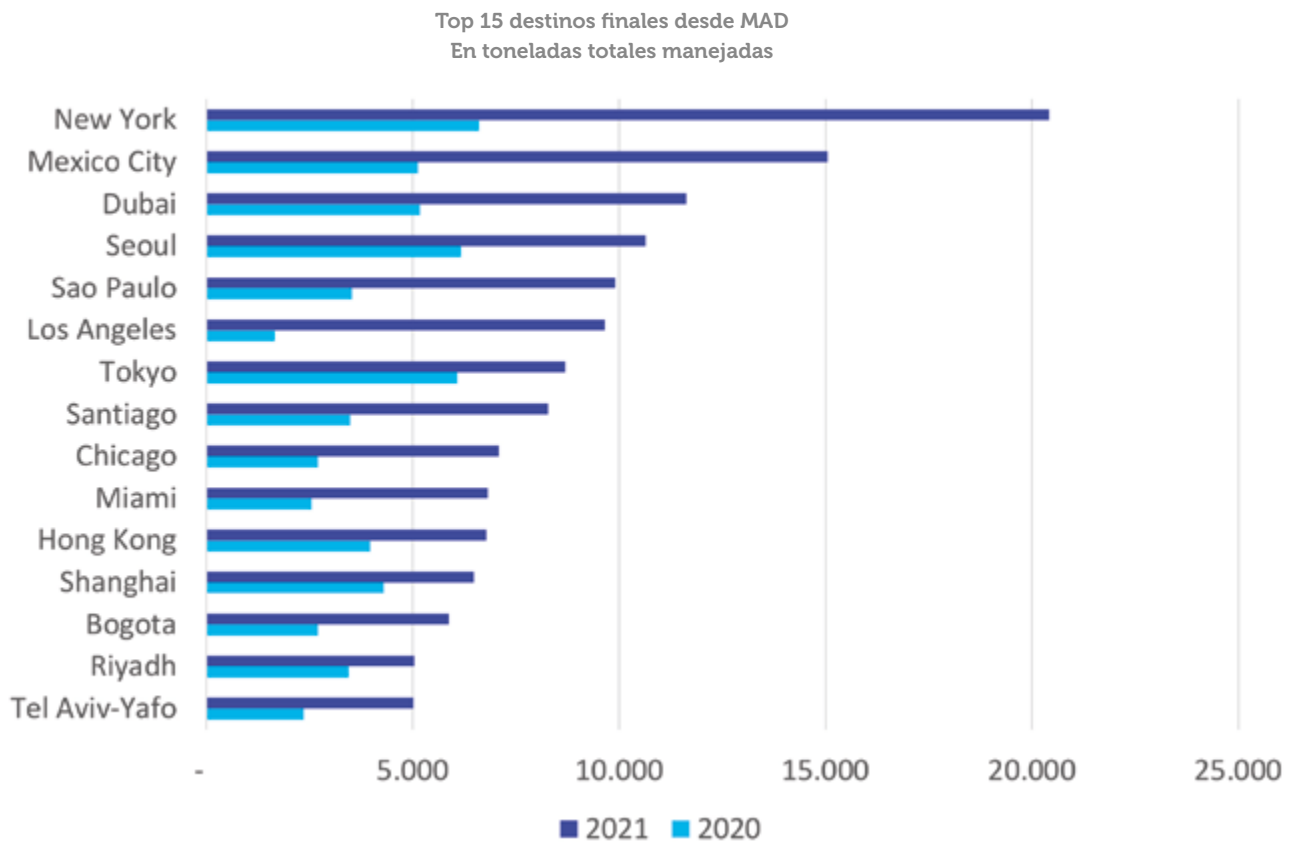
Av. Central, nº 34,
Módulo I Prologis Park
Centro de Carga Aérea
Barajas 28042 Madrid
Tel.: 913937620
mail: info@transemer.es

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

Rutas (II)

- Las rutas asiáticas, que en 2020 fueron los principales destinos finales de la carga aérea desde Madrid, pasaron a segundo plano con la recuperación de destinos como Nueva York y México, debido posiblemente a la fuerte recuperación del comercio, reinicio de los vuelos a EEUU y, en particular, de las ventas del grupo Inditex.



Fuente: ECS, MADCargo

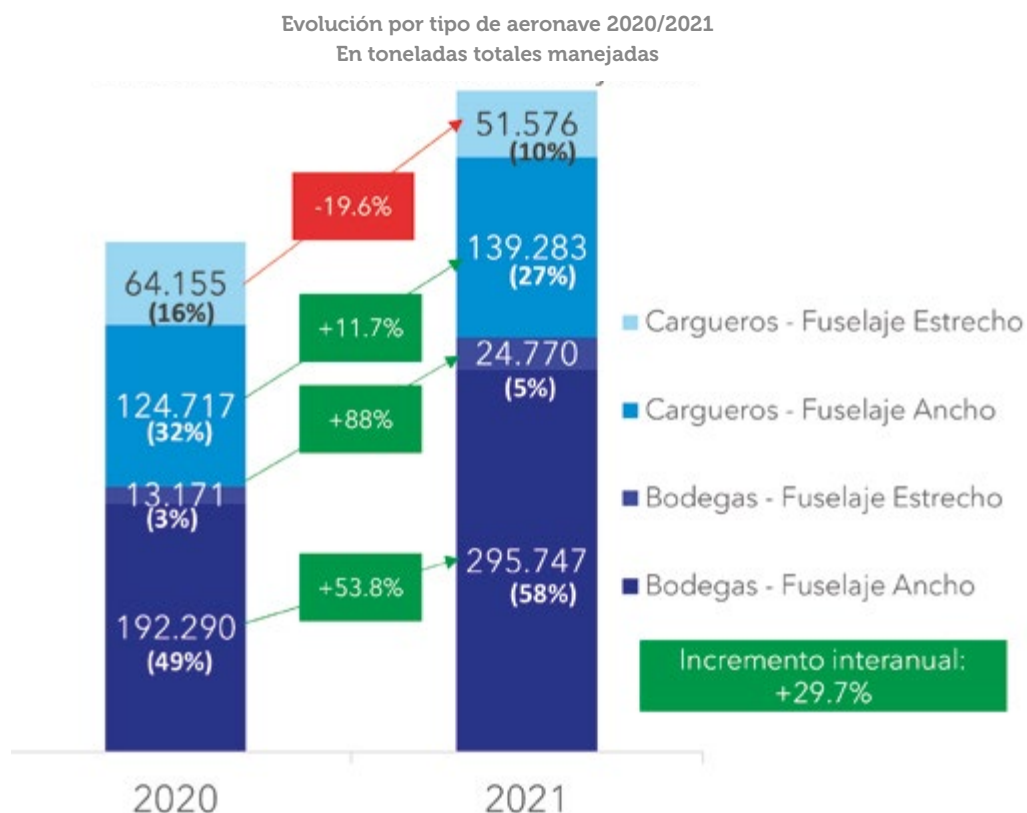
5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

Aeronaves

- La recuperación de las rutas con Latinoamérica de los principales operadores en red desde Madrid, Iberia y Air Europa, devolvió a la normalidad prepandemia la distribución de carga según el tipo de aeronave en la que operaron. Durante 2021, un 58% de la carga manejada en Madrid viajó en las bodegas de aeronaves de fuselaje ancho; es decir, en

rutas de largo radio operadas desde Madrid. Las operaciones en cargueros puros, si bien crecieron respecto a 2020, lo hicieron en menor proporción. Por su parte, los operadores cargueros de fuselaje estrecho, principalmente, integradores, disminuyeron su peso (del 16% pasaron al 10% de la carga total manejada) y en valor absoluto decrecieron respecto a 2020.



Fuente: AENA. MADCargo

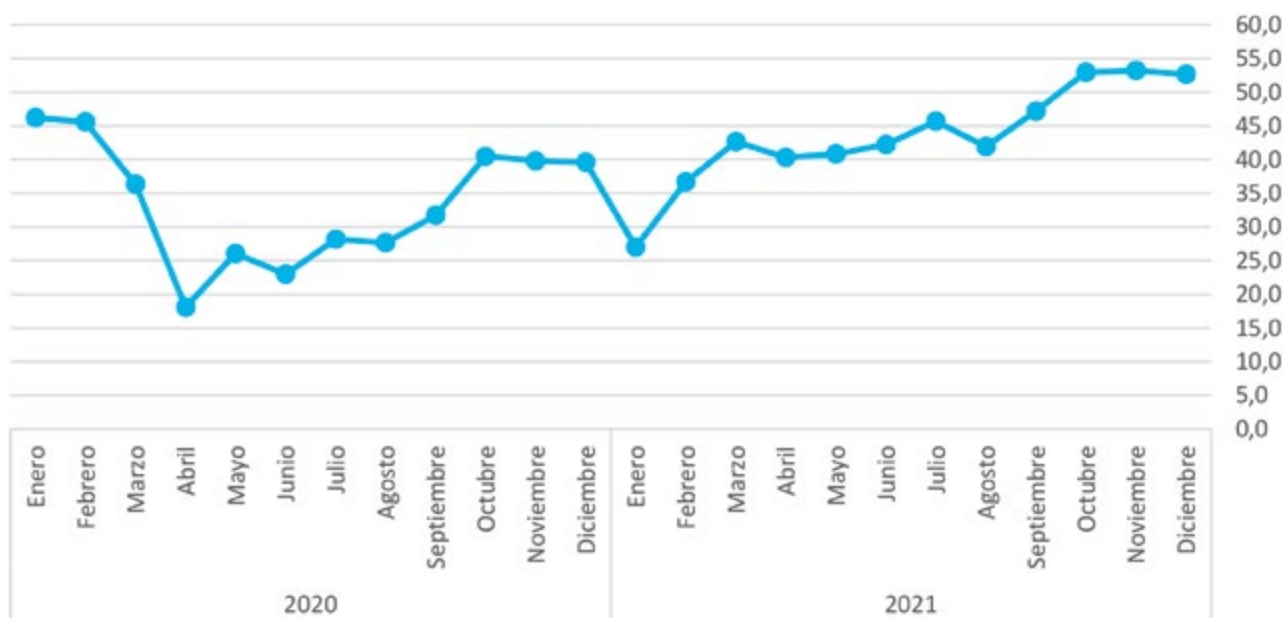
5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

