

Informe anual carga aérea

aeropuerto de Madrid

2024



Observatorio
carga aérea



MADCargo
Foro Madrid Carga Aérea

1. Sumario
2. El desempeño global del transporte aéreo de mercancías
3. La sostenibilidad en el transporte aéreo
4. La carga aérea en Europa
5. La carga aérea en España
6. La carga aérea en Madrid
7. La conectividad aérea
8. Benchmarking con aeropuertos europeos
9. El Centro de Carga Aérea
10. Equipo de trabajo y metodología



- La demanda global anual para 2024, medida en toneladas-kilómetro de carga (CTK), aumentó un 11,3 % (12,2 % para las operaciones internacionales) en comparación con 2023, y superó los volúmenes récord establecidos en 2021. La demanda se vio impulsada por el especial auge del comercio electrónico y diversas restricciones al transporte marítimo. La capacidad anual en 2024, medida en toneladas-kilómetro de carga disponible (ACTK), aumentó un 7,4 % en comparación con el 2023, y el 9,6% en las operaciones internacionales.
- El volumen de carga aérea transportada en Europa, medido en toneladas, creció el 13% en 2024, y se situó un 11.8% por encima de los volúmenes prepandemia del 2019, lo que subraya la creciente importancia del transporte aéreo de mercancías en el comercio europeo.
- La carga aérea en el aeropuerto de Madrid ha tenido un notable crecimiento hasta las 766.800 toneladas, superando en un 19,2% los datos del año anterior y el 35,4 % con el año 2022, y alcanzando una cuota del 67% de los tráficos de carga aérea en rutas internacionales en la red de aeropuertos de Aena. Madrid se posiciona en el puesto 10 de los mayores aeropuertos europeos en carga aérea, y con una evolución mantenida desde el año 2021 que supera a los aeropuertos europeos competidores.
- Iberia sigue siendo la aerolínea dominante en carga aérea, seguida de Air Europa. Detrás se sitúa Qatar con un crecimiento del 33% y a continuación Air China que crece un 40%. DHL es la quinta compañía por delante de Emirates, y únicamente aparece una aerolínea latinoamericana, Avianca, en el puesto 9 del top 10.
- El top 10 de las principales rutas con Madrid está encabezado por el aeropuerto de Doha, hub de Qatar Airways, con un fuerte crecimiento del 38%, seguida por Estambul IST que crece el 59%. El top 10 incluye 5 aeropuertos de Latinoamérica: Bogotá, Lima, Ciudad de México, Buenos Aires y Sao Paulo. Las 10 mayores rutas de compañías con aeronaves cargueras se corresponden con 5 de las 10 mayores rutas de carga del aeropuerto, destacando la participación de Doha (26%) que es también la primera ruta del aeropuerto en carga, y la primera de España. Los aeropuertos de Bakú, Estambul IST, Leipzig y Beijing PEK completan las cinco rutas cargueras también incluidas en el top 10 de rutas con Madrid.
- La cuota de carga transportada en compañías con aeronaves cargueras en Madrid es del 39%, frente al 61% en bodega de aeronaves de pasajeros. Este valor solo fue superado en el año de la pandemia (47%) por la abrupta caída de los tráficos de pasajeros.
- El aeropuerto de Madrid se sitúa entre los principales aeropuertos del mundo en conectividad hub. En concreto Madrid se sitúa el 15 entre los 20 mayores aeropuertos a nivel mundial. La conectividad hub junto con la oferta de destinos directos impulsa el comercio exterior, facilitando la actividad empresarial a través del transporte aéreo de mercancías.

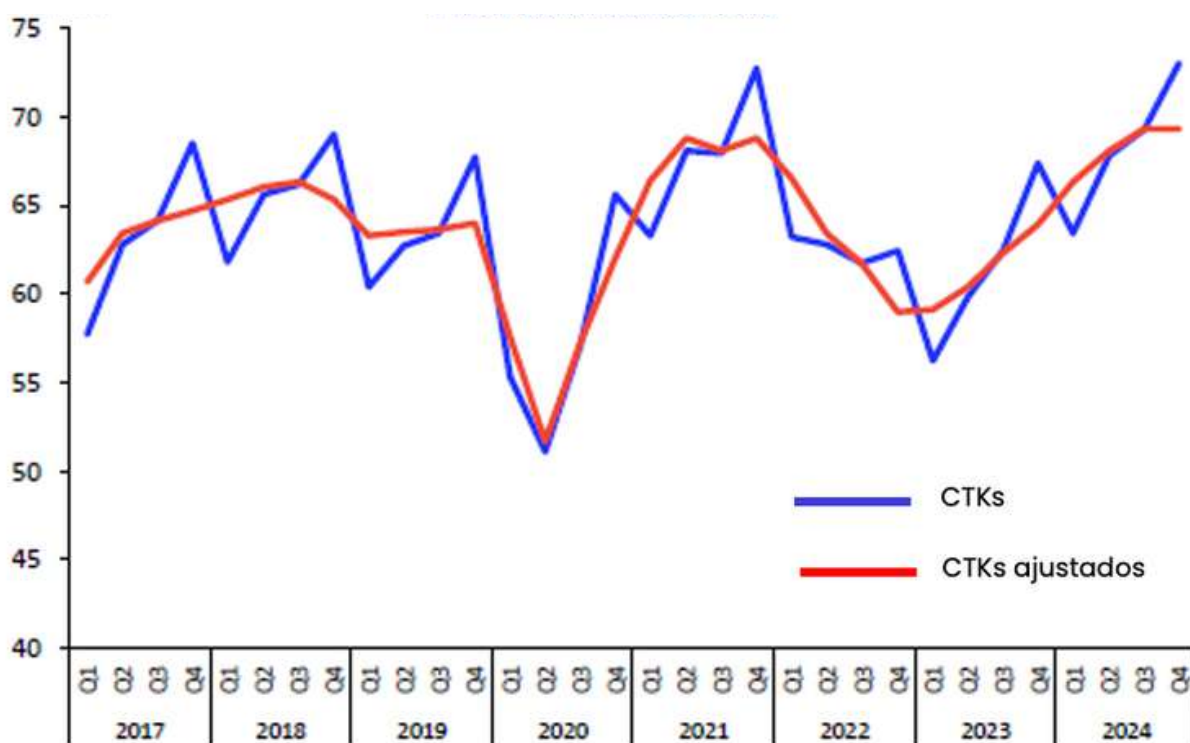
2. EL DESEMPEÑO GLOBAL DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS



El sector de la carga aérea siguió creciendo en 2024, alcanzando un nuevo máximo histórico en términos de tráfico. La demanda de carga aérea aumentó un 8,3 % interanual en el cuarto trimestre de 2024, creciendo por sexto trimestre consecutivo (gráfico 1).

El tráfico de carga aérea de este trimestre fue el más fuerte registrado, con 73.000 millones de toneladas-kilómetro de carga (TKC), superando el récord anterior establecido en el cuarto trimestre de 2021 en 300 millones y 5.600 millones en el cuarto trimestre de 2023. Sin embargo, el crecimiento se está ralentizando.

Gráfico 1. Carga transportada real y ajustada
CTKs (toneladas-kilómetro de carga)
Miles de millones. Mes

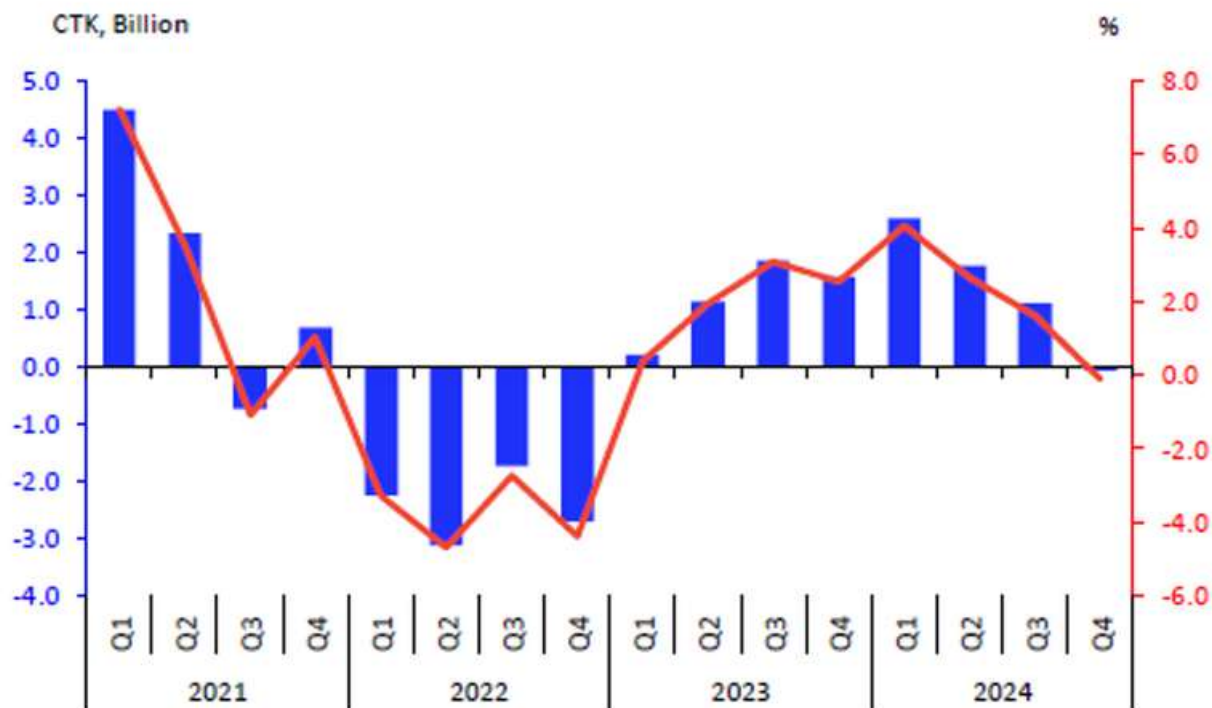


Fuente: IATA

El tráfico mundial de carga aérea, ajustado por estacionalidad, cayó ligeramente en el cuarto trimestre de 2024, con un descenso de 100.000 millones de dólares en comparación con el Q4 del año anterior (gráfico 2). Esto marcó el final de una racha de ganancias trimestrales. Tras un año de contracción hasta 2022, el sector comenzó a expandirse en 2023, registrando un crecimiento constante a lo largo del año.

Ese impulso se prolongó hasta principios de 2024, alcanzando su punto máximo en el primer trimestre de 2024 antes de ralentizarse gradualmente. La desaceleración del cuarto trimestre se debió en parte a los descensos en Oriente Medio, África y Europa, mientras que América del Norte y Asia-Pacífico registraron modestas ganancias.

Gráfico 2. Variación en la carga transportada ajustada estacionalmente
CTKs. Miles de millones. Trimestral. Ratio de crecimiento

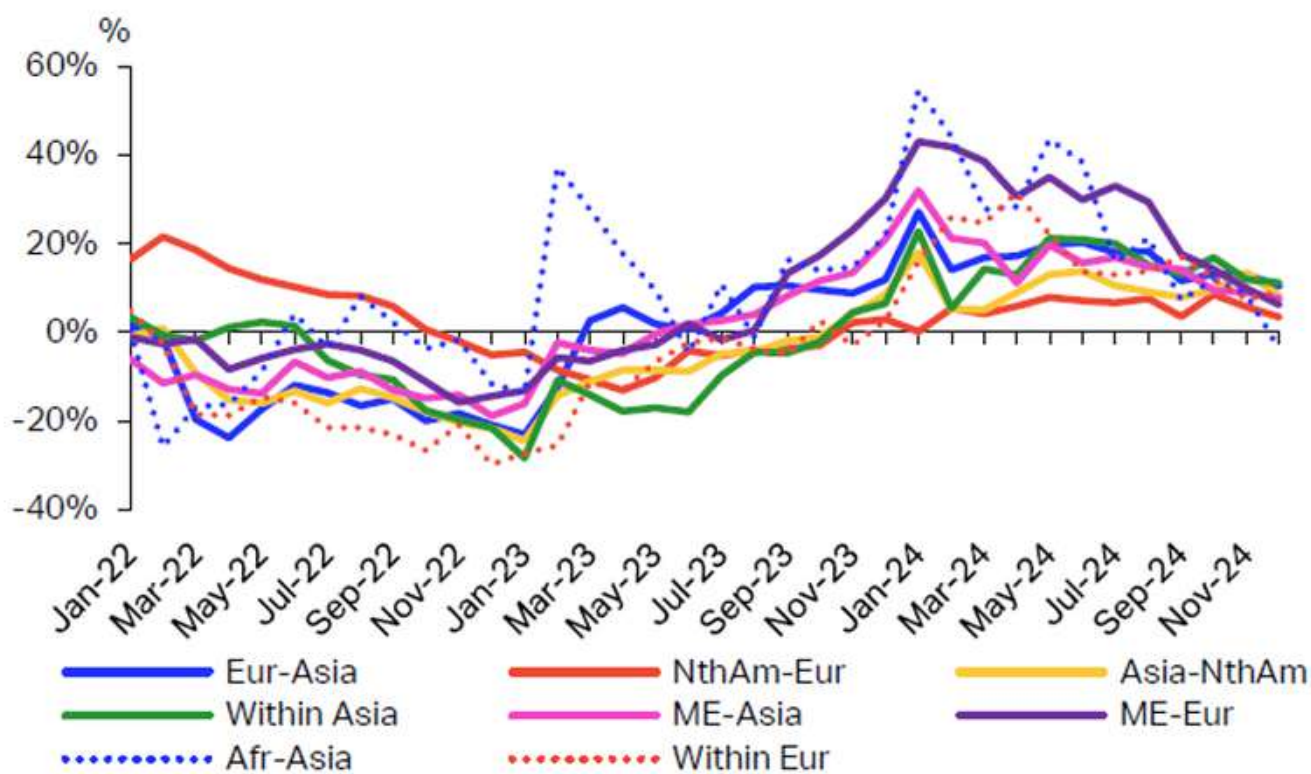


Fuente: IATA

En el año 2024 todas las rutas clave de carga aérea experimentaron ganancias significativas (gráfico 3), con la ruta Europa-Norteamérica registrando un aumento del 5,5 %, manteniéndose como la única ruta con crecimiento de un solo dígito, mientras que la ruta Oriente Medio-Europa ocupó el primer lugar con un notable aumento interanual del 26 %.

El corredor Asia-Norteamérica, el mayor mercado de carga del sector, siguió creciendo en el año, registrando un aumento interanual en diciembre del 8 %, su decimocuarto mes consecutivo de expansión.

**Gráfico 3. Carga transportada en rutas internacionales
CTKs (toneladas-kilómetro de carga)**

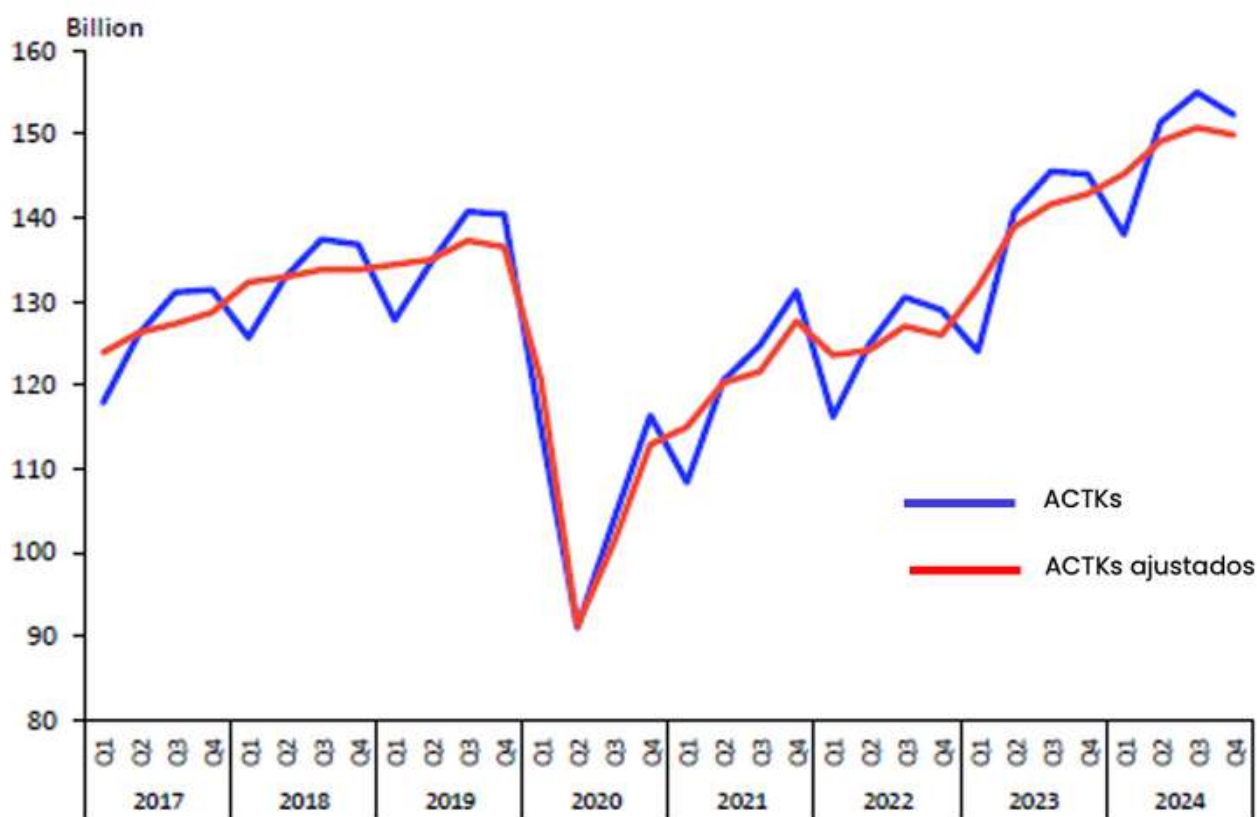


Fuente: IATA

La capacidad de la industria de carga aérea en el Q4 del 2024 superó la de todos los trimestres anteriores, y aumentó un 4,8 % interanual en toneladas-kilómetro de carga disponibles (gráfico 4). Esto marca una curva de crecimiento interanual ininterrumpida que comenzó en el segundo trimestre de 2021, lo cual es un logro notable considerando los importantes retrasos en las entregas de nuevas aeronaves.