➔ La recuperación ha estado condicionada por las diferentes olas de la pandemia

- A comienzos de año y durante el verano se observaron nuevas caídas en la actividad, relacionadas sin duda con las nuevas restricciones impuestas por los diversos países afectados por nuevas olas de la pandemia. En concreto, durante el verano de 2021 se creó una alarma global motivada por la rápida expansión de la variante Ómicron por todo el planeta que conllevó el cierre de algunos mercados y la imposición de restricciones que limitaron la capacidad ofertada de la mayoría de los operadores de red.
- La recuperación iniciada tras el verano de 2021 se ha vuelto a estancar y, con toda probabilidad, se vea afectada por la guerra de Ucrania y los efectos económicos globales sobre el comercio y la disposición a viajar.
- En todo caso, es importante resaltar la recuperación de la actividad mensual a niveles pre-pandemia.
- En su conjunto, la actividad desestacionalizada muestra una clara recuperación en V, en línea con el pronóstico general establecido al comienzo de la pandemia.

Tráfico mensual | Aeropuerto de Madrid
En miles de toneladas mensuales

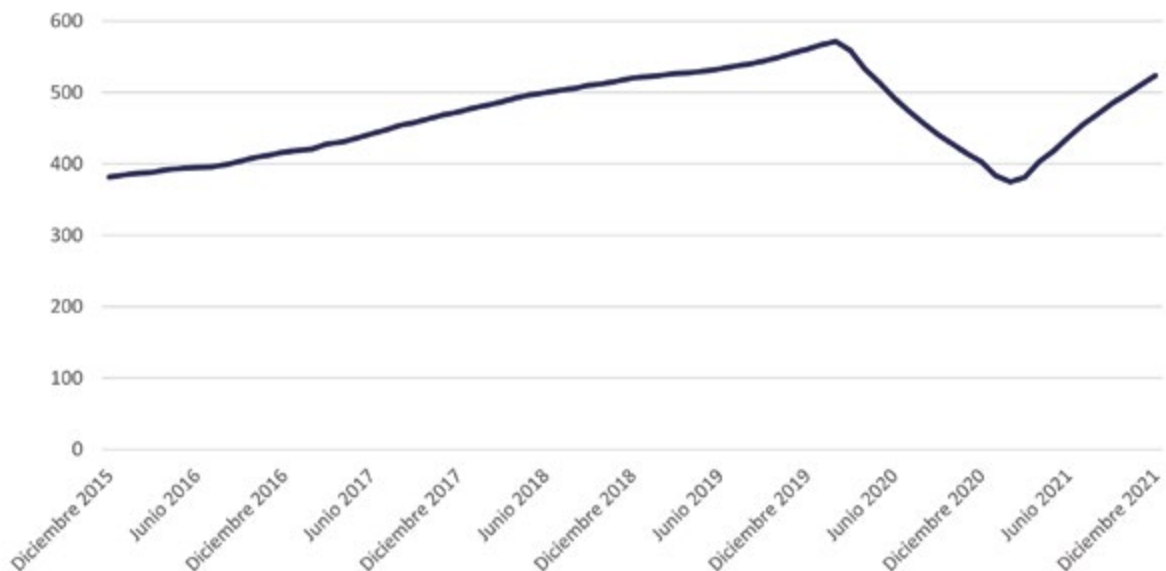


Fuente: AENA. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

Tráfico anual desestacionalizado | Aeropuerto de Madrid
En miles de toneladas



Fuente: AENA. MADCargo



SOFTWARE PARA LA AGILIZACIÓN
DE LA CARGA AÉREA

velloreccs.com

Promovido por  **aena** y desarrollado por **PORTTEL**
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 Gremi de Marejans, nº 1
43003 Tarragona
+34 977 233 742
smartinez@portel.es

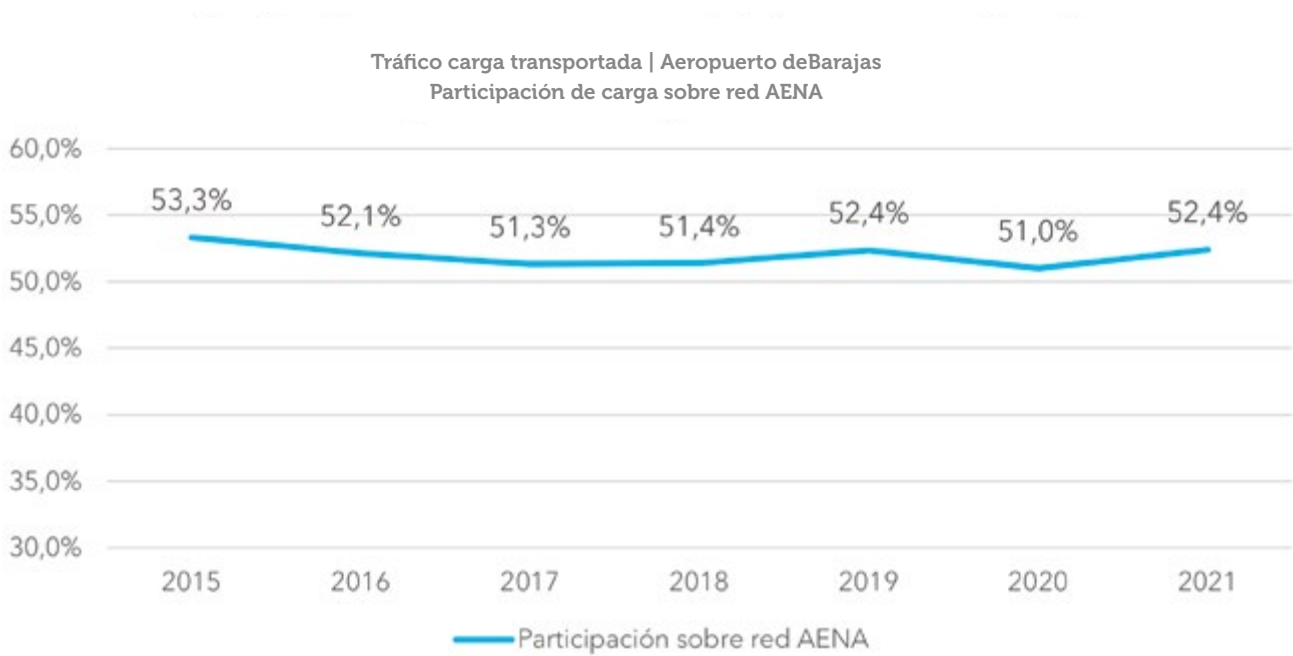
Delegación Barcelona
Passeig de García Fària, nº 17
08005 Barcelona
+34 934 939 300
comercial@portel.es

Portel África
Enceite Portuaire, Bâtiment
de la Capitainerie, 2ème étage
Port de Casablanca, 20000
Casablanca, Maroc
+212 663 792 693
ennaciri@portel.es

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

MAD siguió siendo el aeropuerto con más carga manejada en la red de Aena, manteniéndose por encima del 50% de forma constante



Fuentes: AENA. MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

➔ **La carga transportada en camión aéreo ha crecido más del 11% recuperando de forma notable la caída registrada en el año anterior**

Con la reactivación parcial de los tráficos ha aumentado la capacidad en aeronaves de pasajeros, especialmente con destinos en Asia y con una oferta concentrada en un número reducido de 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.



Fuente: AENA. MADCargo

523.498 toneladas

Variación
2021 vs 2020

+30%

MAD 2021

% carga camión aéreo* sobre
carga en aeronaves

12,13%



63.511 toneladas*

Variación
2021 vs 2020

+11,35%

Camión aéreo.

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

* No se dispone de datos de IAG Cargo

Fuente: empresas handling de carga MAD
MADCargo



5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

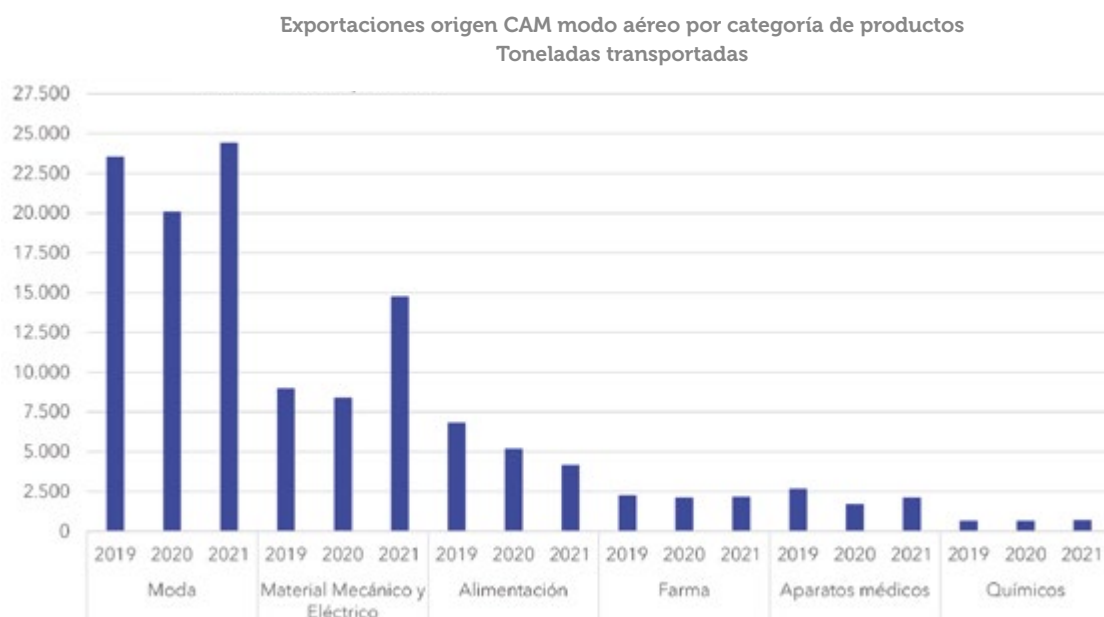
Análisis de la demanda: indicadores de actividad

Categorías de productos

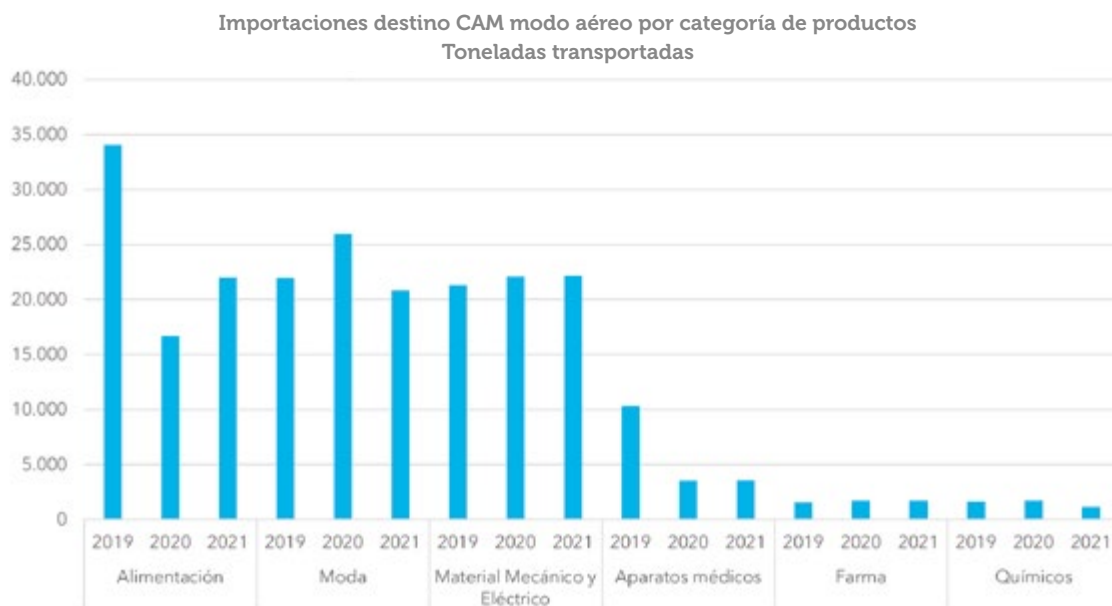
En el año 2021 el comercio exterior por vía aérea de la CAM (Comunidad Autónoma de Madrid) muestra una clara recuperación en las principales categorías en exportación, mientras que en importación presenta valores dispares en las mismas categorías.

Moda y equipos mecánicos y eléctricos ya muestran

valores por encima del año 2019 en importación y exportación, mientras que alimentación, principal rubro en importación, se sitúa por debajo y a considerable distancia de los valores en 2019, mientras que analizando por valor económico los productos farmacéuticos superan los 4.500 millones y material eléctrico y mecánico 5.100 millones.



Fuente: DATACOMEX (enero a diciembre 2021). MADCargo



Fuente: DATACOMEX (enero a diciembre 2021). MADCargo

5. LA CARGA AÉREA EN EL AEROPUERTO DE MADRID

Análisis de la demanda: indicadores de actividad

Top 5 categorías de productos CAM modo aéreo
En millones de euros

EXPORTACIONES

	Piedras y metales preciosos 1.955
	Productos Farmacéuticos 1.431
	Material mecánico y eléctrico 1.120
	Moda 816
	Aparatos médicos 274

IMPORTACIONES

	Material mecánico y eléctrico 4.003
	Productos Farmacéuticos 3.077
	Piedras y metales preciosos 1.900
	Aparatos médicos 835
	Moda 407

Fuente: DATACOMEX (enero a diciembre 2021). MADCargo

Soluciones logísticas sin fronteras



www.sparbergroup.com



**PROJECT CARGO
LÍNEAS MARÍTIMAS
LAND TRANSPORT
AIR CARGO
EXPRESS SERVICE**







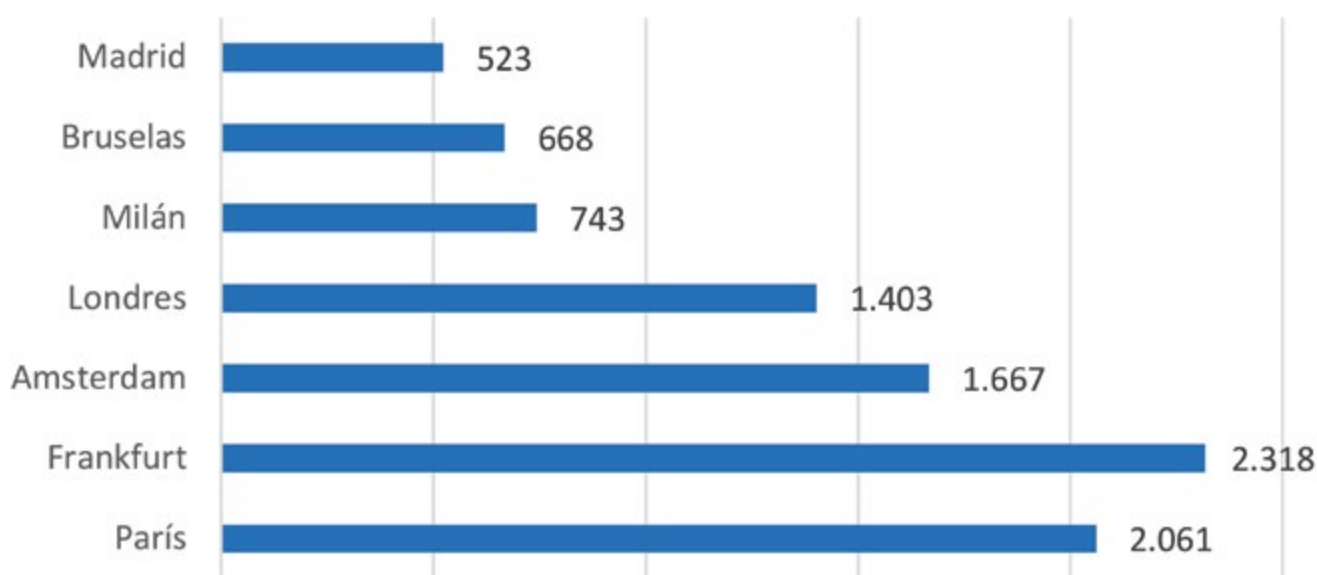
BILBAO · MADRID · BARCELONA · IRUN · GIJÓN · VALENCIA · CHILE · MÉXICO · REP. DOMINICANA · ALEMANIA · HUNGRÍA · CHINA