El crecimiento se debe principalmente a la capacidad de carga de los aviones de pasajeros, que aumentó un 7,6 % interanual, aunque el ritmo general de expansión de la capacidad se está desacelerando. Sin embargo, trimestralmente los niveles de capacidad en 2024 alcanzaron los valores más altos registrados, desde al menos 2010, en la comparación con los respectivos trimestres.

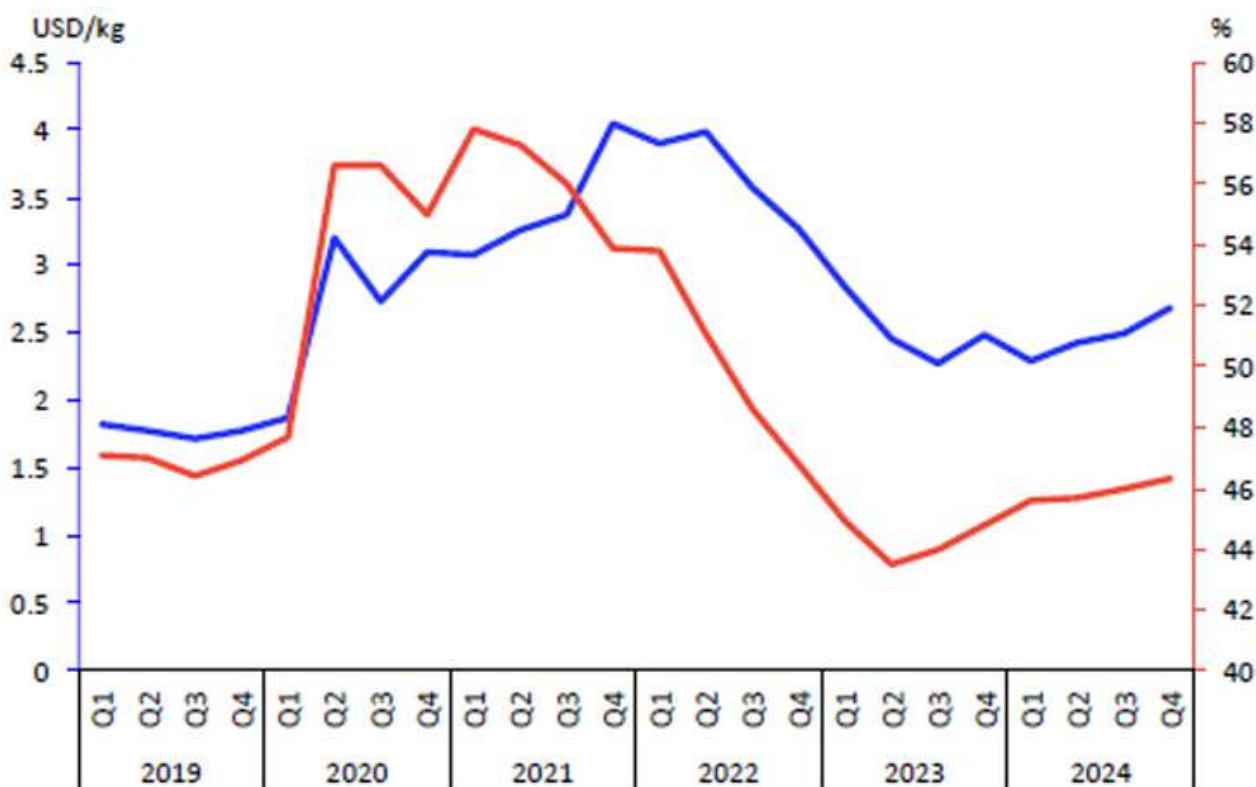
Gráfico 4. Capacidad ofertada real y ajustada
ACTK's (toneladas-kilómetro carga internacional disponible)
Miles de millones. Mes



Fuente: IATA

Los rendimientos de la carga aérea (air cargo yield) en el Q4 2024 aumentaron a un ritmo estable hasta los 2,7 dólares por kg, un 7,6 % de crecimiento Inter trimestral y un 7,9 % interanual (gráfico 5). Tras siete trimestres de descensos interanuales desde el tercer trimestre de 2022 hasta el segundo trimestre de 2024, el cuarto trimestre fue el segundo trimestre consecutivo de aumento, lo que indica un cambio positivo. Un factor clave de este repunte de los rendimientos es el aumento de la demanda de carga aérea, impulsado por la expansión del comercio electrónico y la creciente competitividad de la carga aérea en relación con el transporte marítimo, provocado por las restricciones al transporte marítimo en Oriente Medio.

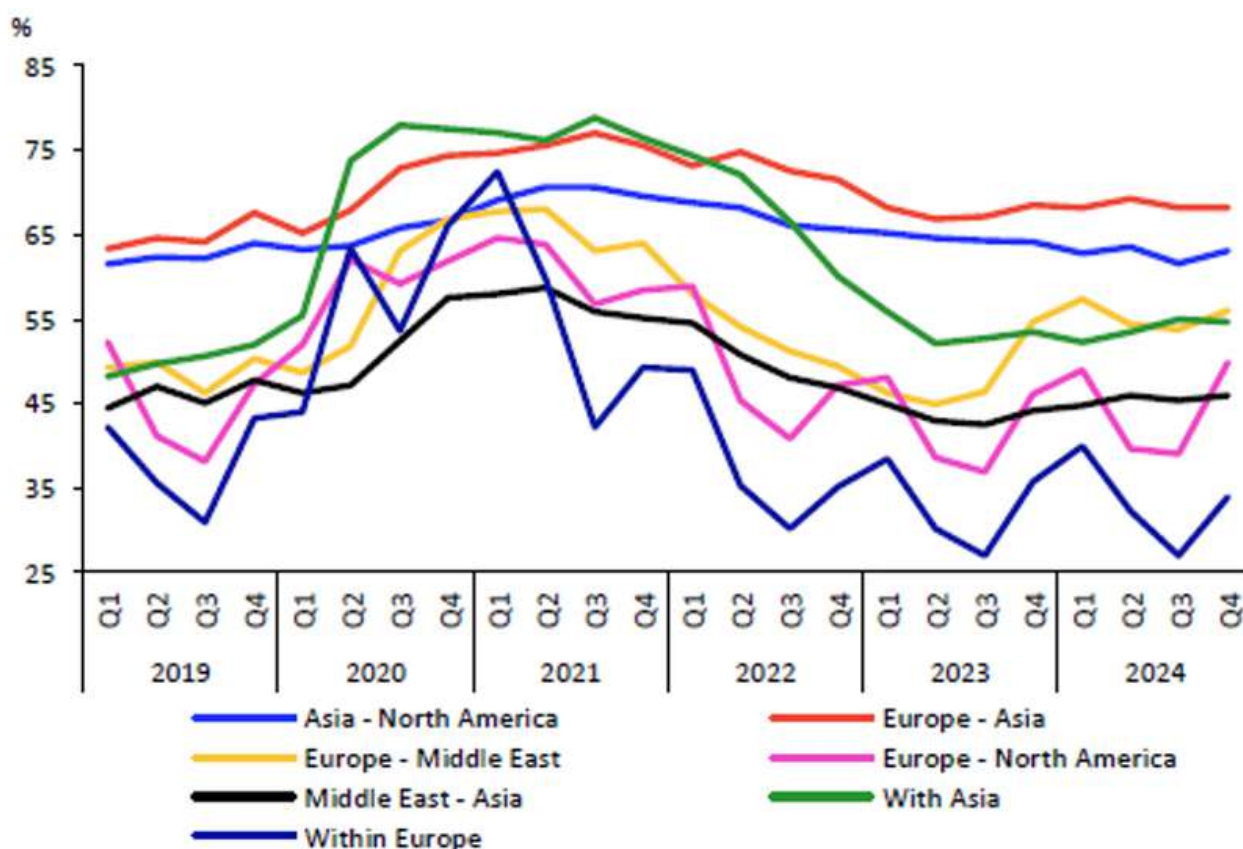
Gráfico 5. Global air cargo yield y factor de carga (CLF)
USD/kg, ajustada estacionalmente



Fuente: IATA

El factor de carga (cargo load factor) internacional, que mide el porcentaje de capacidad de carga disponible que se utiliza, mejoró moderadamente en el Q4 en 1,3 puntos porcentuales interanuales hasta el 53,4 %. Como se observa en el gráfico 6 las rutas comerciales más transitadas, Asia-Europa y Asia-Norteamérica, registraron altos factores de carga del 68 % y el 63 %, respectivamente, superando ambos la media del sector.

Gráfico 6. Factor de carga (CLF) internacional
Corredores principales
% de ACTK's



Fuente: IATA

Los fletes aéreos han crecido de forma moderada en la temporada alta del 2024 con relación al año anterior

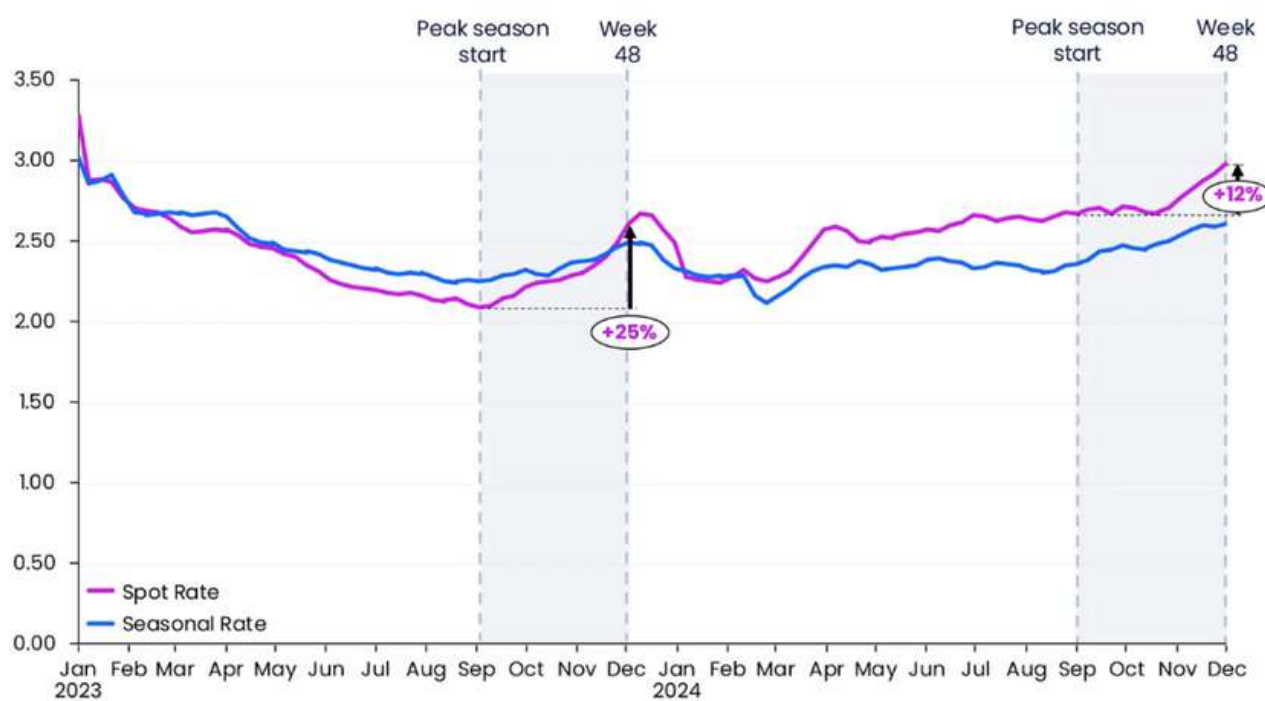
El fuerte nivel de demanda ha fortalecido la posición negociadora de las aerolíneas y ha hecho que las tarifas spot globales de carga aérea se mantengan por encima de las tarifas estacionales (válidas durante más de un mes) desde finales de noviembre de 2023 como se observa en el gráfico 7. En cuanto a las tendencias mensuales, la temporada alta del 2024, sin embargo, ha sido menos intensa que la del año pasado. Gracias a la gestión proactiva de la capacidad por parte de las aerolíneas, la tarifa spot mundial de carga aérea aumentó un +12 % entre principios de septiembre (el inicio de la temporada alta) y la semana que terminó el 1 de diciembre, en comparación con un aumento del +25 % durante el mismo período del año pasado.

Esta tendencia es especialmente evidente en el mercado de salida de Asia. A medida que las compañías aéreas han ido modificando su capacidad para adaptarse al aumento de la demanda de carga, las tarifas spot en noviembre del noreste de Asia experimentaron un crecimiento moderado. Sus tarifas spot a Europa aumentaron un +13 % intermensual hasta los 5,09 USD por kg, mientras que las tarifas spot a Norteamérica aumentaron un +5 % hasta los 5,20 USD por kg. Además, las tarifas spot del sudeste asiático mostraron resultados dispares, con las tarifas spot a Europa sin cambios en 4,15 USD por kg, y las de Norteamérica disminuyendo un -3 % hasta 6,05 USD por kg. La disminución de estas últimas se debió a la disminución de los volúmenes, tras superar las tarifas spot los niveles de la temporada alta del año pasado desde finales de mayo de 2024.

Mientras tanto, el mercado transatlántico experimentó incrementos mayores en los fletes, ya que la capacidad de carga se trasladó a otros lugares al final de la temporada de viajes de pasajeros de verano. Las tarifas spot de Europa a Norteamérica subieron un +46 % con respecto al mes anterior, hasta los 2,72 dólares por kg, lo que contrasta con el crecimiento intermensual de solo un +9 % durante el mismo periodo del año anterior.

Del mismo modo, los fletes de Europa a América Latina aumentaron un +23 % hasta los 4,58 USD por kg.

Gráfico 7. Global air cargo spot y seasonal rate USD/kg



Nota: spot rate valida hasta un mes; seasonal rate valida para más de un mes

Fuente: Xeneta

3. LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO



El Reglamento UE 2023/2405, también conocido como la iniciativa «ReFuel EU Aviation» está destinado a garantizar condiciones de competencia equitativas para el transporte sostenible en la Unión Europea, y tiene por objetivo aumentar la utilización de combustibles sostenibles en las aeronaves a fin de reducir su huella ambiental. La propuesta forma parte del paquete legislativo «Objetivo 55», cuya finalidad es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE en un 55 % como mínimo en el año 2030 respecto al nivel de emisiones en el año 1990, si bien el objetivo final es llegar al 100% en el año 2050.

Para conseguir este ambicioso objetivo es preciso actuar en varios niveles:

- **Aeronaves más eficientes.** En las últimas décadas las mejoras en aerodinámica, materiales y motores para reducir el consumo han contribuido significativamente a la reducción de las emisiones del transporte aéreo y todavía hay camino por recorrer.
- **Flying smarter.** La gestión del espacio aéreo tiene áreas de ganancias en ruta optimizadas, como es el caso del Espacio Único Europeo.
- **Biocombustibles SAF y nuevas tecnologías de propulsión.** En el caso del SAF se trata del elemento más determinante en la reducción de las emisiones de efecto invernadero. En la actualidad, sigue existiendo una gran diferencia de coste entre el SAF y el jet- A1: el SAF es entre 3 y 5 veces más caro que el jet-A1.
- **Medidas económicas.** El impulso a la transición hacia el SAF suscita serias dudas sobre cómo se gestionará este sobrecoste o prima verde. Los gobiernos deben liderar el cambio hacia la sostenibilidad, ofreciendo el apoyo y la inversión necesarios en energías renovables, y trabajando en colaboración con el sector privado para que siga su ejemplo.