6. Entorno competitivo

Benchmark con aeropuertos europeos de referencia

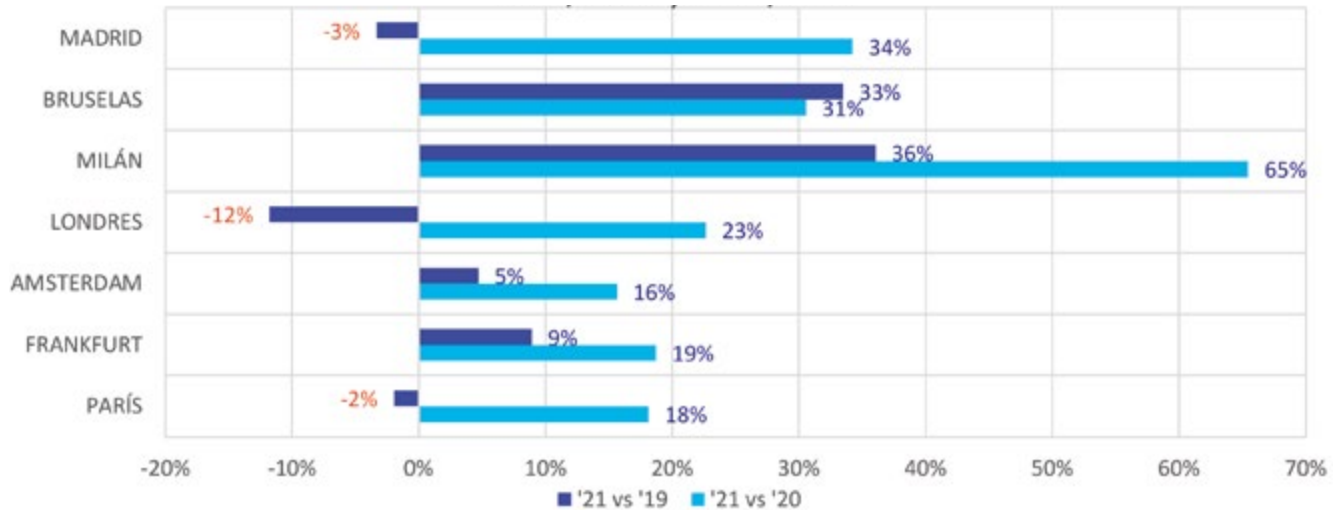
- Tras la restauración de la conectividad y los tráficos, el Aeropuerto de Madrid experimentó en 2021 una recuperación de la actividad carguera muy intensa, por encima de la de la mayoría de los grandes hubs europeos. Como consecuencia de lo anterior, el aeropuerto recuperó una cifra de actividad similar a la situación pre-pandemia, todavía por debajo pero próxima al récord histórico de 2019 (560.000 toneladas). Es de destacar también el intenso crecimiento experimentado por Milán Malpensa que, tras un incremento de casi el 44% en 2021, se ha situado muy por delante de Madrid en el contexto europeo. Por otra parte Frankfurt se consolida como el principal aeropuerto carguero europeo, claramente por delante de Charles de Gaulle, que prácticamente no creció en 2021.
- El fuerte crecimiento del Aeropuerto de Madrid en el último año es fruto de su elevada dependencia de los tráficos en bodegas. En efecto, una vez que se restaura la conectividad de larga distancia, su actividad carguera se recupera con más rapidez que en otros hubs europeos en que, por tener más actividad en cargueros puros, habían perdido menos capacidad durante la pandemia.
- El espectacular crecimiento de Malpensa se explica por la apertura de un hub regional de DHL y el inicio de múltiples operaciones cargueras. Con todo, y dada la escasa conectividad de larga distancia del aeropuerto italiano, el refuerzo competitivo observado merece una especial atención a futuro.

Carga manejada (miles toneladas en 2021)



Fuente: webs aeropuertos. Eurostats. MADCargo

Evolución interanual
2019/2021 y 2020/2021



Fuente: webs aeropuertos. Eurostats. MADCargo

La solución profesional a sus necesidades de transporte internacional de mercancías

- Uso de tecnología punta
- Acceso a zona aire Aeropuertos
- Operador Económico Autorizado (OEA)
- Soluciones personalizadas
- Control Integral de la cadena logística
- Disponibles 365 días al año

Más de 30 años de experiencia nos avalan

info@cacesa.com +34 917461860 / +34 913335450

6. ENTORNO COMPETITIVO

Europa

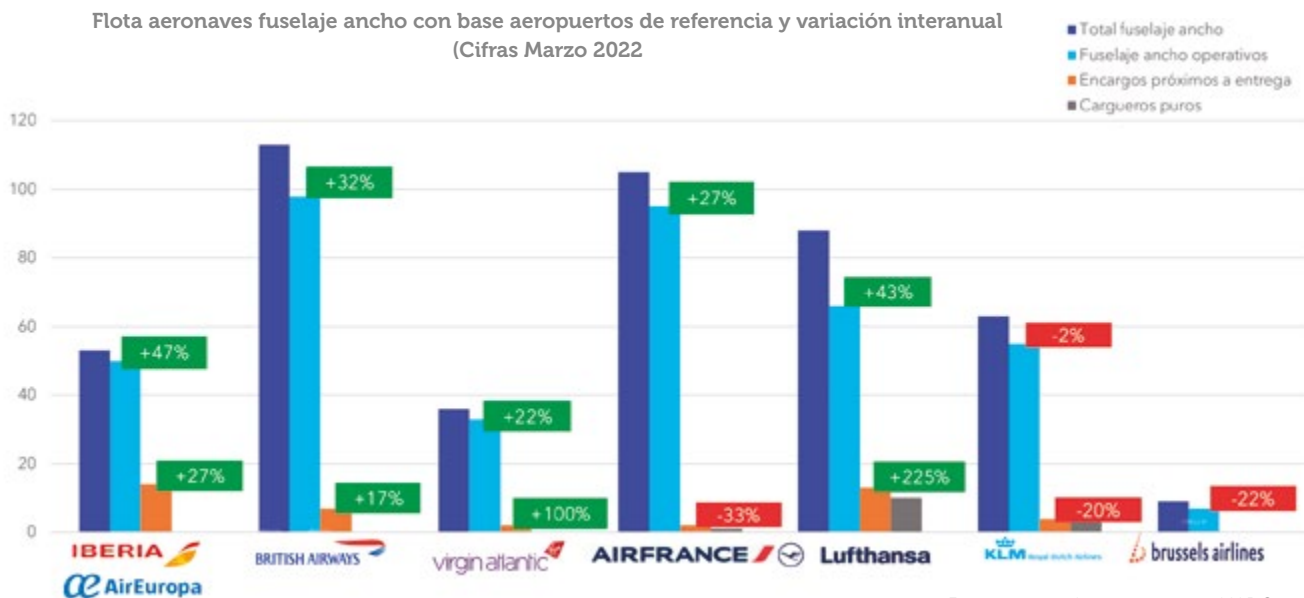
Flotas de aeronaves de fuselaje ancho con bases en aeropuertos de referencia

- Dada la elevada importancia del transporte de carga en bodegas de fuselaje ancho, la comparación de las flotas de fuselaje ancho basadas en los aeropuertos de referencia representa un buen indicador de cara a la valoración de sus potenciales cargueros.
- Las compañías basadas en MAD se encuentran a una distancia considerable de sus principales competidores europeos, con cifras que reflejan el diferente alcance de las respectivas redes de larga distancia. Conforme se ha ido recuperando la conectividad tras las limitaciones de la pandemia, las compañías aéreas han ido reactivando parte de sus flotas estacionadas, aunque sin llegar todavía al 100% de la capacidad disponible. Es de destacar el caso de KLM, que ha retirado capacidad en el último año, toda vez que dicha compañía había reducido su actividad sólo de forma marginal durante la pandemia.
- La gran distancia entre MAD y sus competidores europeos en flota intercontinental explica una buena parte de las diferencias en las actividades carguera respectivas, y en las que no son esperables variaciones sustanciales en el corto o medio plazo.

Por otra parte, la correlación entre flotas y tonelaje apunta a que determinados aeropuertos europeos tienen una competitividad considerablemente superior a la de MAD a la hora de convertir capacidad de larga distancia en volumen de carga. Son de destacar Milán Malpensa y Bruselas, que pese a ser base de flotas de larga distancia muy reducidas, mueven un tonelaje netamente superior al de Madrid. Ello se explica por sus diferentes modelos de negocio carguero, con una proporción de cargueros puros mucho mayor, así como a que sus zonas de captación de tráfico son más potentes y con mayor capacidad de generación de carga aérea.

- Otro aspecto a destacar es que varias de las compañías de referencia han reactivado también el encargo de nuevas unidades (cifras netas de reposiciones) a lo largo del último año, muy especialmente en el caso de Lufthansa. Y aunque las cifras de nuevos encargos son todavía moderadas, dicha tendencia da una buena idea sobre la confianza de las aerolíneas en las perspectivas del mercado a medio plazo

Flota aeronaves fuselaje ancho con base aeropuertos de referencia y variación interanual
(Cifras Marzo 2022)