Se estima que en 2050 la contribución de cada medida responda a la siguiente distribución por las distintas actuaciones, y con la proporción de las emisiones totales que se espera reducir :

- **Combustibles Sostenibles de Aviación SAF (Sustainable Aviation Fuels):** 60%-70% de la reducción total de emisiones
- **Mejoras Tecnológicas en Aeronaves (Eficiencia de Motores y Aerodinámica):** 10%- 5%.
- **Mejoras Operacionales y de Gestión del Tráfico Aéreo (ATM):** 5%-10% con medidas como rutas más directas y optimización de vuelos.
- **Nuevas Tecnologías de Propulsión (Hidrógeno, Eléctrica):** 5% -10% con una implementación tardía a gran escala.
- **Compensación de Emisiones y Captura Directa de Aire (DAC):** 5%-10% de la estrategia global, por compensación y la eliminación de carbono residual.

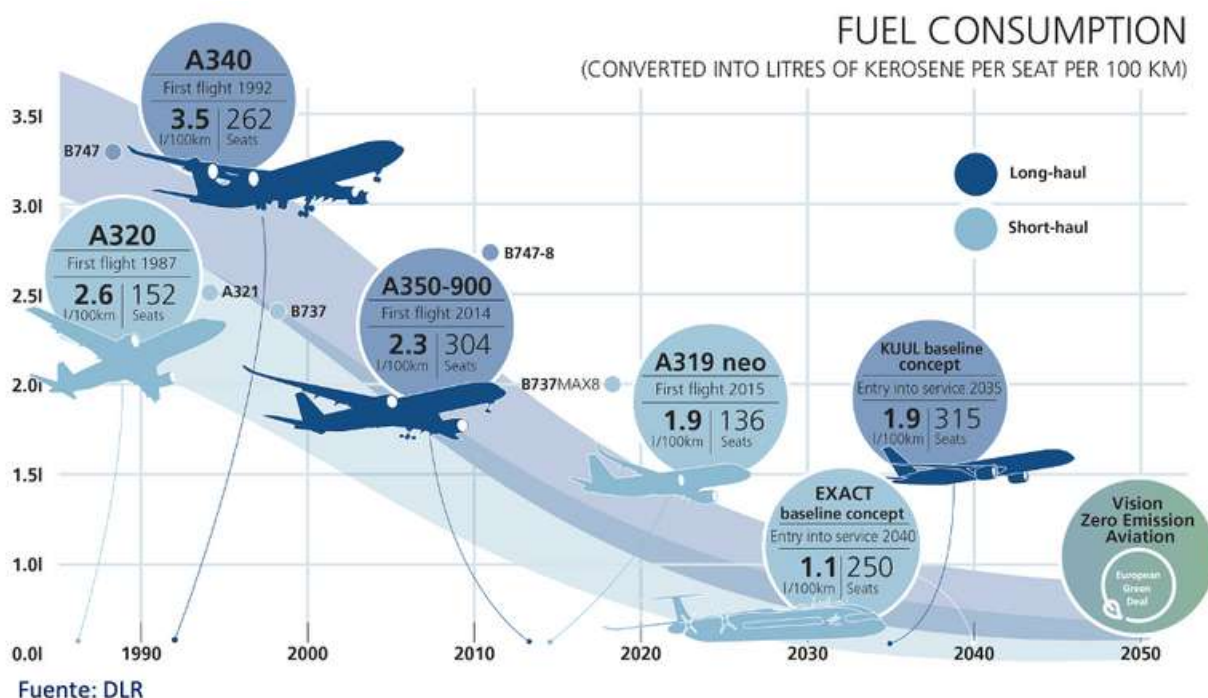
La importante evolución de la tecnología de las aeronaves en la reducción de consumo y emisiones

Las emisiones del transporte aéreo ligado al consumo de combustible por pasajero y 100 kilómetros han disminuido de forma continua en las últimas décadas (gráfico 8). Los nuevos proyectos de aeronaves prometen nuevas reducciones potenciales de emisiones.

El objetivo Net Zero para 2050 requiere una tecnología capaz de reducir la resistencia aerodinámica y el peso total, junto con sistemas innovadores de control de vuelo y sensores. Además de nuevas configuraciones de aeronaves, se precisa una combinación inteligente de conceptos de propulsión alternativos.

En el 2050 se estima que las aeronaves pequeñas y regionales podrán despegar utilizando sistemas de baterías o híbridos eléctricos, las aeronaves de corto y medio recorrido serán propulsadas con hidrógeno, y los combustibles sostenibles se utilizarán junto con turbinas de alta eficiencia en vuelos de largo recorrido.

Gráfico 8. Consumo de combustible aeronaves comerciales
Litros de keroseno por pasajero por 100 km



Decepcionante crecimiento en la producción de SAF en 2024 y en la descarbonización en las aeronaves cargueras

El combustible de aviación sostenible (SAF) se considera una herramienta crucial para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de CO₂ de la industria aérea para 2050, ya que podría contribuir hasta un 70 % en la reducción de emisiones. Sin embargo, a pesar de las diversas iniciativas políticas y compromisos nacionales, la producción de SAF avanza lentamente.

En 2024, los volúmenes de producción de SAF alcanzaron 1 millón de toneladas (1.300 millones de litros), el doble de los 0,5 millones de toneladas (600 millones de litros) producidos en 2023. El SAF representó el 0,3 % de la producción mundial de combustible para aviones y el 11 % del combustible renovable mundial. Esto está significativamente por debajo de las estimaciones anteriores que proyectaban la producción de SAF en 2024 en 1,5 millones de toneladas (1.900 millones de litros), ya que las principales instalaciones de producción de SAF en EE. UU. han retrasado su aumento de producción hasta la primera mitad de 2025.

En 2025, se espera que la producción de SAF alcance los 2,1 millones de toneladas (2700 millones de litros), es decir, el 0,7 % de la producción total de combustible para aviones y el 13 % de la capacidad mundial de combustible renovable.

Un informe de **Stand Research Group** revela que el transporte aéreo en aeronaves cargueras ha incrementado sus emisiones de CO₂ en un 25% desde 2019, alcanzando niveles preocupantes. Este aumento, impulsado por la expansión de grandes empresas, plantea serios desafíos para el clima y la salud pública.

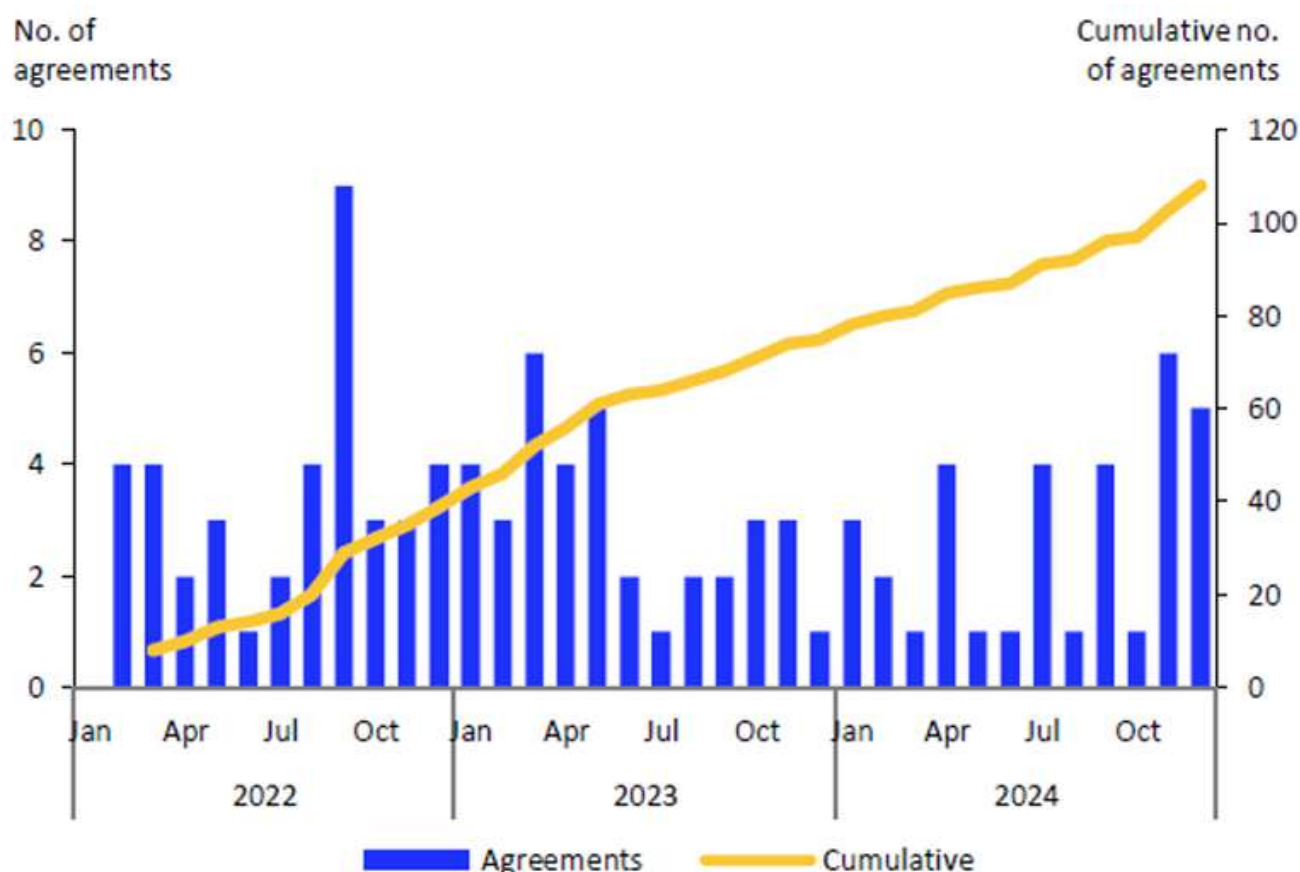
Aunque la carga aérea sólo es responsable de alrededor del 15% de las emisiones de CO₂ de la aviación comercial, sigue siendo crucial que los operadores de carga aérea no se queden atrás en la búsqueda de la descarbonización del sector. Muchos cargadores están exigiendo a las aerolíneas la renovación de flotas para cumplir sus estrictos estándares de reducción de emisiones de CO₂.

Significativos avances en el compromiso de las aerolíneas con los combustibles SAF

Para alcanzar los objetivos de cero emisiones netas, el sector de la aviación ha firmado un total de 108 acuerdos de compra de SAF (gráfico 9) desde 2022. De estos acuerdos, 79 son compromisos de compra vinculantes, mientras que 29 no son vinculantes. A diciembre de 2024, 71 aerolíneas, tres fabricantes de aviones y un aeropuerto han anunciado públicamente acuerdos de compra de SAF.

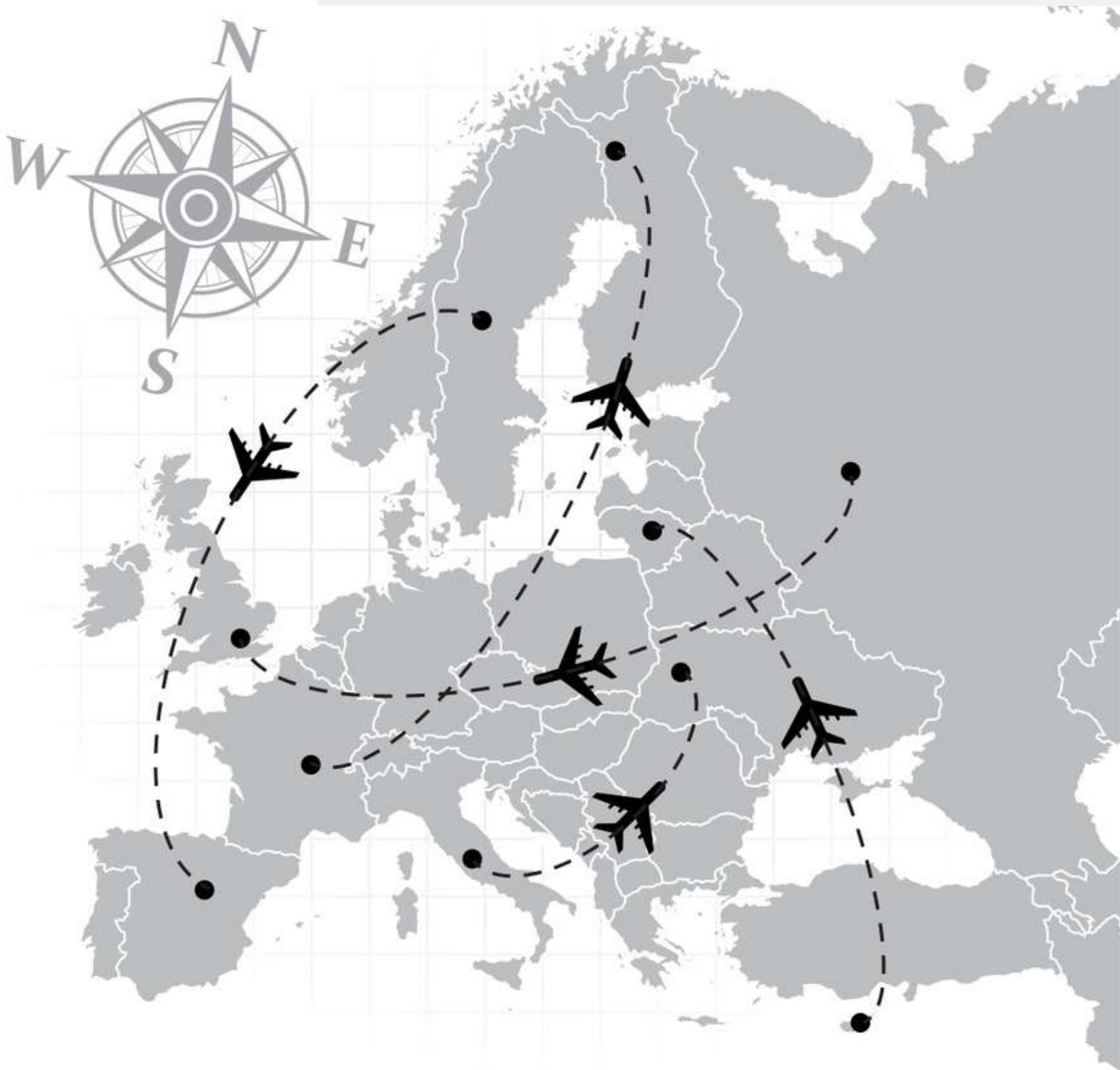
43 aerolíneas se han comprometido a utilizar 13 millones de toneladas de SAF en 2030.

Gráfico 9. Número de acuerdos de compra de SAF
Diciembre 2024



Fuente: IATA

4. LA CARGA AÉREA EN EUROPA



La carga aérea en Europa ha mostrado un crecimiento significativo y una fuerte recuperación en 2024, superando los niveles prepandemia en muchos aspectos. Según ACI EUROPE, el tráfico de carga en los aeropuertos europeos experimentó un aumento del 13.2% en 2024 en comparación con el año anterior. El tráfico de carga aérea se situó un 11.8% por encima de los volúmenes prepandemia en 2019, lo que subraya la creciente importancia del transporte aéreo de mercancías en el comercio europeo. Este crecimiento se ha visto impulsado por el continuo auge del comercio electrónico y, en parte, por las interrupciones en el transporte marítimo (como las del Mar Rojo) que llevaron a una mayor demanda de carga aérea.

Si bien el crecimiento fue generalizado, hubo variaciones notables. Según WorldACD, la región europea registró un fuerte crecimiento tanto en las toneladas de carga aérea de entrada como de salida. Las tasas de entrada a Europa del Norte (+24% interanual) y Europa Occidental (+15%) registraron los mayores aumentos en 2024.