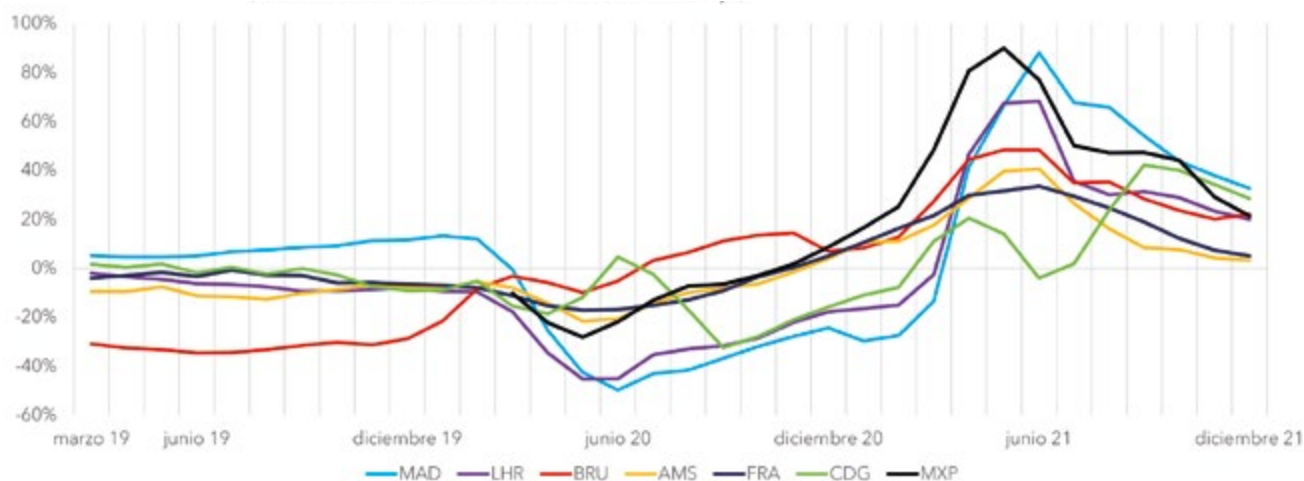


Fuente: www.planespotters.net. MADCargo

Aeropuertos europeos de referencia. Análisis tendencial

- Una vez superados los efectos más álgidos de la pandemia sobre los tráficos, el análisis tendencial comparado permite continuar identificando las circunstancias competitivas más relevantes.
- En este sentido, se pone de manifiesto cómo el aeropuerto de Madrid ha tenido el comportamiento más volátil de entre todos los aeropuertos analizados. Así, desde una situación de fuerte crecimiento en 2019 se pasó a la fortísima caída asociada a la pandemia en 2020. La fuerte recuperación hacia la segunda mitad de 2021, por encima de los competidores europeos, se explica porque durante la pandemia Madrid había caído considerablemente más que aquellos y al reinicio de rutas y frecuencias con EEUU y Latinoamérica.
- El comportamiento de la demanda de carga aérea en Madrid en comparación con el resto de los grandes hubs europeos pone en evidencia de forma dramática las debilidades estructurales de su actividad carguera, y muy en particular su dependencia de las bodegas. Es de esperar que durante 2022 el crecimiento de Madrid se normalice y vuelva a un rango más comparable al del resto de los aeropuertos europeos.

Evolución tendencial carga aérea principales aeropuertos europeos 2019, 2020 y 2021
(Media móvil trimestral variación interanual tonelaje)



Fuente: webs aeropuertos. MADCargo

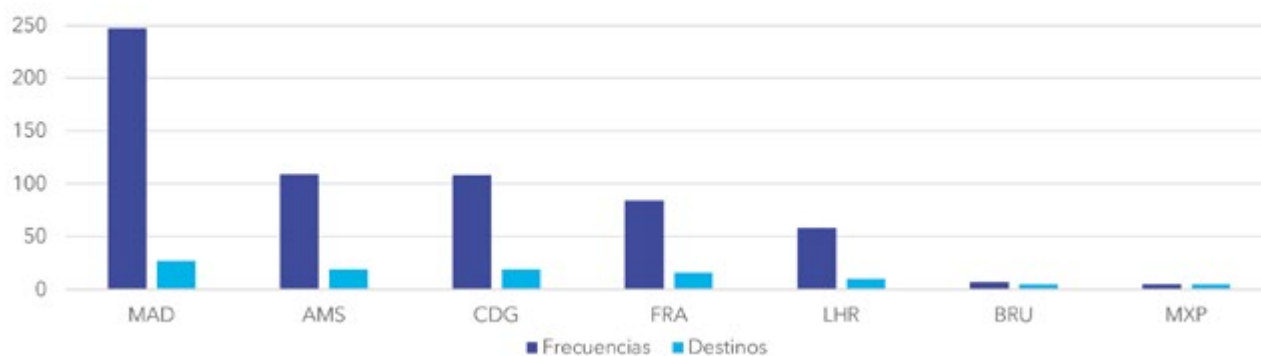
6. ENTORNO COMPETITIVO

Europa

Análisis del mercado con Latinoamérica y posición relativa

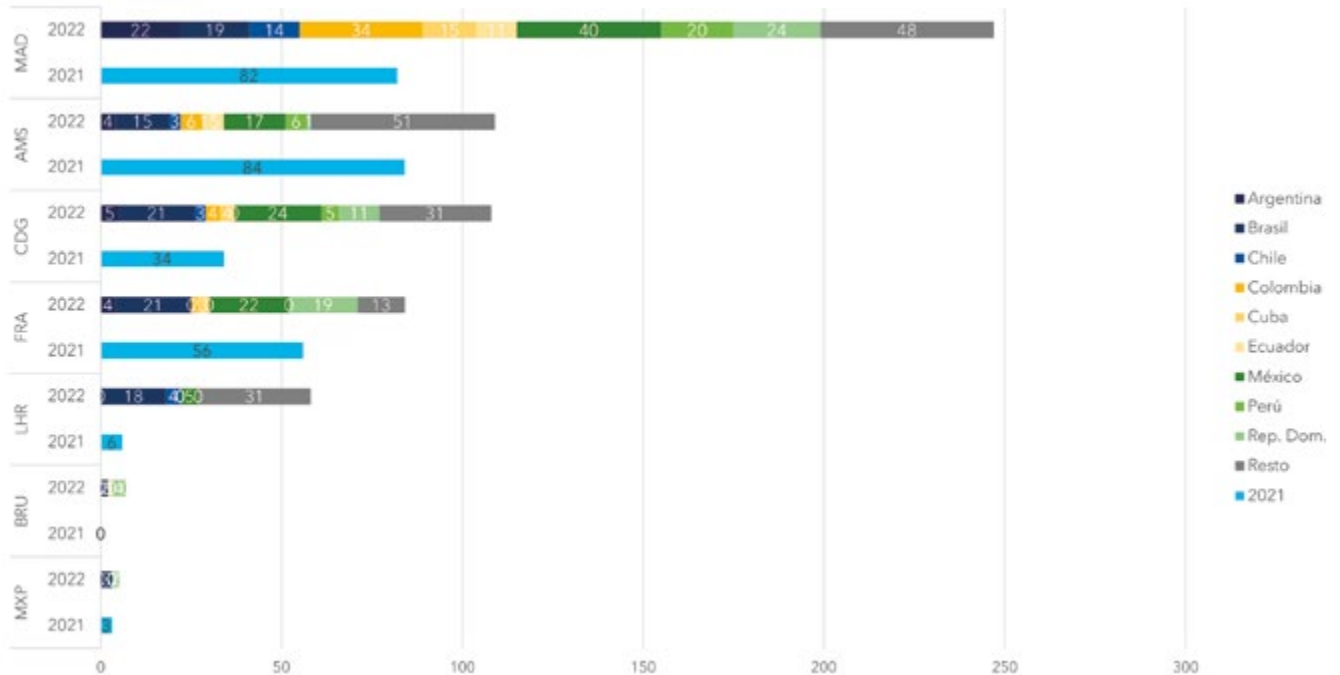
- Dado que Latinoamérica es el principal mercado de larga distancia del Aeropuerto de Madrid, resulta conveniente verificar su fortaleza competitiva frente a sus competidores europeos en términos de conectividad mediante una comparación de las frecuencias hacia los principales mercados.
- Conforme se ha ido restaurando la conectividad de larga distancia, todos los aeropuertos considerados han restaurado frecuencias hacia Latinoamérica en diferentes proporciones. El hecho más relevante es la fuerte recuperación de Madrid, que ha retomado su sólida posición de dominio en los mercados latinoamericanos desde Europa, con una cifra cercana a las 250 frecuencias semanales, más del doble que sus competidores más cercanos (Amsterdam y Charles de Gaulle). Esto tiene enorme importancia y debe ser entendido como un activo estratégico para el aeropuerto, con implicaciones esenciales en su competitividad carguera. A la vista de lo anterior, resultaría esencial mantener una atención activa en términos de promoción y márketing de rutas desde Madrid, con el fin de proteger y reforzar dicha posición de mercado frente a la presión competitiva de otros grandes hubs europeos.
- No obstante, el dominio de Madrid en la región es desigual, incluyendo mercados con cuota de mercado muy elevada (como Argentina, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador o Perú), hasta otros en que la preponderancia es mucho menos acusada. Es de destacar, por ejemplo, que Madrid no lidera el mercado brasileño, y que todavía no se han recuperado servicios a Rio de Janeiro, destino que sí cuenta con servicios frecuentes desde otros hubs europeos. Sería conveniente analizar los motivos y adoptar las medidas que permitan al aeropuerto madrileño mantener su ventaja competitiva en todos los principales mercados latinoamericanos.
- Hay que destacar también que el dominio de mercado de Madrid en Latinoamérica tiene como contrapunto su debilidad en otros mercados cargueros clave, como Asia Pacífico o Norteamérica, en los cuales la ventaja de los grandes hubs europeos es muy grande. Si bien desde un punto de vista estratégico parece razonable que la prioridad de Madrid continúe siendo Latinoamérica, sería aconsejable que el aeropuerto estableciese una estrategia de desarrollo más ambiciosa en otras regiones, con el fin de paliar su actual debilidad competitiva. Esta consideración apunta de nueva hacia la conveniencia de que el aeropuerto de Madrid establezca una acción de márketing de rutas sólida y proactiva.