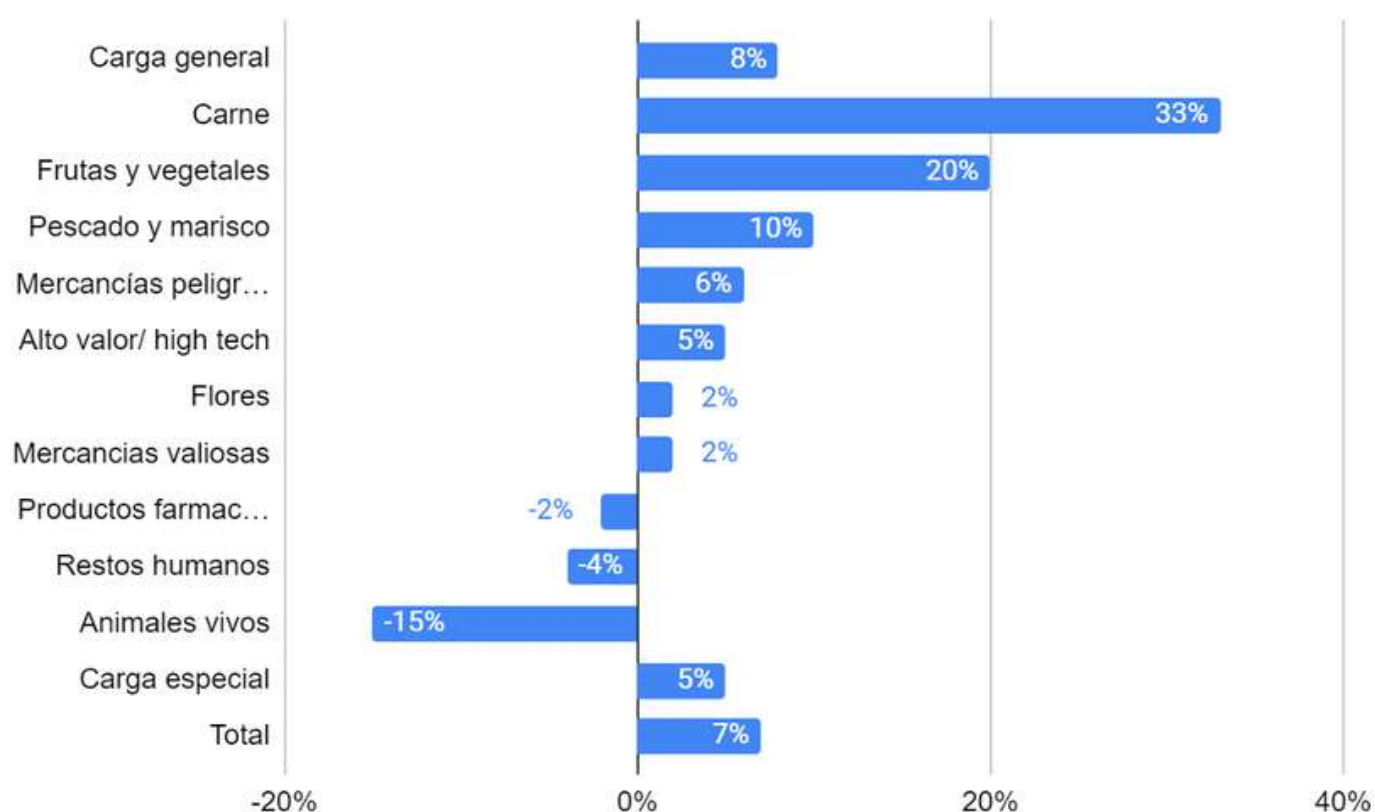
Dentro de esas cifras de crecimiento, existe una variación significativa entre el rendimiento de la carga general y los productos de carga especial, y entre esas categorías de productos de carga especial. En las salidas desde Europa (gráfico 10), los volúmenes de carga general crecieron a un ritmo ligeramente superior (+8 % interanual) que el tráfico de carga especial (+5 %), aunque se produjo un crecimiento especialmente fuerte de varios productos de carga especial, sobre todo carne (+33 %), frutas y verduras (+20 %) y pescado y marisco (+10 %). Las mercancías peligrosas (+6 %), las vulnerables/de alta tecnología (+5 %), las flores (+2 %) y los objetos de valor (+2 %) registraron un crecimiento modesto en las salidas desde Europa, mientras que los envíos de animales vivos registraron un descenso significativo (-15 %, interanual).

En el lado de las llegadas (gráfico 11), la carga general, que incluye importantes volúmenes de tráfico de comercio electrónico, aumentó un +17 % en 2024, y los volúmenes de carga especial aumentaron un +11 % interanual.

Dentro de esas categorías de carga especial, la de productos vulnerables/alta tecnología registró un crecimiento de entrada del +29 %, y también experimentaron un crecimiento porcentual de dos dígitos la llegada de carne (+13 %) y de pescado y marisco (+11 %).

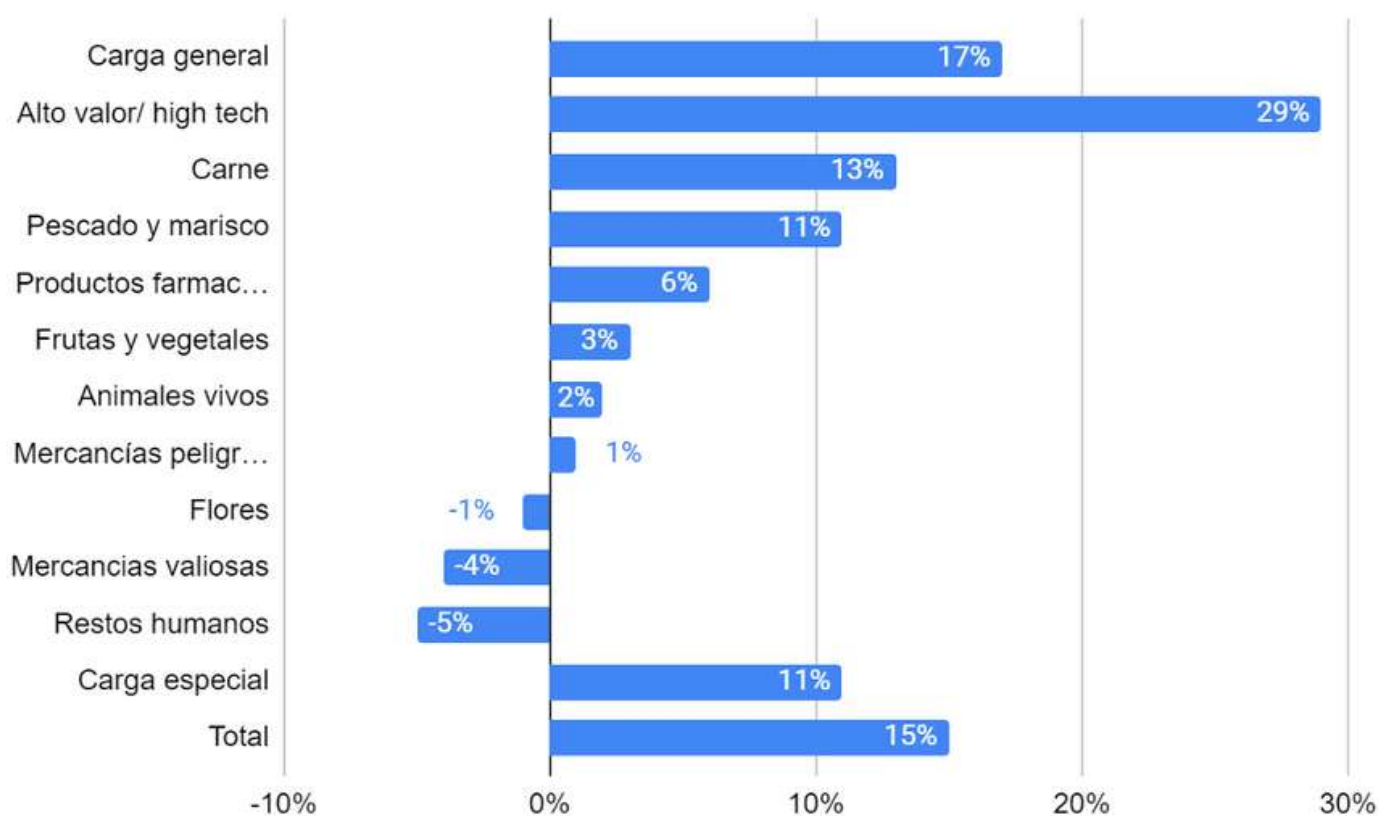


**Gráfico 10. Variación salidas carga aérea Europa 2024
por categoría de producto
Chargeable weight**



Fuente: WorldACD Market Data

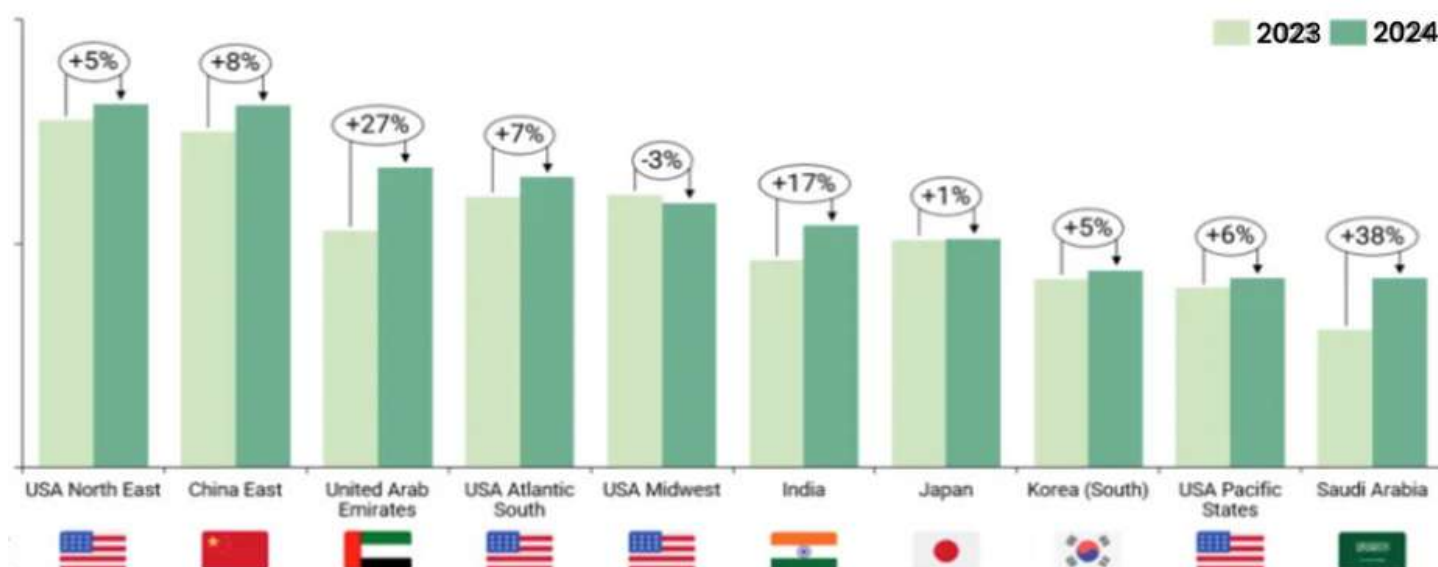
Gráfico 11. Variación llegadas carga aérea Europa 2024 por categoría de producto
Chargeable weight



Fuente: WorldACD Market Data

Nueve de los top 10 mercados destino de la carga aérea desde Europa crecieron en 2024 (gráfico 12). El noreste de EE. UU. sigue siendo el principal mercado de carga aérea con origen en Europa por peso facturable transportado, tras registrar un crecimiento interanual del 5 %, con East China ligeramente por detrás, y un crecimiento del 8% en 2024. Los mayores crecimientos superiores a los dos dígitos se corresponden con los Emiratos Árabes Unidos (+27 %), India (+17 %) y Arabia Saudí (+38 %).

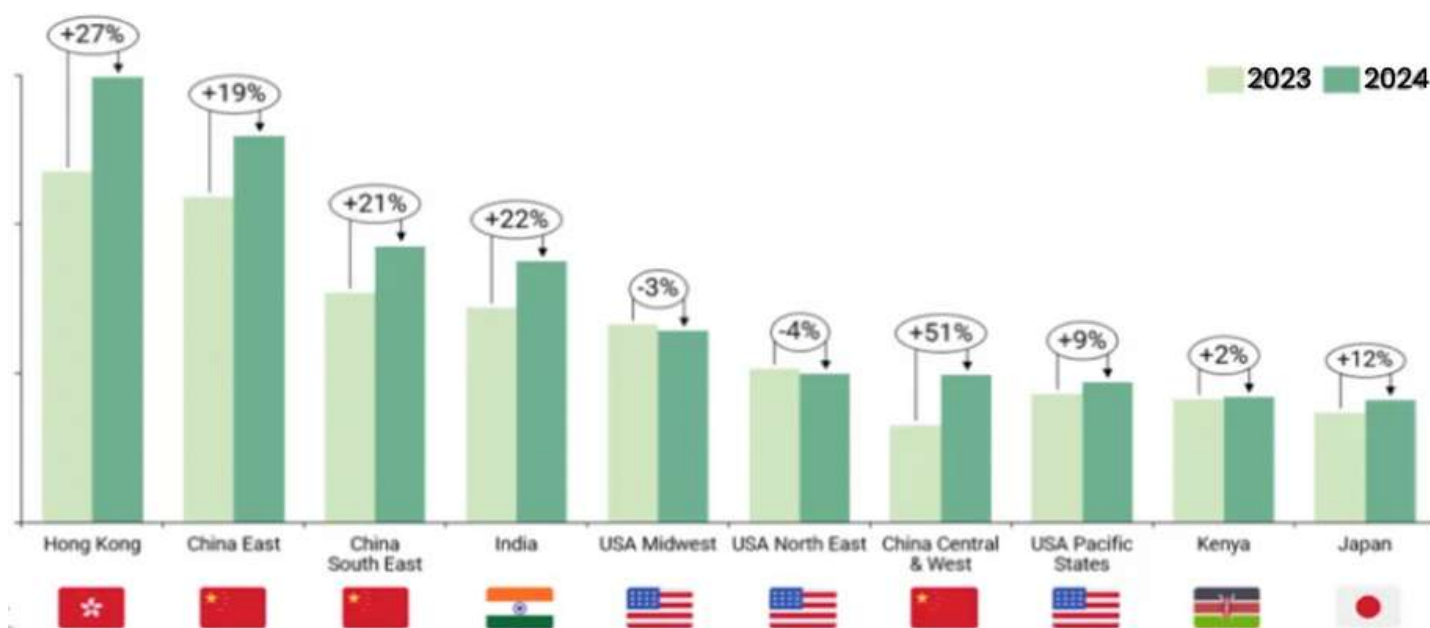
Gráfico 12. Top 10 mayores mercados con origen Europa
2024/23
Chargeable weight



Fuente: WorldACD Market Data

Asia sigue dominando los 10 mayores mercados origen de la carga aérea con destino Europa (gráfico13), con Hong Kong una vez más a la cabeza, gracias en parte al crecimiento interanual del 27 % en 2024, seguida de China Oriental (+19 % interanual), China Sudoriental (+21 %) e India, que registró un crecimiento interanual del 22 % en peso facturable transportado a Europa. La carga transportada desde China Central y Occidental a Europa también registró un crecimiento significativo (+51 %).

Gráfico 13. Top 10 mayores mercados con destino Europa
2024/23
Chargeable weight



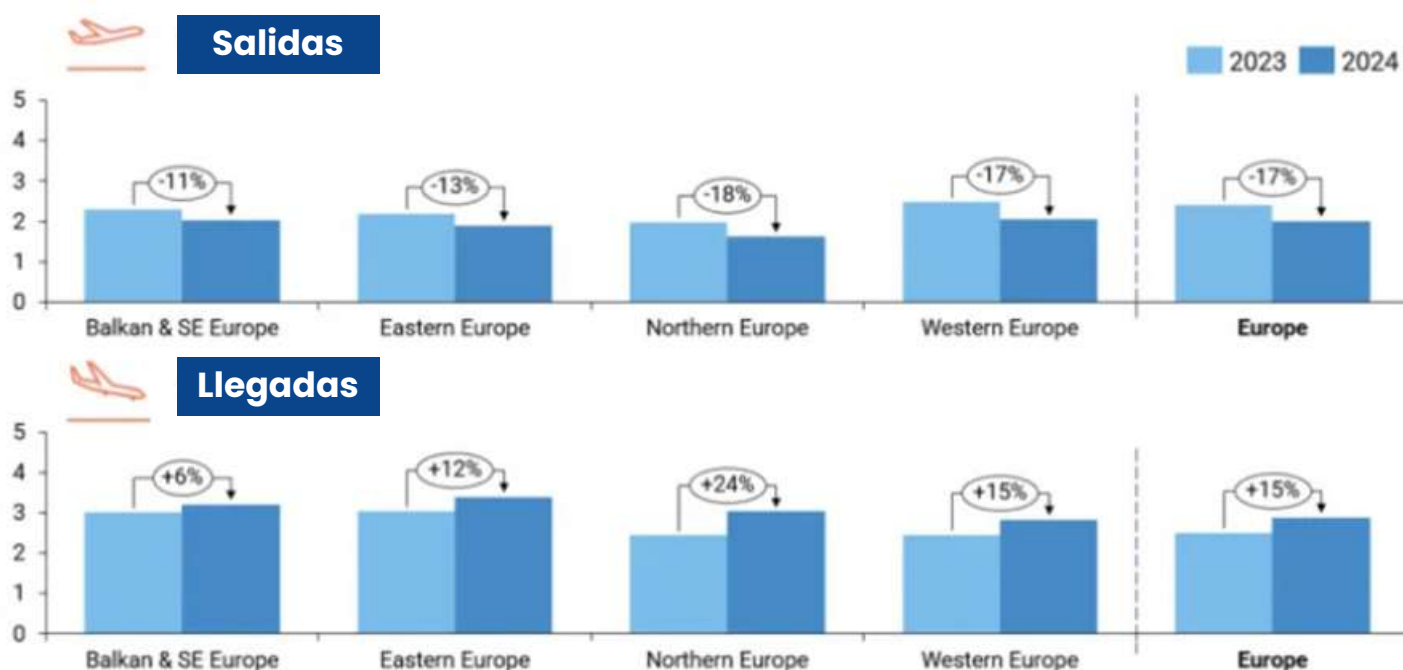
Fuente: WorldACD Market Data

Los fletes de llegadas y salidas en Europa muestran tendencias claramente diferenciadas

En cuanto a los precios como se observa en el gráfico 14, las tarifas medias de todo el mercado para los envíos de salida de Europa disminuyeron un -17 % en 2024, mientras que las tarifas medias para los envíos de llegadas a Europa aumentaron un +15 %. Las tarifas de salida del norte de Europa y Europa Occidental fueron las que más cayeron, un -18 % y un -17 %, respectivamente, mientras que los precios medios de los Balcanes y Europa Sudoriental (-11 %) y de Europa del Este (-13 %) se mantuvieron ligeramente mejor.

Por el contrario, las tarifas de entrada en Europa del Norte (+24 %) y Europa Occidental (+15 %) registraron los mayores aumentos en 2024, con aumentos más pequeños en los Balcanes y Europa Sudoriental (+6 %) y Europa Oriental (+12 %).

Gráfico 14. Fletes origen y destino Europa 2024/23
USD/Kg



Fuente: WorldACD Market Data

5. LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA



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

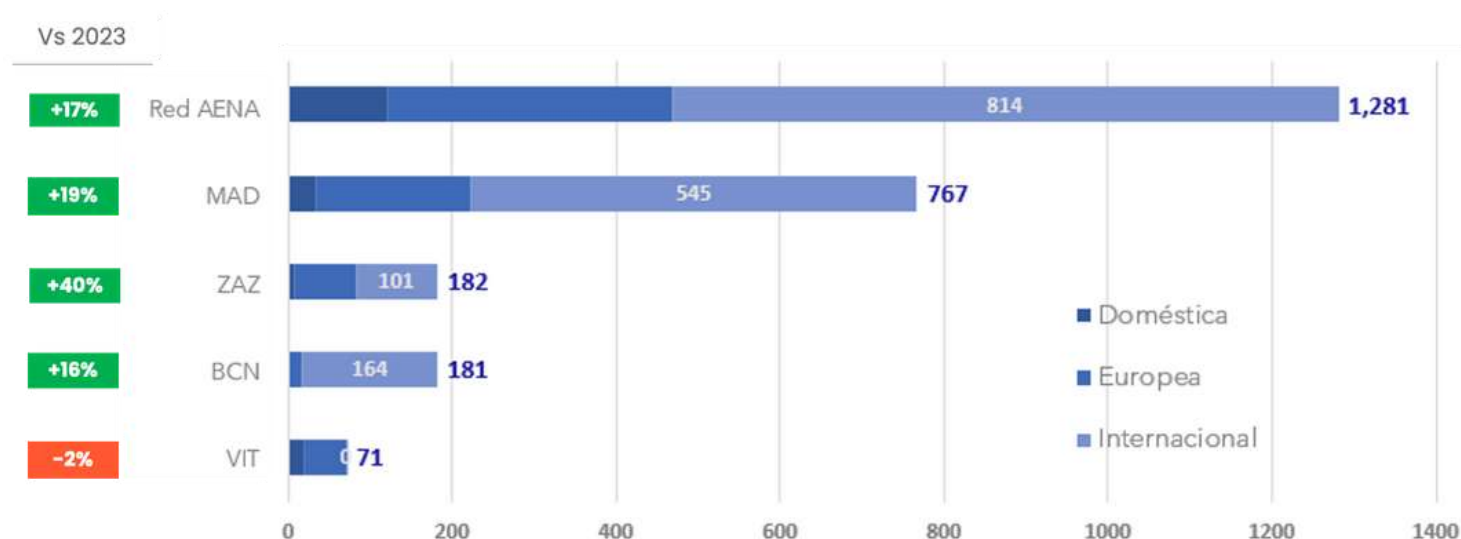
El aeropuerto de Madrid se mantiene en primer lugar en la red Aena, con un fuerte crecimiento del 19%, por encima de la media nacional que avanza el 17%, en línea con el crecimiento de Barcelona (16%), y en contraste con el despegue de Zaragoza y el retroceso del aeropuerto de Vitoria como se muestra en el gráfico 15.

Las fuertes caídas experimentadas en el aeropuerto de Zaragoza en el año 2022 se ven finalmente recuperadas en el 2024 (+40%), mientras que el aeropuerto de Vitoria cae un 2%, manteniendo la tendencia negativa iniciada en el último trimestre del año 2022 (-2%).

La media móvil del gráfico 16 muestra el positivo cambio de tendencia del aeropuerto de Zaragoza superando a Barcelona, el moderado crecimiento de Barcelona y la ligera evolución negativa de Vitoria. Madrid muestra una curva claramente positiva y de forma especialmente significativa en el 2024.

El gráfico 17 señala la cuota de participación en carga aérea del aeropuerto de Madrid en la red Aena que se sitúa en el 60%, alcanzando así el valor más alto de la última década. Muy significativa es la cuota del Madrid en carga internacional que se sitúa en el 67% del total de la red de aeropuertos Aena.

Gráfico 15. Carga total e internacional aeropuertos red Aena y top 4 aeropuertos
Variación 2023. Miles de toneladas



Fuente: Aena

Gráfico 16. Top 4 aeropuertos españoles
Media móvil semestral. Miles de toneladas

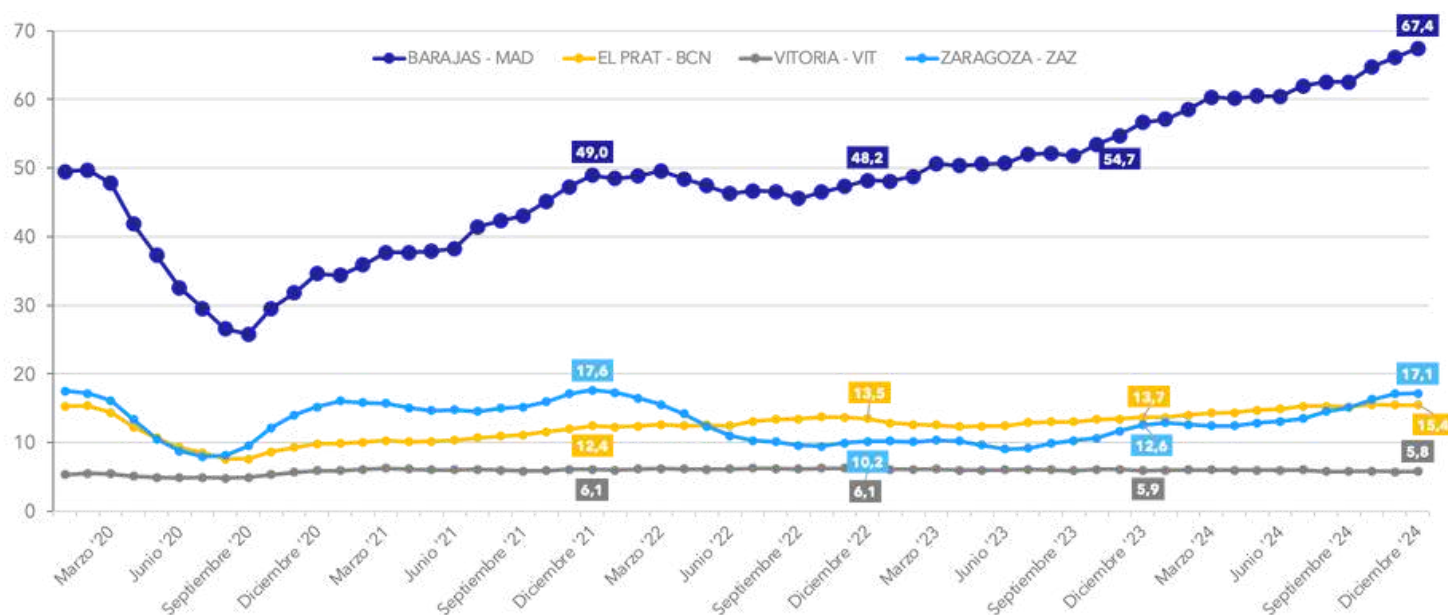
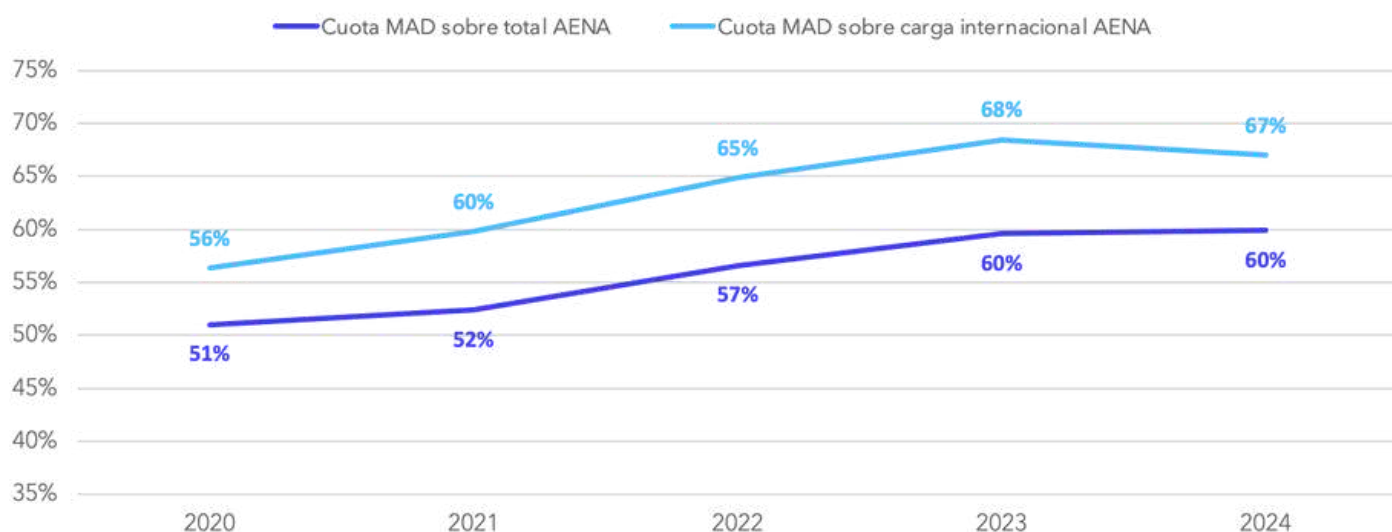


Gráfico 17. Variación trimestral cuota carga total e internacional del aeropuerto de Madrid en la red Aena



Fuente: Aena

6. LA CARGA AÉREA EN MADRID



La carga aérea en el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas ha tenido un notable crecimiento superando en un 19,2% los datos del año anterior y el 35,4% con el año 2022. En el gráfico 18 se observa un fuerte crecimiento especialmente en el tercer trimestre que alcanzó el 22%. Esta evolución a lo largo del año se muestra en el gráfico 19 con datos desestacionalizados, donde se puede ver la abrupta caída producto de la pandemia, y la recuperación posterior, recuperando la pendiente de crecimiento del periodo 2016-2019 previo a la pandemia.

Gráfico 18. Evolución mensual carga 2021 – 2024. MAD
Miles de toneladas

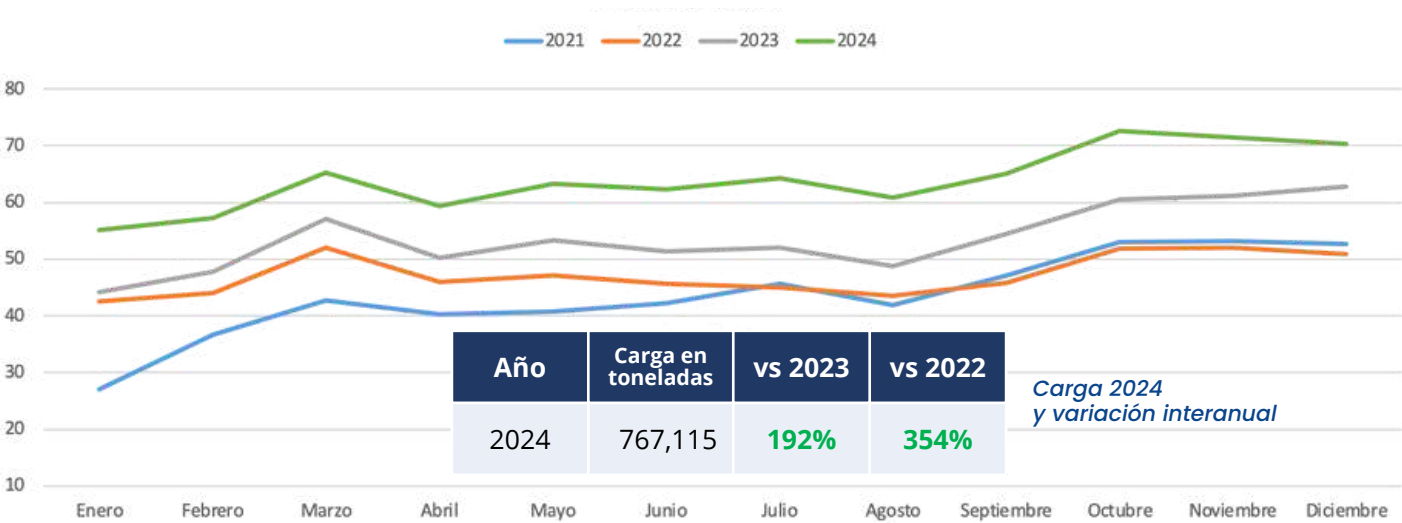
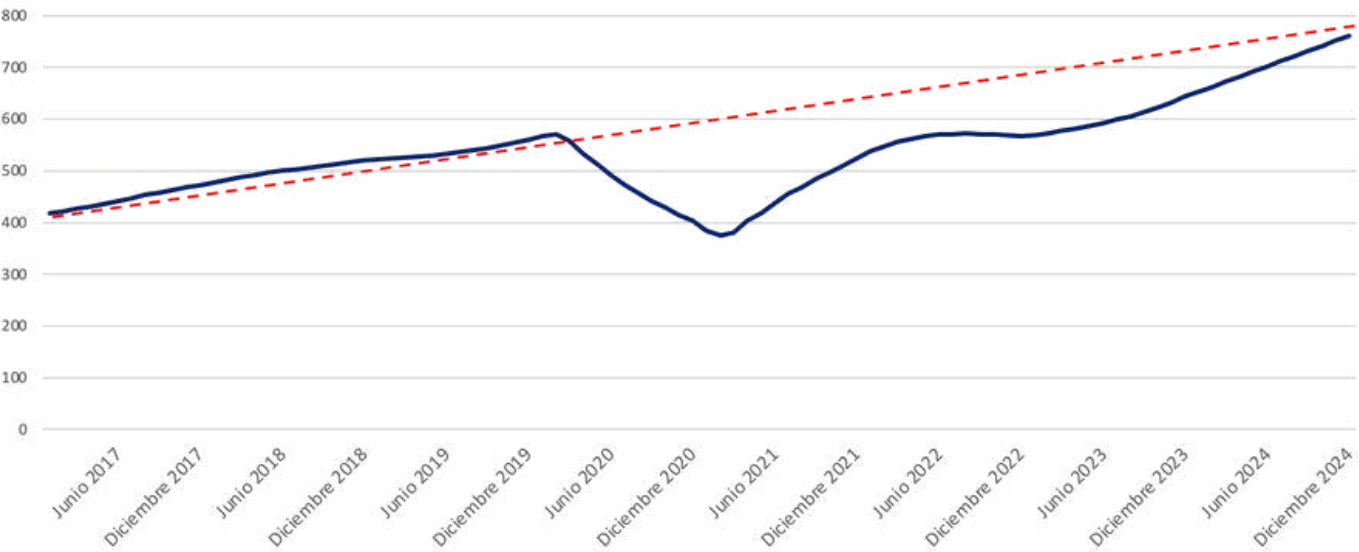