Frecuencias semanales y destinos Latinoamérica
Semana referencia: 24 a 30 de enero 2022



Fuente: FlightRadar 24. MADCargo

Frecuencias semanales Latinoamérica 2022 y comparación 2021
Semana referencia: 24 a 30 de enero 2022



Fuente: FlightRadar 24. MADCargo

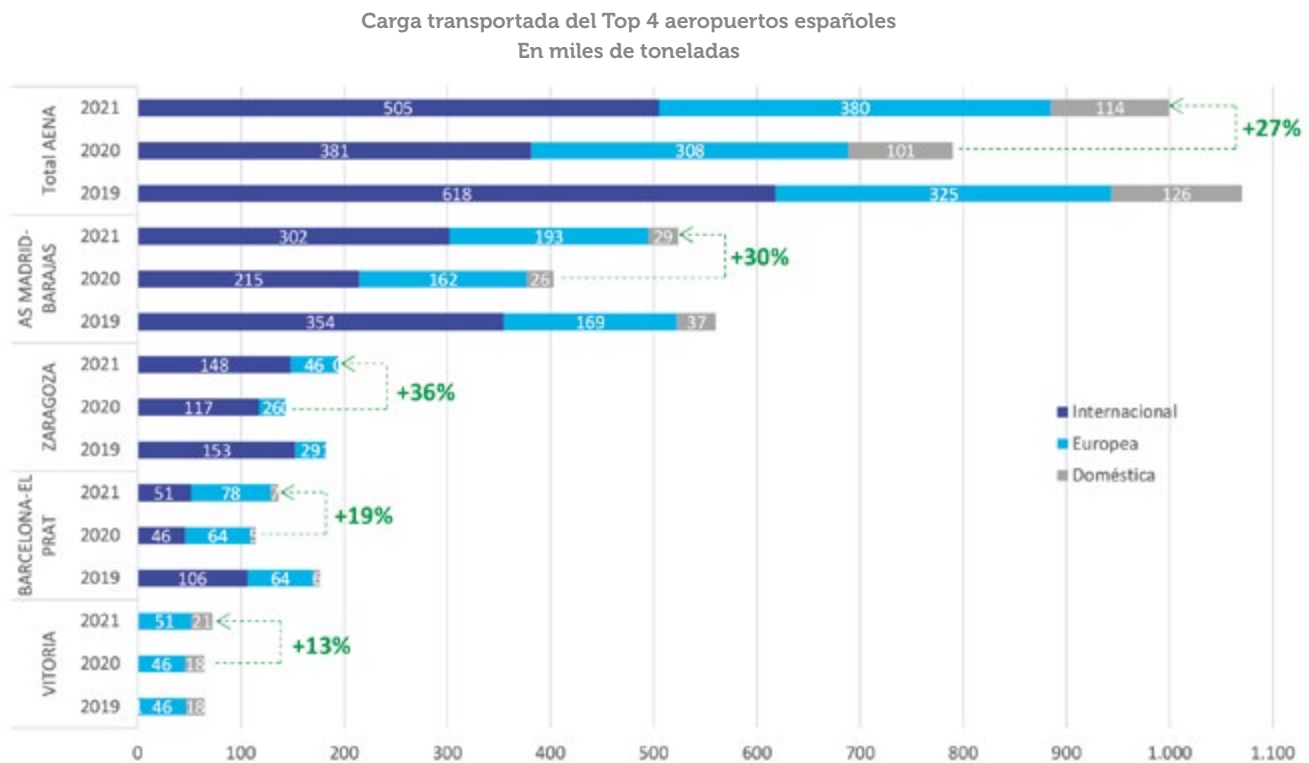


6. ENTORNO COMPETITIVO

España

Comparativa principales aeropuertos de carga españoles

- MAD se mantiene en primer lugar entre los cuatro principales aeropuertos españoles en carga aérea: MAD, ZAZ, BCN y VIT, con un crecimiento del 30% por encima de la media en la red Aena, y solo superado por el 36% de ZAZ.
- La cuota de carga internacional del aeropuerto de Madrid en la red Aena es del 60%, casi 3 puntos por encima del dato en 2019.
- Es interesante señalar la diferencia entre el aeropuerto de VIT donde la operación es básicamente de empresas integradoras, y la de ZAZ muy dependiente de Inditex, que ha experimentado una importante reactivación de producción, y por tanto con fuerte impacto en el crecimiento de las operaciones aéreas.



Fuente: AENA. MADCargo

7. Tendencias en la carga aérea

➔ Global

- Las compañías aéreas tienen a corto plazo el objetivo de mantener viva su actividad, y el compromiso de contribuir al crecimiento de la actividad económica y los flujos comerciales entre países. Esta nueva normalidad será en un entorno frágil y limitado con incremento de los precios de combustibles, posibles nuevas variantes de COVID-19, las consecuencias aún difíciles de medir de la guerra en Ucrania y el estrangulamiento de las cadenas globales de suministro. La guerra de Ucrania seguramente certifica el final ¿temporal? de la globalización iniciada en 1989, y marca un nuevo escenario en el que las grandes corporaciones están trasladando sus centros de producción de China a países más cercanos a Europa y Norteamérica.
- Los cambios en profundidad en el comercio, la logística y de las cadenas de suministro han acelerado procesos de cambio que se venían dando desde hace años, y ha provocado una brusca aceleración de cambios en la industria de la carga aérea y el transporte aéreo.
- Existe cierta unanimidad en que la recuperación de las operaciones aéreas del año 2019 se retrasará hasta 2023. Por tanto se mantendrá el desajuste entre la demanda de transporte de mercancías y una oferta aérea que se mantendrá reducida. Sin embargo en la coyuntura actual el transporte aéreo de mercancías se ve beneficiado por dos factores:
- Más del 80% de los tráficos transfronterizos de comercio electrónico se mueven en avión con una participación muy elevada de las tres empresas integradoras FedEx, UPS y DHL. Se trata de una tendencia muy consolidada apoyada por el crecimiento exponencial del e-commerce, y que presenta oportunidades para los aeropuertos que atiendan sus demandas específicas. El desarrollo del comercio electrónico impulsará el crecimiento de tráficos con Madrid de aeronaves cargueras de los integradores, especialmente DHL, y las operaciones desde sus nuevos hubs europeos de los marketplaces Amazon y Alibaba.
- Los problemas de cortes en la cadena de suministro desde Asia (especialmente China, Vietnam y Singapur) están resultando en desvíos de transporte marítimo al aéreo, impulsado por el fuerte incremento de los fletes marítimos que han reducido el diferencial con el transporte aéreo a sus valores mínimos históricos. Productos que no se transportaban por vía aérea ahora recurren a este modo de transporte ante la falta de alternativas.
- El boom del e-commerce está tensionando la logística aérea y generando air hubs en aeropuertos europeos con características específicas que generan demandas singulares a los aeropuertos
- El desarrollo de la red global de Amazon y Alibaba con flota de aeronaves y air hubs en aeropuertos va a tener un fuerte impacto sobre la industria de la carga aérea



7. TENDENCIAS EN LA CARGA AÉREA

- FEDeX, UPS y DHL mantendrán su posición de key players en el e-commerce creciendo en

operaciones aéreas y demandas de espacios en aeropuertos



- Las compañías aéreas que operan cargueros generan el 88% de los ingresos de la industria y van a tener un papel relevante en los próximos años.
- Los transitarios aéreos prefieren capacidad paletizada, que no es el caso de la nueva generación de aeronaves de fuselaje estrecho en vuelos de largo recorrido.
- Estrategias de reshoring de grandes corporaciones van a alterar la demanda en tráficos y rutas.
- Compañías aéreas con vuelos internacionales de largo recorrido están revisando el modelo de

negocio de carga aérea y comprando aeronaves cargueras para complementar flota de aeronaves de pasajeros, o aumentar la cuota en el caso de las que ya disponían de aeronaves cargueras.

- El crecimiento de la distribución urbana por el comercio electrónico y los problemas asociados generan nuevas oportunidades en aeropuertos.
- Los recientes procesos de integración vertical de grandes navieras con la compra de aeronaves y transitarios especializados en el modo aéreo se orientan a posicionarse como "integradores virtuales" con un impacto aun difícil de prever.

➔ España

- La industria de la carga aérea en España se ve afectada por las tendencias globales, pero tiene algunas singularidades.
- El reposicionamiento de compañías aéreas en el que la carga aérea tendrá un papel significativo. El resultado final de la posible compra de Air Europa por IAG va a marcar en gran medida los crecimientos de la carga aérea en Madrid.
- El efecto de la previsible reducción de vuelos de corto recorrido en el hub de Iberia y el éxito en el desarrollo de la conexión aeropuerto- AVE para flujos de alimentación a las aeronaves de largo recorrido, tendrá efectos positivos para el transporte de pasajeros y carga si la intermodalidad entre el AVE y las rutas aéreas que parten y llegan a Madrid, consigue alimentar y hacer crecer rutas y frecuencias de largo recorrido de interés para la carga aérea.

- Latinoamérica es la región que presenta una recuperación más débil en los tráficos aéreos. La posición de liderazgo del aeropuerto de Madrid en los tráficos europeos con Latinoamérica se puede ver comprometida si la demanda de pasajeros no responde al esfuerzo de Iberia y Air Europa en retomar múltiples rutas a la región. En la pandemia un número creciente de aeronaves cargueras están manteniendo la escasa capacidad disponible, especialmente en tráficos con Miami y algunos aeropuertos europeos. Algunas compañías aéreas de la región como Avianca Cargo y Latam Cargo están reforzando su flota de aeronaves cargueras. La importancia de los tráficos de pasajeros y carga entre Madrid y Latinoamérica puede resultar en una reconfiguración del mapa actual de las compañías aéreas que cubren estas rutas.