Gráfico 19. Carga anual desestacionalizada. MAD
Miles de toneladas

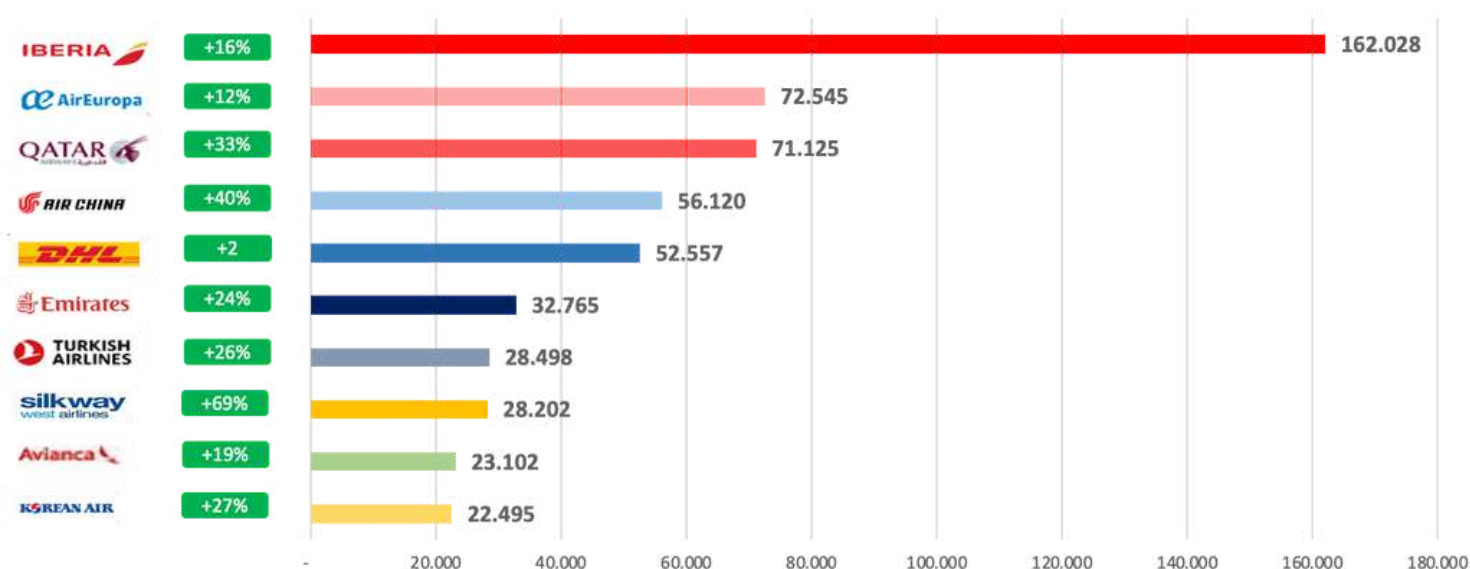


Fuente: Aena

Las aerolíneas Iberia y Air Europa mantienen la posición de liderazgo seguidas por Qatar

Todas las aerolíneas incluidas en el top 10 de compañías aéreas muestran crecimientos. En los gráficos 20 y 21 se observa que Iberia mantiene el liderazgo con un crecimiento del 16%, seguida por Air Europa (+12%). Qatar Airways Cargo se mantiene en tercera posición, mientras que Air China con un 40% de crecimiento supera a DHL (2%). La aerolínea con mayor crecimiento es Silkway westairlines (+69%) que entra en el top 10 situándose en 8ª posición en el ranking, lo que provoca la salida de Aeroméxico. El gráfico 22 muestra la caída de 5,1 puntos porcentuales de las compañías integradoras y el crecimiento de las aerolíneas de Oriente Medio (+4,9%) y asiáticas (+2,2%).

Gráfico 20. Top 10 compañías aéreas carga aérea aeropuerto de Madrid. 2024
Variación interanual 2023. Toneladas



Fuente: Aena

Gráfico 21. Top 10 compañías aéreas. Carga por llegadas y salidas. 2024 vs 2023
Toneladas

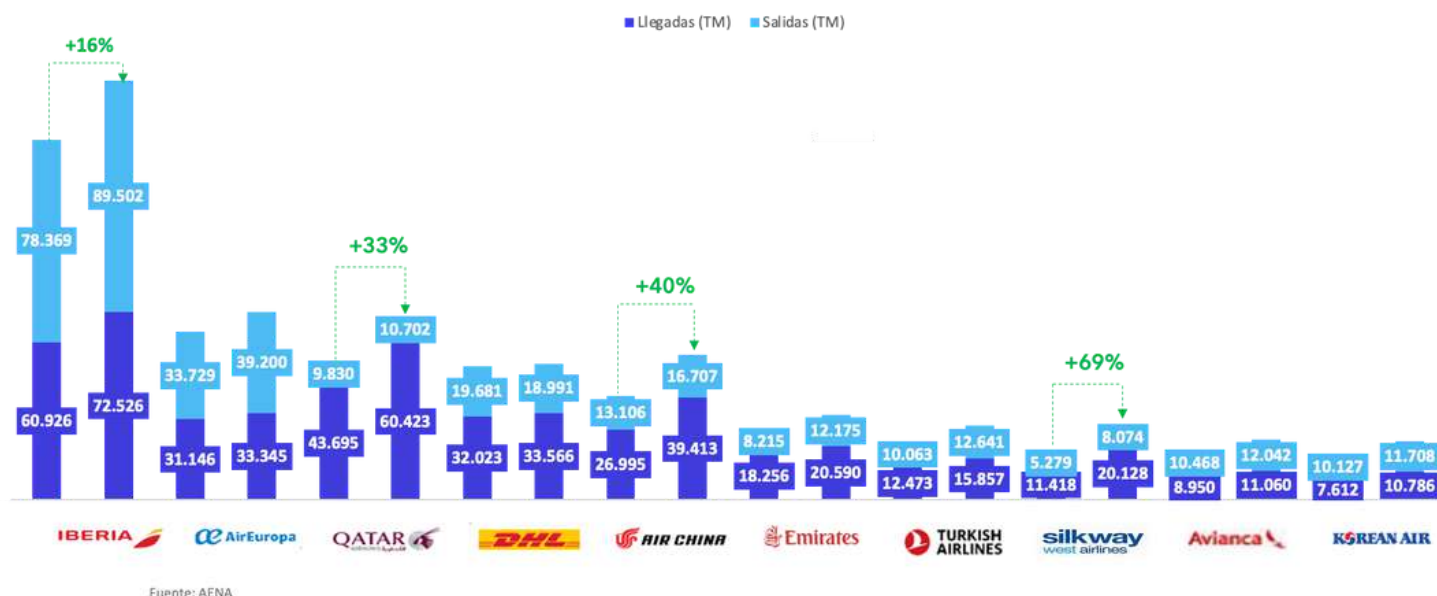
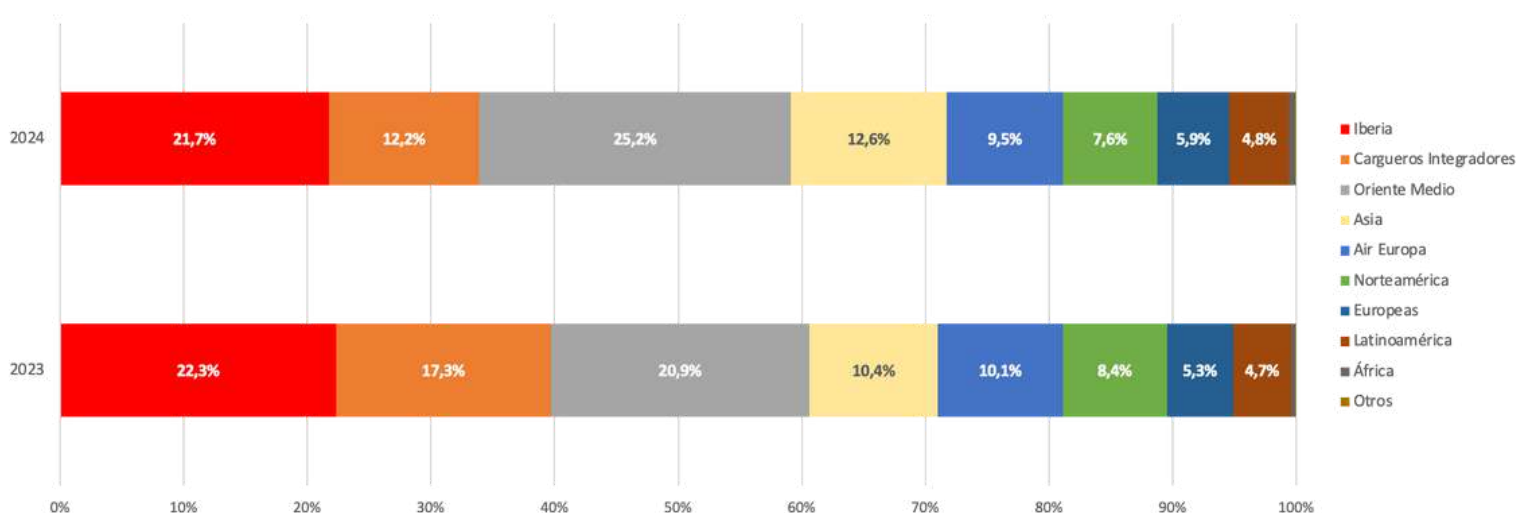


Gráfico 22. Cuota de mercado por grupo de aerolíneas 2023-2024
Toneladas

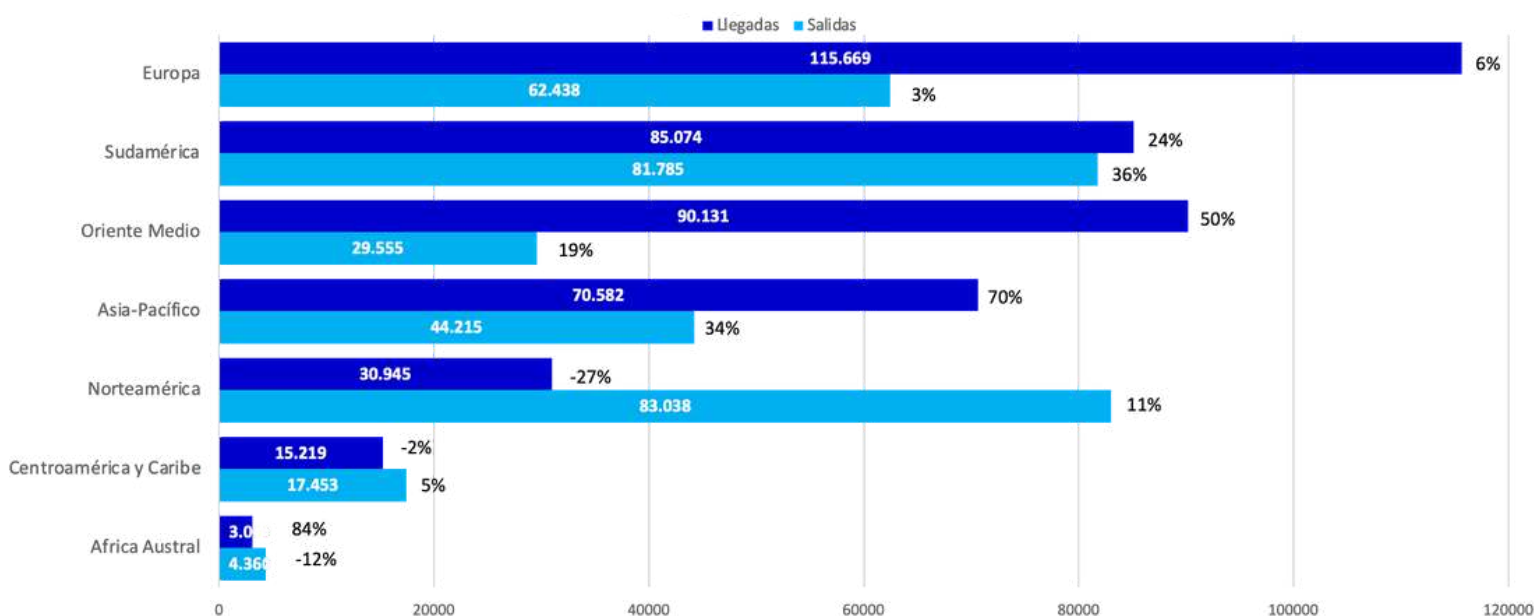


La distribución de carga aérea por regiones muestra el crecimiento de los tráficos de llegadas en Asia, Oriente Medio y Sudamérica

En el gráfico 23 las rutas con Asia muestran un fuerte crecimiento del 70%, que junto con la región de Oriente Medio (+50%) son las dos regiones con mayor crecimiento. El comportamiento de salidas en ambas regiones es también positivo con 34% y 19% respectivamente.

La región de Sudamérica muestra un sólido crecimiento tanto en llegadas (24%) como en salidas (36%), mientras que los tráficos de llegada de Europa proceden en su mayor parte de vuelos con origen en terceros países extracomunitarios.

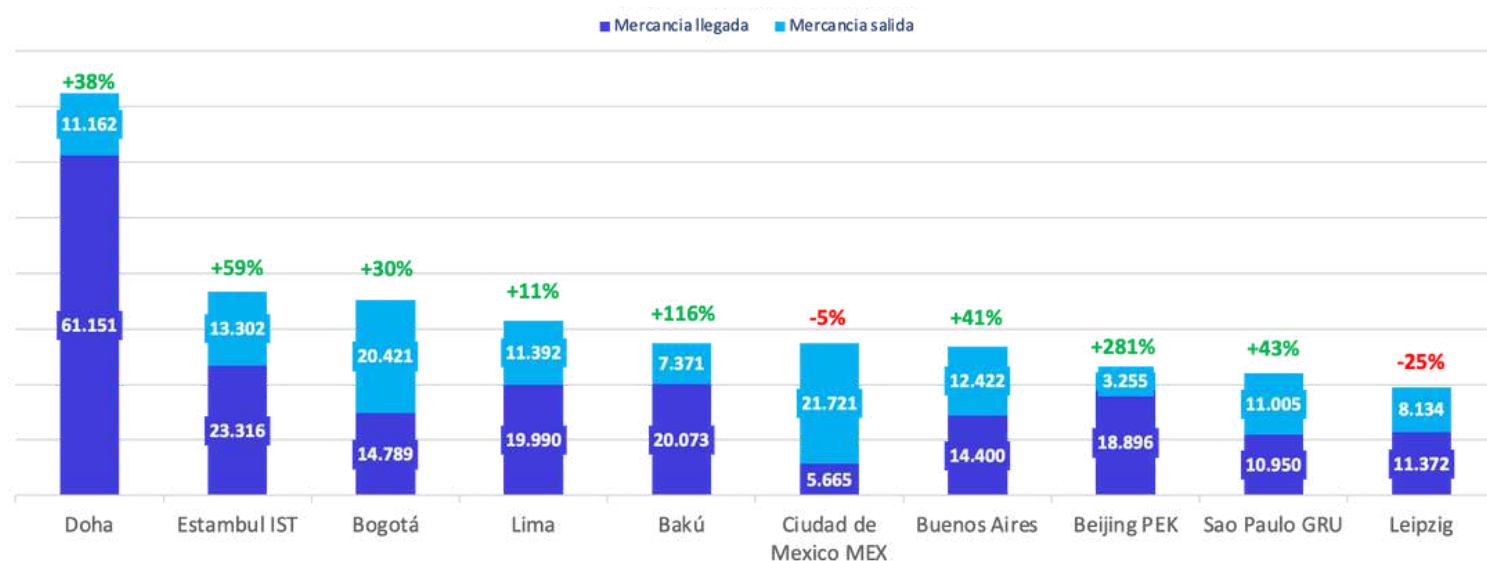
Gráfico 23. Carga transportada por regiones 2024/23
Llegadas y salidas. Toneladas



La ruta Madrid- Doha se mantiene en primer lugar en el top 10 de las mayores rutas operadas desde MAD y España

En el gráfico 24 las dos rutas desde Madrid con mayor crecimiento se corresponden con el aeropuerto de Beijing PEK (+281%) y el aeropuerto Bakú, hub de SilkwayWest Airlines (+116%). Las rutas en Latinoamérica con Bogotá, Lima, Buenos Aires, Sao Paulo y Ciudad de México se mantienen en el top 10, y en el caso de Sao Paulo alcanza un crecimiento del 43%, seguida por Buenos Aires (41%). La única ruta que cae en el top 10 es Ciudad de México MEX (-5%)

Gráfico 24. Top 10 rutas aeropuerto de Madrid 2024
Variación interanual 2023.Toneladas



Fuente: Aena

Los tráficos con Asia han aumentado de forma significativa del año 2022 a 2024

- España se posiciona como el país europeo que más compra en plataformas chinas de comercio electrónico en 2024. El 34% de las compras online en España durante el primer semestre de 2024 se realizaron a través de plataformas como Shein, Temu y Alibaba. Esta cifra supera ampliamente a otros países europeos como Italia (14%), Francia (9%), Alemania (8%) y Reino Unido (6%).
- La carga transportada en vuelos directos desde China alcanza el 61,14 % del total de la región Asia- Pacífico.
- Se estima que la carga aérea entre Asia y el aeropuerto de Madrid supera las 200.000 toneladas*, considerando los vuelos directos, y los tránsitos en aeropuertos de Oriente Medio y Europa.