7. TENDENCIAS EN LA CARGA AÉREA

- Estrategias de reshoring de grandes empresas como INDITEX, la empresa con mayor movimiento de carga aérea en el aeropuerto, va a alterar tráficos y rutas.
- En el sector de los transitarios en el caso español se observa desde hace décadas un proceso continuo de concentración por el que grandes empresas transitaras multinacionales, mediante procesos de M&A, han comprado empresas españolas. El resultado final es que cinco grandes transitaras no españolas mueven cerca del 80% de la carga aérea en España, estando el resto en manos de un colectivo de transitarios nacionales de pequeño y mediano tamaño con dificultades para competir con las multinacionales.
- Los recientes esfuerzos en digitalizar la industria de la carga aérea en España con el impulso de Aena a la creación de un CCS , conectividad con el proyecto SIMPLE del MITMA e iniciativas de startups españolas deben ser el marco para el imprescindible proceso de digitalización de las empresas transitaras, básicamente PYMES, del sector.
- La recuperación de la oferta en bodega de aeronaves de pasajeros es posible que no llegue a los valores prepandemia, por la retirada de aeronaves de fuselaje ancho con gran capacidad de carga en bodega. Es el caso del Iberia que ha retirado 15 Airbus A340-600 y está reajustando los calendarios de incorporación de los A350. Asimismo tiene previsto la incorporación del Airbus 321 XLR que transporta hasta 140 pasajeros en tres clases con un alcance de 8.700 kilómetros y una notable reducción de consumo. Iberia anunció en 2019 la compra de ocho Airbus A321XLR, que le permitirán unir Europa y la costa Este americana, desde Nueva York hasta Brasil. Sin embargo esta aeronave de fuselaje estrecho, que cuenta con más de 450 pedidos, tiene una capacidad muy limitada de transportar carga en bodega.
- El perfil del transporte de mercancías ha cambiado por el auge imparable del e-commerce con un aumento importante de los volúmenes de envíos pequeños, que requieren mucho personal y tiempo.
- La dinámica de la aviación ha cambiado rápidamente desde que se produjo la pandemia y la reanudación de los servicios aéreos. Los vuelos cargueros no se distribuyen uniformemente a lo largo del día, sino que convergen en picos muy acusados. Estos picos de tráfico provocan una demanda concentrada del personal de asistencia en tierra, agravada por que no siempre se conoce con antelación la demanda de espacio en bodega para exportación. Estos factores pueden repercutir en disponibilidad de personal y exacerbar las limitaciones de capacidad en aquellos subsistemas que ya están tensionados, como es el caso del procesamiento de carga en terminales y los movimientos de mercancías en plataforma.
- Con este nuevo escenario la gestión colaborativa entre compañías aéreas, transitarios y agentes handling de carga es más importante que nunca para mantener una operación fluida y eficiente.
- El crecimiento imparable del comercio electrónico en España empujará a los integradores, Amazon y Alibaba a crecer en operaciones aéreas, para llegar en algún momento al desarrollo de air hubs regionales siguiendo el modelo de los integradores.

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

44 hectáreas destinadas a la industria de la carga aérea con 200.000 m² construidos

Áreas funcionales Centro Carga Aérea aeropuerto Madrid-Barajas



- El **Edificio de Servicios Generales** (ESG) cuenta con una superficie total de 23.510 m² 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 m²
- Las empresas instaladas **en primera línea** alcanzan los 88.135 m² 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 m² construidos incluidos los 41.758 m² del Prologis Barajas Park



- Edif. Servicios generales
- Primera línea
- Segunda línea

El Centro de Carga Aérea se ha desarrollado en tres fases desde 1997



- 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 con el desarrollo de un parque logístico de 8,5 hectáreas. Articulado mediante una concesión a AMB que abrió sus puertas en 2016. Posteriormente con el cambio del concesionario pasa a denominarse Prologis Park Barajas.
 - Tercera Fase de 9,14 hectáreas. Consta de instalaciones de primera y segunda línea de las que hay dos instalaciones en funcionamiento: DHL Express y Transjunior. Las últimas parcelas se adjudicaron en licitación pública en el año 2021 estando previsto el inicio de actividad de las terminales en 2022 y 2023
- Superficies de aparcamientos: 2,63 Hectáreas

8. EL CENTRO DE CARGA AÉREA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

➔ Siete empresas de handling de carga prestan servicio en el aeropuerto

- IAS Handling cuenta con un almacén de segunda línea de 3.000 m² y un almacén de primera línea subcontratado con acceso a plataforma.

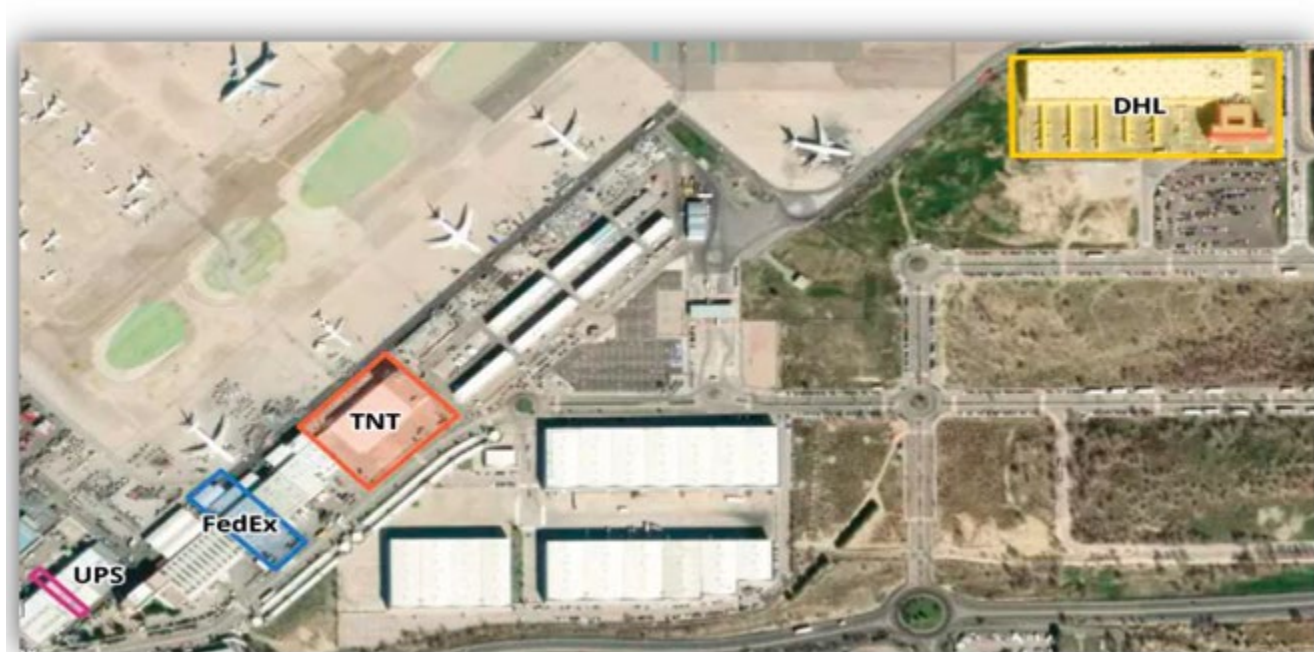


1ª LÍNEA HANDLING DE CARGA	
Empresa	Superficie construida (m ²)
Iberia Cargo	23.608
Swissport	12.691
WFS	17.529
ACL	1.079
Aeródromo de la Mancha	500
Alaire	850
TOTAL	56.257

8. EL CENTRO DE CARGA AÉREA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

➔ **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 2021.
- La participación real de estas empresas en el transporte aéreo se incrementa con los vuelos charteados con compañías cargueras especializadas, especialmente ASL y Swiftair.



1ª LÍNEA INTEGRADORES	
Empresa	Superficie construida (m ²)
TNT Express	6.695
DHL	14.500
Fedex	2.859
UPS	350
TOTAL	24.404

8. EL CENTRO DE CARGA AÉREA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

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

- IAS Handling cuenta con un almacén de segunda línea de 3.000 m² y un almacén de primera línea subcontratado con acceso a plataforma.

INSTALACIONES PRIMERA LÍNEA OTROS OPERADORES	
Empresa	Superficie construida (m ²)
Correos	6.324
Swiftair	1.150
TOTAL	7.474

NAVES SEGUNDA LÍNEA	
Empresa	Superficie construida (m ²)
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
Transemmer	632
David Garcia Martin	680
Cacesa	1.032
Naeko Handling Madrid	1.244
Transjunior	4.956
Correos	7.939
Hitsein Gescon Asociados	1.000
TOTAL	43.547



8. EL CENTRO DE CARGA AÉREA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

➔ **La segunda 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 m² 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	Superficie construida (m ²)
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
TOTAL	41.723



8. EL CENTRO DE CARGA AÉREA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

➔ La tercera fase se ha completado en 2021 con la adjudicación de las tres últimas parcelas disponibles

Se encuentra en desarrollo y constará de seis naves logísticas con una superficie construida de 46.904 m².

Se sitúa inmediatamente por encima de la futura ÁREA 1 con licitación iniciada en 2021.

- Las seis instalaciones son:
- Dos naves operativas: una nave de segunda línea de Transjunior y la instalación de DHL en primera línea.
- La nueva instalación de Correos en primera línea que tiene previsto finalizar las obras en el segundo trimestre del 2022.