Gráfico 25. Crecimiento carga transportada en vuelos directos entre Madrid y aeropuertos región/ país
En toneladas



* Estimación propia basada en datos de compañías aéreas y estadísticas Aena

Los movimientos de carga en vuelos directos con China se han extendido en 2024 a nueve aeropuertos con operaciones de seis aerolíneas

Gráfico 26. Aerolíneas y carga transportada en vuelos Madrid- China 2024
En kilogramos



La cuota del aeropuerto de Madrid en los tráficos de carga de la UE con Latinoamérica alcanzó en 2024 el 27,2% y la sitúa como primer aeropuerto del corredor

El destacado liderazgo de Madrid en Europa en la conectividad directa con Latinoamérica y Caribe justifica esta posición (gráficos 27 y 28)

Gráfico 27. Cuota MAD en carga aérea Europa-Latinoamérica 2024
Toneladas



Gráfico 28. Top 5 aeropuertos europeos 2024. Conexión directa con Latinoamérica y Caribe 2024/23

1. MAD	381		+6%
2. CDG	113		+3%
3. LIS	111		+9%
4. AMS	97		-28%
5. LHR	79		-10%

Fuente: ACI Europe

La carga aérea con Latinoamérica y Caribe representa el 43,6 de la carga extracomunitaria de Madrid

Los seis aeropuertos con mayores volúmenes de mercancía mueven el 68% del total de carga de Madrid con la región, mientras que los 13 principales aeropuertos llegan al 84,6% del total como se refleja en los gráficos 29 y 30.

Gráfico 29. Top 13 aeropuertos Latinoamérica y Caribe. Carga transportada en vuelos directos con Madrid 2024
En kilogramos



Gráfico 30. Top 6 aeropuertos Latam
tráficos de carga aérea con Madrid
En kilogramos

Aeropuerto	Toneladas
Bogota	35.210.418
Lima	31.381.630
Ciudad de México	27.385.593
Buenos Aires	26.821.767
Sao Paulo	21.954.663
Santiago de Chile	18.827.316
Total	161.581.387

En los tráficos aéreos de Madrid con Sudamérica (gráficos 31 y 32) destacan las llegadas de productos de alimentación, así como maquinaria y equipos electrónicos, modas y textiles y cuero. De las salidas de Madrid con destino a Sudamérica destacan la maquinaria y equipos eléctricos, productos de perfumería, alimentación y productos farmacéuticos.

Gráfico 31. MAD. Salidas a Sudamérica.2024
Toneladas

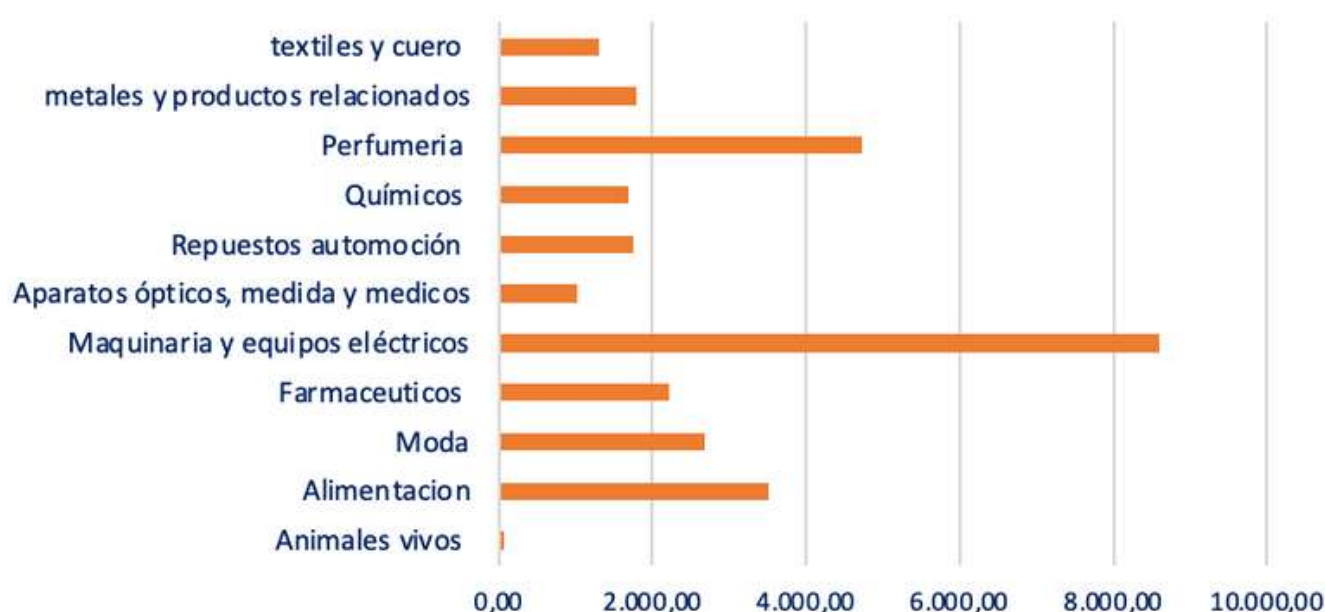
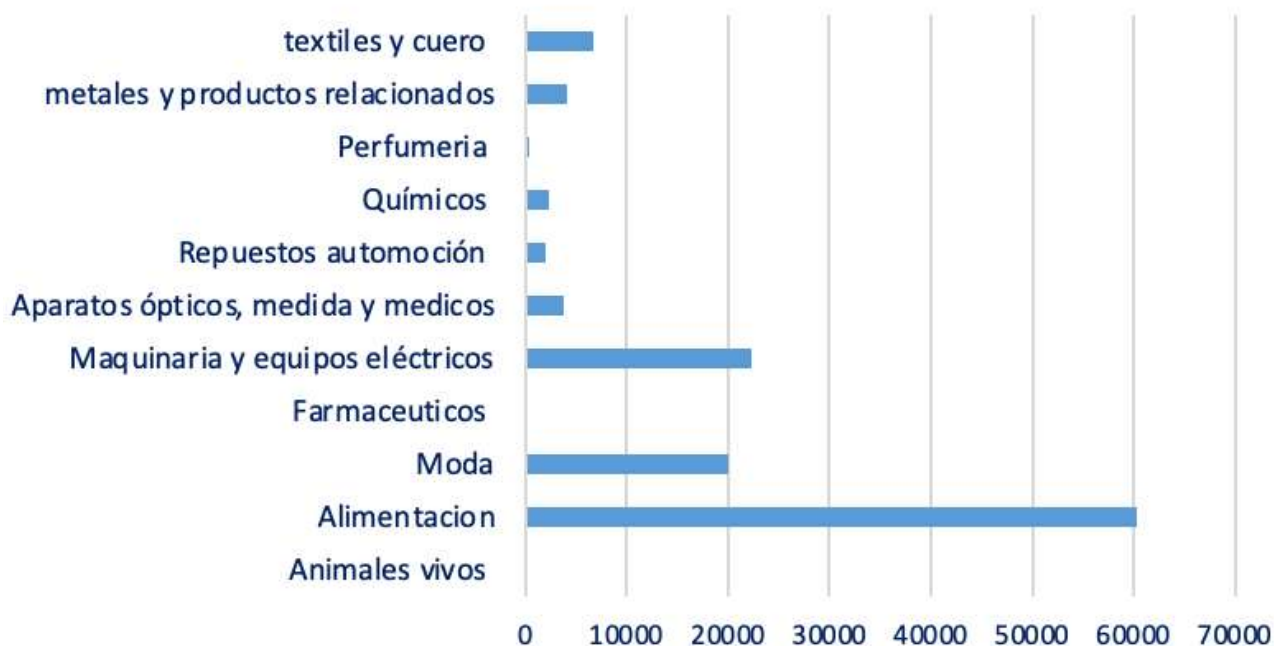


Gráfico 32. MAD. Llegadas de Sudamérica.2024
Toneladas



En los tráficos aéreos de Madrid con Centroamérica (gráficos 33 y 34) destacan las llegadas de maquinaria y equipos electrónicos, moda, alimentación y textiles y cuero. Entre los productos que salen de Madrid con destino a Centroamérica destacan maquinaria y equipos eléctricos, alimentación, productos de perfumería y moda.

Gráfico 33. MAD. Salidas a Centroamérica. 2024
Toneladas

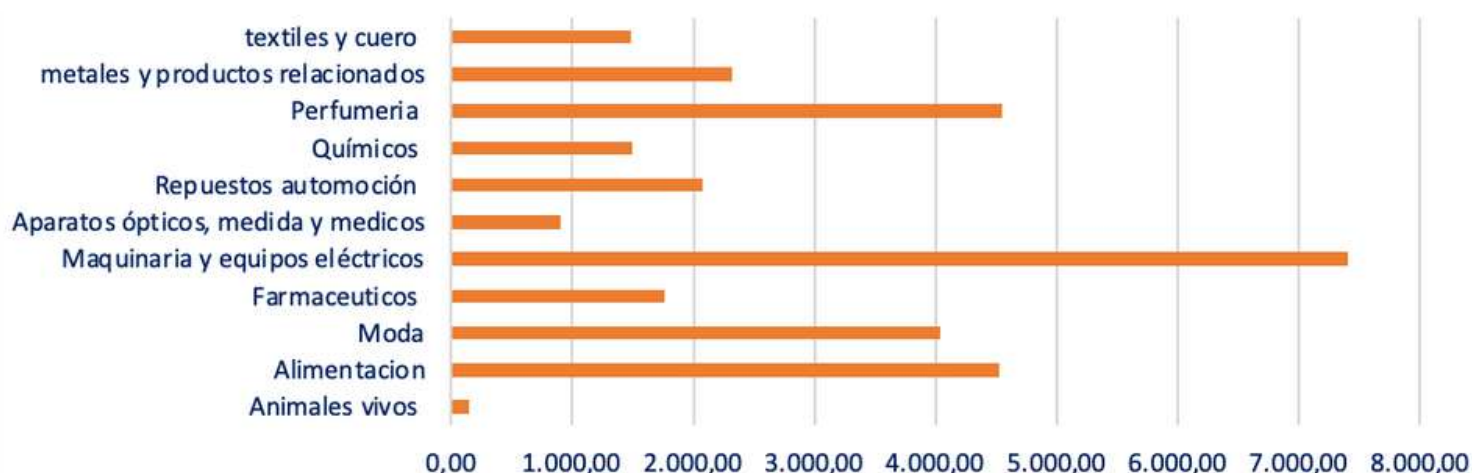
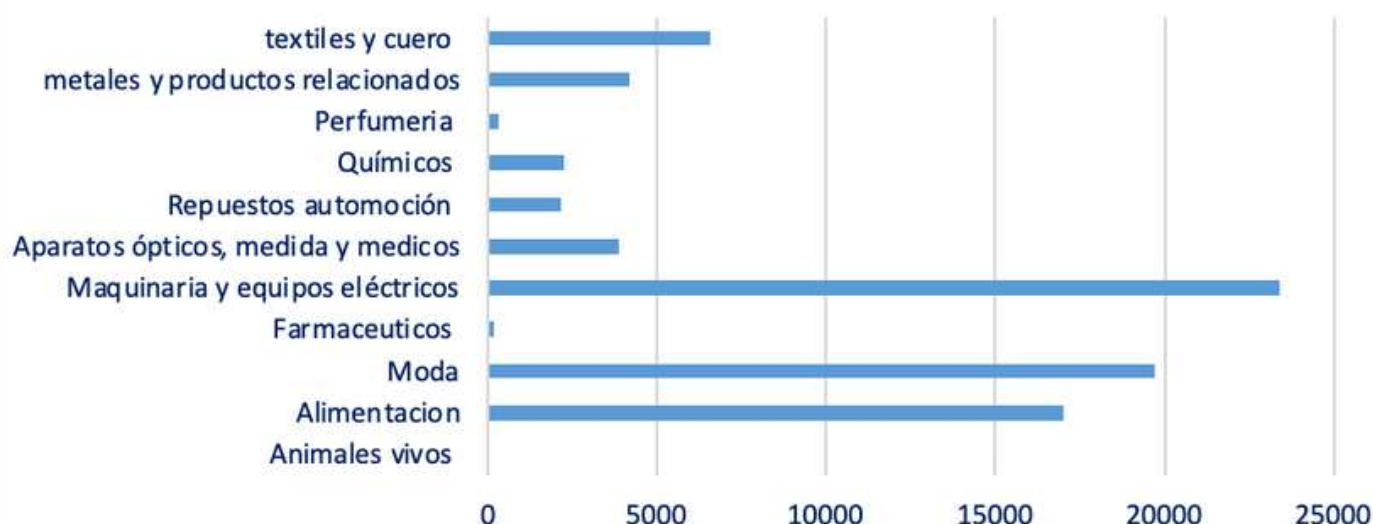


Gráfico 34. MAD. Llegadas de Centroamérica. 2024
Toneladas



Desarrollo de operaciones que utilizan Madrid como punto de conexión entre Latam y China

La ruta Beijing-Madrid-Sao Paulo operada por Air China, conecta China y Brasil utilizando Madrid como aeropuerto de transito.

Air Europa ha establecido un acuerdo de código compartido con China Eastern para el vuelo Shanghái-Madrid-Lima en la que la aerolínea China Eastern opera el tramo Shanghái-Madrid, e Air Europa el trayecto hasta Lima.

Iberia y Air Europa han firmado acuerdos de código compartido con aerolíneas chinas para conectar rutas en China y Latinoamérica.

Es significativo dentro del grupo IAG, los tráfico de BA que conectan Hong-Kong con Heathrow, y utilizan el puente aéreo ente los hubs de Heathrow y Madrid para finalmente enviar mercancías a Latinoamérica.

El hub de DHL Express en Madrid, uno de los mayores en Europa, es la principal puerta de salida del grupo a Latinoamérica utilizando la amplia oferta de vuelos del aeropuerto.

Gráfico 35. Corredor China-Madrid- Latam



Acuerdos de código compartido

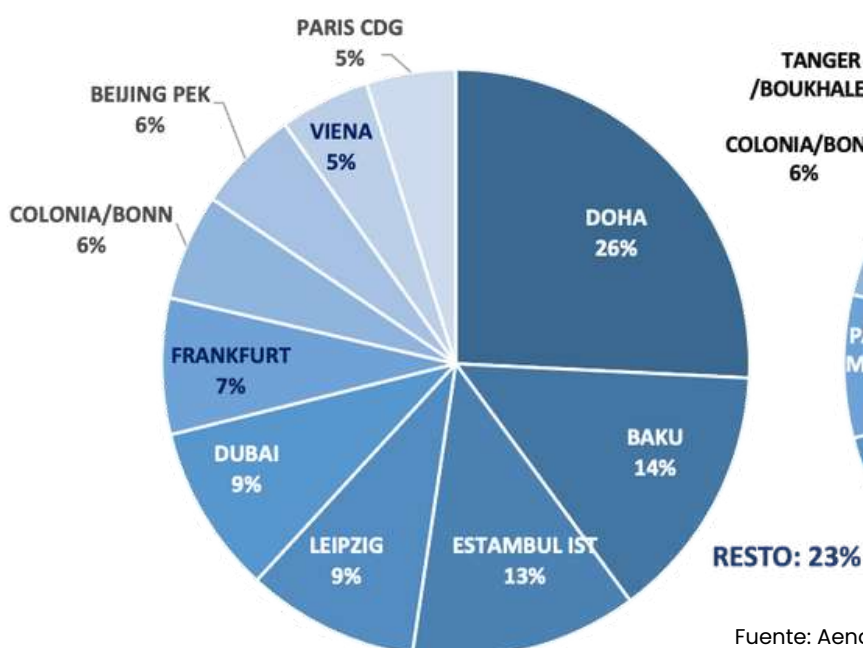


Las rutas con aeronaves cargueras con Madrid tienen origen en distintos aeropuertos en función de las tipologías de aeronaves de fuselaje ancho y estrecho (widebody y narrowbody)

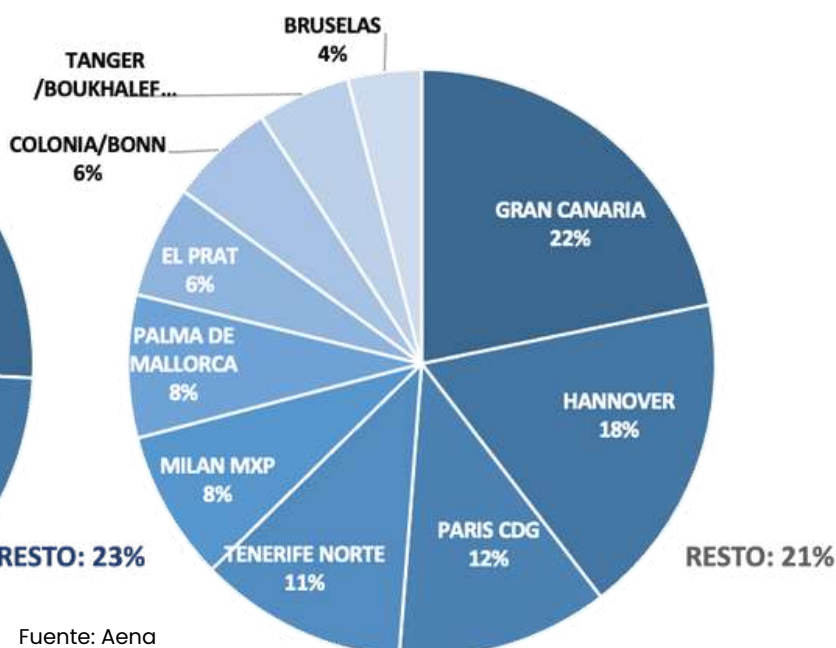
Las 10 mayores rutas de compañías con aeronaves cargueras widebody del gráfico 36 incluyen 5 de las 10 mayores rutas de carga del aeropuerto, destacando la participación de Doha (26%) que es también la primera ruta del aeropuerto en carga, y la primera de España. Los aeropuertos de Bakú, Estambul IST, Leipzig y Beijing PEK completan las cinco rutas incluidas en el top 10 con Madrid. Se observa que no entran en el ranking los aeropuertos de Latam, al disponer de una elevada capacidad de oferta en bodega, y que los tres aeropuertos con hubs europeos de empresas integradores tienen presencia en el top 10 (FedEx-Paris CDG, DHL-Leipzig y UPS-Colonia).