- Las nuevas terminales de handling de carga de ALAIRE, IAS handling y WFS, que se han adjudicado en el año 2021 y tienen previsto entrar en servicio en 2023 y 2024

3ª FASE. NAVES DE 1ª Y 2ª LÍNEA	
Empresa	Superficie construida (m ²)
Transjunior	4.956
DHL	14.500
Correos	12.564
IAS Handling	3.813
ALAIRE	3.091
WFS	7.980
TOTAL	46.904



8. EL CENTRO DE CARGA AÉREA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

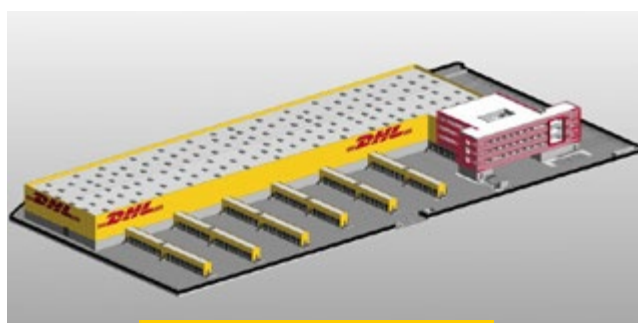
El futuro de las infraestructuras para la carga aérea en el aeropuerto

- El subsistema de carga del aeropuerto de Madrid crecerá más del 30 % en capacidad de tratamiento de carga hasta 2024 con la puesta en servicio de nuevas terminales, sin considerar el crecimiento de IAG cargo con el proyecto de traslado a una nueva terminal en la zona logística Entrepistas Sur, que permita facilitar un óptimo servicio a los fuertes crecimientos 2015-2019, y garantizar la capacidad a futuro.

2021	Superficie construida (m ²)	Superficie handlers (m ²)	Superficie integradores (m ²)	Superficie otros (m ²)
1ª línea	88.135	56.257	24.404	7.474

2024	Superficie construida (m ²)	Superficie handlers (m ²)	Superficie integradores (m ²)	Superficie otros (m ²)
1ª línea	115.583	71.141	24.404	20.038

- La instalación de DHL y la nueva terminal de Correos Express, enfocadas al e-commerce, tienen en conjunto capacidad para gestionar hasta 44.000 piezas por hora.



24.000 piezas/hora



20.000 piezas/hora

El nuevo modelo para desarrollos inmologísticos de Aena se inicia en el aeropuerto de Madrid con el ÁREA 1

En octubre 2021 Aena publicó el pliego de calificación de los interesados en la licitación para la selección de un 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.

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.



Superficie del Área 1

Suelo a desarrollar: 153.000 m²
28 Ha
Zona verde vinculada: 4 Ha

Edificabilidad

Actividades permitidas

Logística y actividades asociadas (terciario, aparcamientos, etc.)

9. Madrid nodo logístico

La logística como vector de desarrollo económico de Madrid

- Madrid absorba el **60%** de los **flujos internacionales** de mercancías que entran en España
- **70%** de las **empresas logísticas españolas** realiza parte o toda su actividad en la Comunidad de Madrid
- El sector de la logística alcanza el **5,5 % del PIB** de la Comunidad de Madrid
- El municipio de **Coslada** es el **5º de Europa** en el que están asentadas más empresas del sector
- Aporta **empleo directo** a más de **150.000 personas** en la región. Uno de cada tres empleos se crean es en el sector logístico
- El stock logístico se situó en 2021 en los **11,3 millones m²** y se espera que en 2022 llegue a los 12,3 millones
- Las infraestructuras logísticas y de transporte de la región superan los **38 millones m²**

Fuente: UNO, Savills y CAM

El aeropuerto es el nodo principal del sistema logístico de Madrid

- El principal vector de desarrollo de la logística regional incluye el aeropuerto y el eje logístico del Corredor del Henares



El Corredor del Henares concentra el 51% del stock logístico regional.



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



Datos 2019. Fuente: Aena. MADCargo

RK	AEROPUERTO	CÓDIGO	TONELADAS
1	Frankfurt	FRA	2.317.882
2	Paris CDG	CDG	1.982.294
3	Amsterdam	AMS	1.680.854
4	Leipzig	LEJ	1.591.618
5	Londres - Heathrow	LHR	1.453.722
6	Liege	LGG	1.412.498
7	Luxemburgo	LUX	1.125.000
8	Cologne	CGN	967.436
9	Milán Malpensa	MXP	741.881
10	Bruselas	BRU	668.110
11	Madrid	MAD	523.396
12	East Midlands	EMA	453.837
13	Zurich	ZRH	393.062
14	Copenhague	CPH	286.708
15	Londres - Stansted	STN	262.581

Fuente: ACI Europe

La ubicación de Madrid y las infraestructuras logísticas y de transporte permite la distribución por superficie en menos de 24 horas a cualquier punto de España y Portugal, y conectar con las principales rutas marítimas

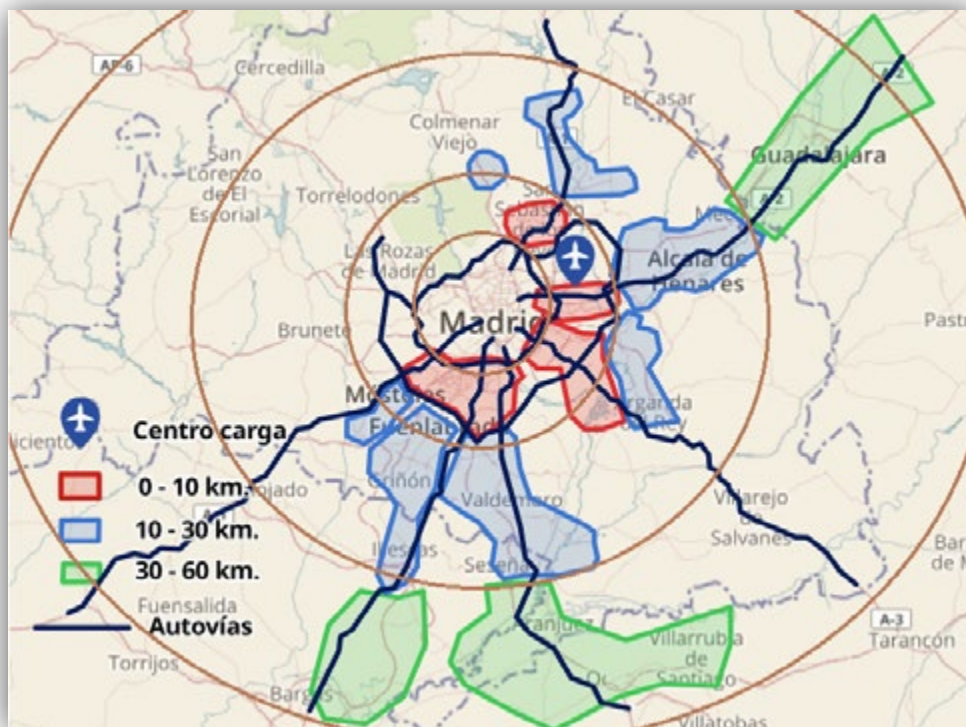
- **15** instalaciones logísticas ferroviarias en el área de Madrid, incluyendo dos de las cinco mayores de España: la de Abroñigal y la de Vicálvaro (11.000 trenes de mercancías al año).
- Los **Puertos Secos** de Abroñigal, Coslada y Azuqueca permiten tener una conexión directa entre el interior de España y los principales puertos marítimos de carga. Las tres terminales ferroviarias de contenedores más relevantes en la Comunidad de Madrid rozaron en 2019 los 400.000 TEUs, siendo la cuota de mercado de Madrid-Abroñigal del 45,5%, frente al 32,56% de Coslada y el 21,95% de Azuqueca.
- **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.



La Comunidad de Madrid y su moderna red de comunicaciones concentran el 60% de los flujos internacionales de mercancías que entran en España, el 33% de los nacionales y suma el 54,1% de la facturación nacional del sector.

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 autovías 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.
- La **tercera corona** se caracterizan por permitir grandes volúmenes de almacenamiento y unas rentas por debajo del resto de coronas.





La propuesta de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) publicada por la Comisión Europea conectará Madrid con los Corredores Atlántico y Mediterráneo

El 70% de las empresas logísticas españolas realiza parte o toda su actividad en la Comunidad de Madrid y emplean más de 150.000 personas

- La Comunidad de Madrid es líder en empleo del sector logístico por delante de Cataluña, Andalucía y Valencia. Las cuatro comunidades concentraron el 62,1% de los puestos de trabajo del sector.
- Las empresas de transporte aéreo y ferroviario tienen una presencia relevante en la Comunidad de Madrid

CCAA	logística empleo	cuota %
Madrid	155.331	20,50
Cataluña	135.957	17,90
Andalucía	106.068	14,00
C. Valenciana	76.235	10,10

1º trimestre. 2022

Fuente: Ministerio de inclusión, seguridad social y migraciones

Subsector	empresas %	empresas + 50 empleados %
Ferrovioario	37%	75%
Aéreo	51%	67%

1º trimestre 2022.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística



Air Freight

**Capacidad de carga
aérea estable en un
mercado impredecible.**

Servicios integrales puerta a puerta con más de 37 consolidados directos y capacidad de carga garantizada. El servicio de carga aérea más rápido y fiable desde y hacia los principales mercados mundiales.



www.dbschenker.com/es

150 Years
Elevating  **Lives**