En el caso de las aeronaves narrow body (gráfico 37) destacan destinos insulares en Baleares y Canarias, y terminales de DHL en aeropuertos europeos.

**Gráfico 36. Top 10 rutas de cargueros
Aeronaves fuselaje ancho**



**Gráfico 37. Top 10 rutas de cargueros
Aeronaves fuselaje estrecho**

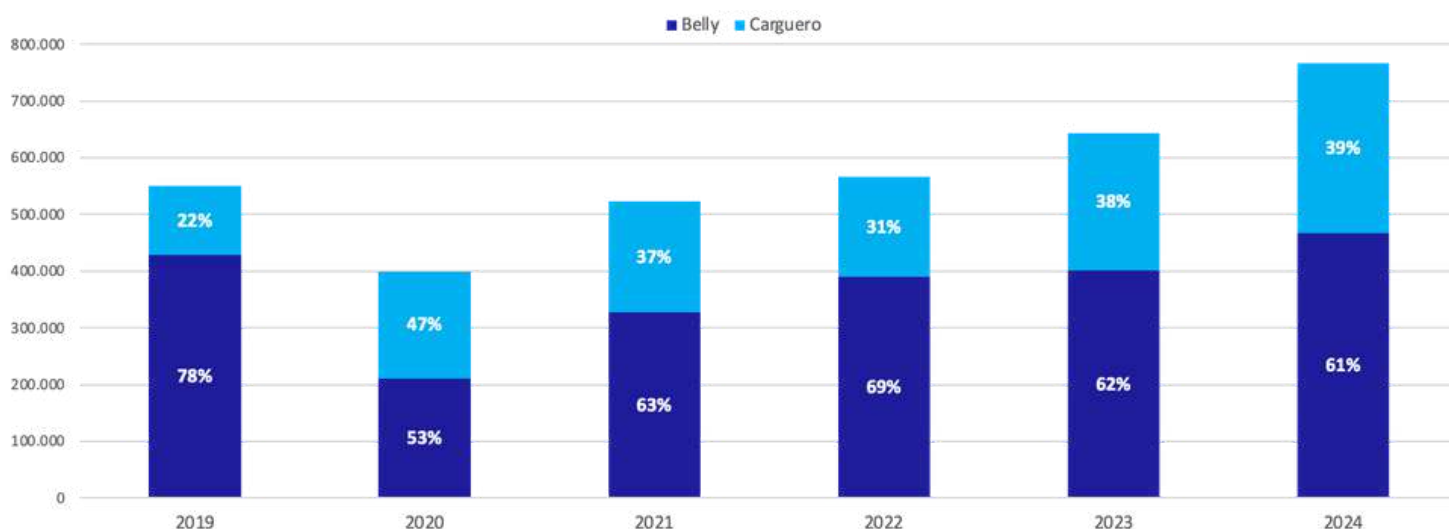


Fuente: Aena

La cuota de carga en aeronaves cargueras supera ampliamente los valores prepandemia

En el gráfico 38 se muestra que la cuota de carga transportada en compañías con aeronaves cargueras ha aumentado 1 p.p. con el año 2023 alcanzando el 39%, valor solo superado en el año de la pandemia donde llegó al 47% por la abrupta caída de los tráficos de pasajeros. La comparación con el 2019, año prepandemia, muestra un fuerte crecimiento en la cuota de cargueros que alcanza los 17 puntos

**Gráfico 38. Evolución cuota carga en bodega (belly) y en cargueros
Toneladas**

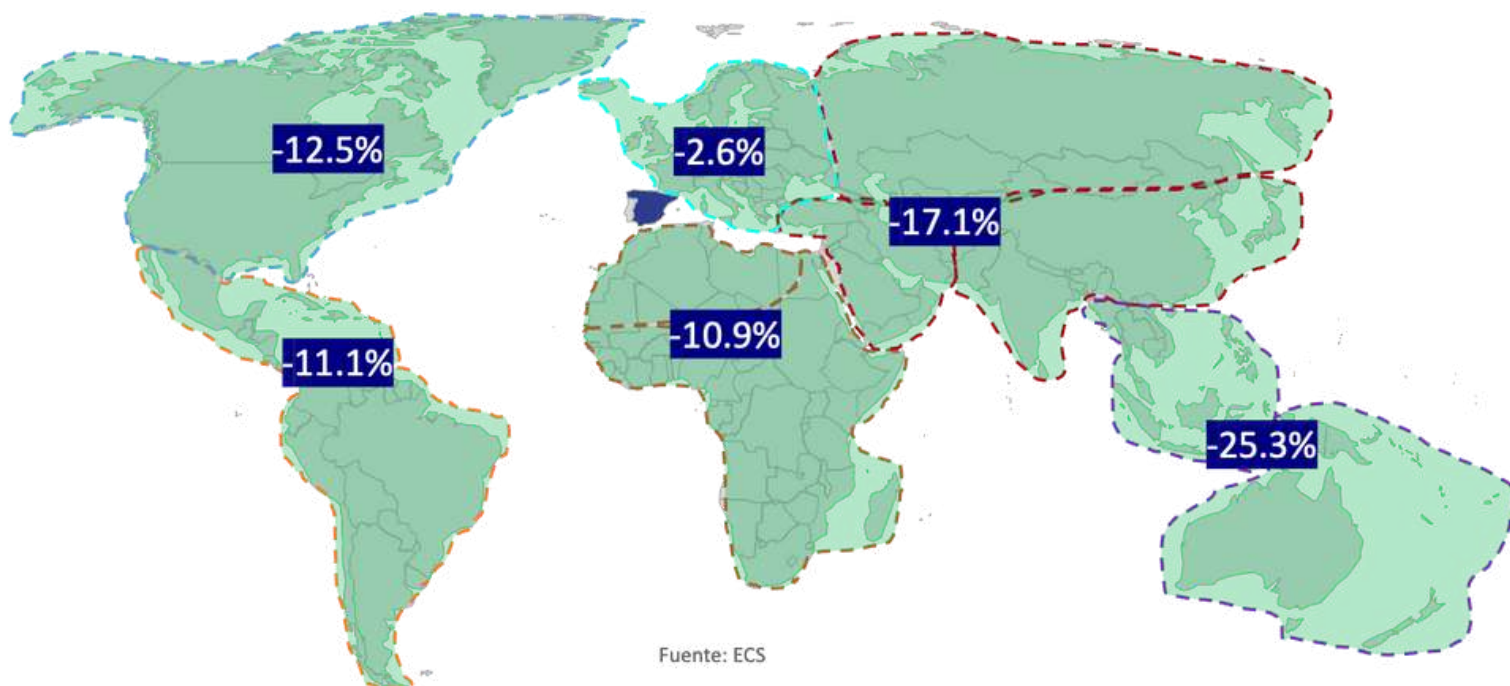


Fuente: Aena

Las tarifas de carga aérea siguen el proceso de ajuste desde los valores alcanzados a finales del 2021

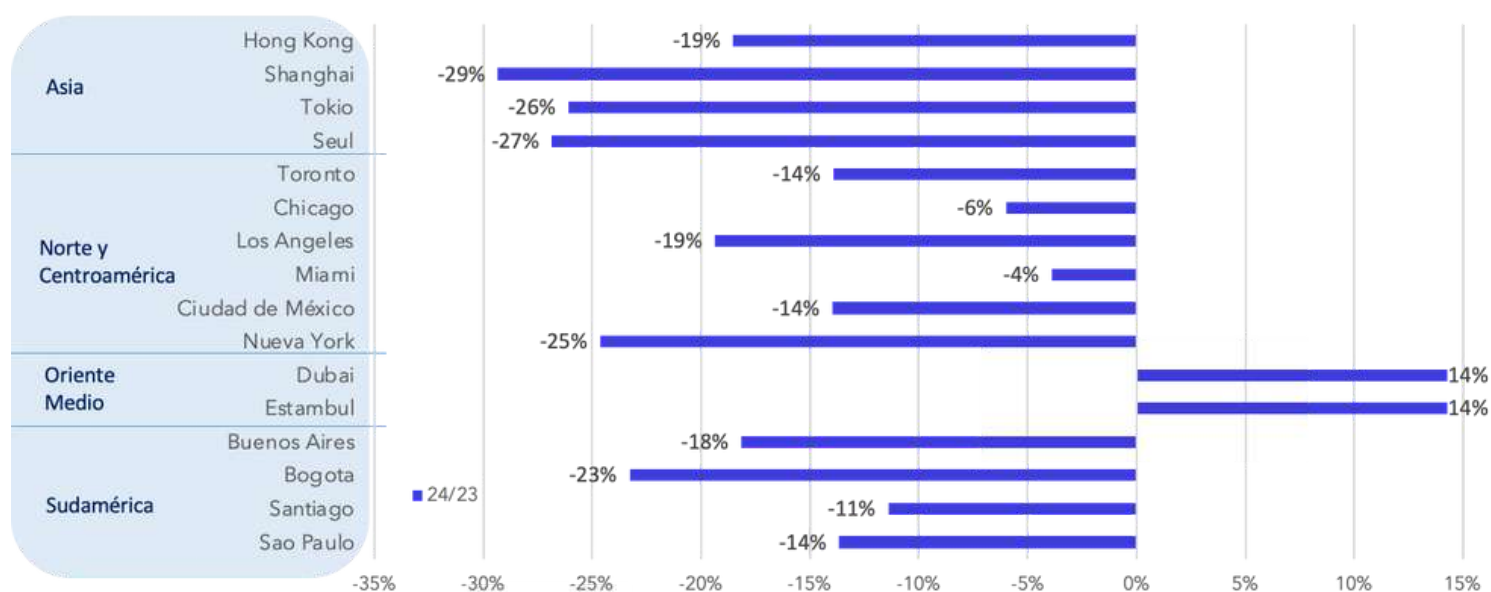
La variación de las tarifas aéreas de carga desde Madrid en 2024 (gráfico 39) ha estado influenciada por varios factores, mostrando una dinámica compleja a lo largo del año. En el primer trimestre las tarifas de los servicios de carga aérea evolucionaron a la baja tras el pico de final de año. Las rutas desde Europa, y en particular Madrid al noreste asiático se enfrentó a menudo a una dinámica diferente, con factores de carga y tarifas spot más bajos, a veces muy por debajo de los promedios estacionales, lo que indica un desequilibrio en el flujo de carga.

Gráfico 39. Variación fletes aéreos desde Madrid por regiones. 2024/23



Caída generalizada en los fletes aéreos en la comparativa interanual de todas las regiones como se observa en el gráfico 40. Valores que sobrepasan los dos dígitos en la mayoría de los aeropuertos señalados, destacando la caída del 27% en Shanghai mientras que los aeropuertos de Latinoamérica y Norteamérica muestran caídas más reducidas, con las excepciones de Bogotá (-23%) y Nueva York (-25%). El crecimiento en precios se limita a los destinos en Oriente Medio de Dubái y Estambul con un 14%.

Gráfico 40. Variación fletes aéreos desde Madrid con aeropuertos por regiones. 2024/2023



Fuente: ECS

Caída del comercio exterior de la CAM en modo aéreo especialmente en la importación

El comercio exterior por vía aérea de la CAM (Comunidad Autónoma de Madrid) muestra en el año 2024, como se refleja en los gráficos 41 y 42, una fuerte caída en las exportaciones del 48% impulsado por las principales categorías: moda, material mecánico y eléctrico, y alimentación, mientras que la importación cae un 5%, especialmente por la caída del 10% en moda.

En los gráficos 43 y 44 se visualiza que la importación de alimentación y aparatos médicos muestran valores en crecimiento desde el año 2022. Productos farmacéuticos, aparatos médicos y productos químicos son los rubros que crecen en la exportación.

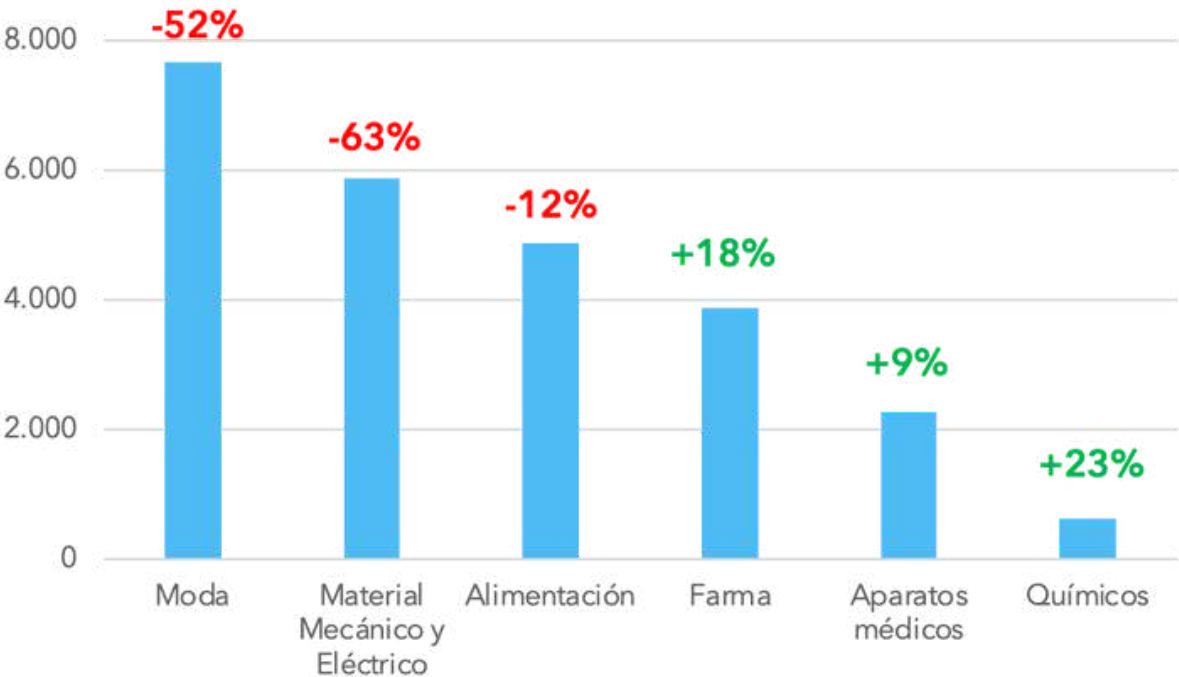
Total Carga Enero-Diciembre '24	EXPORT	Ene-Dic 2024/23	IMPORT	Ene-Dic 2024/23
169.432 tn	41.178 tn	-48%	128.254 tn	-5%

+ INCREMENTA - RETROCEDE

Tendencias principales categorías. Madrid

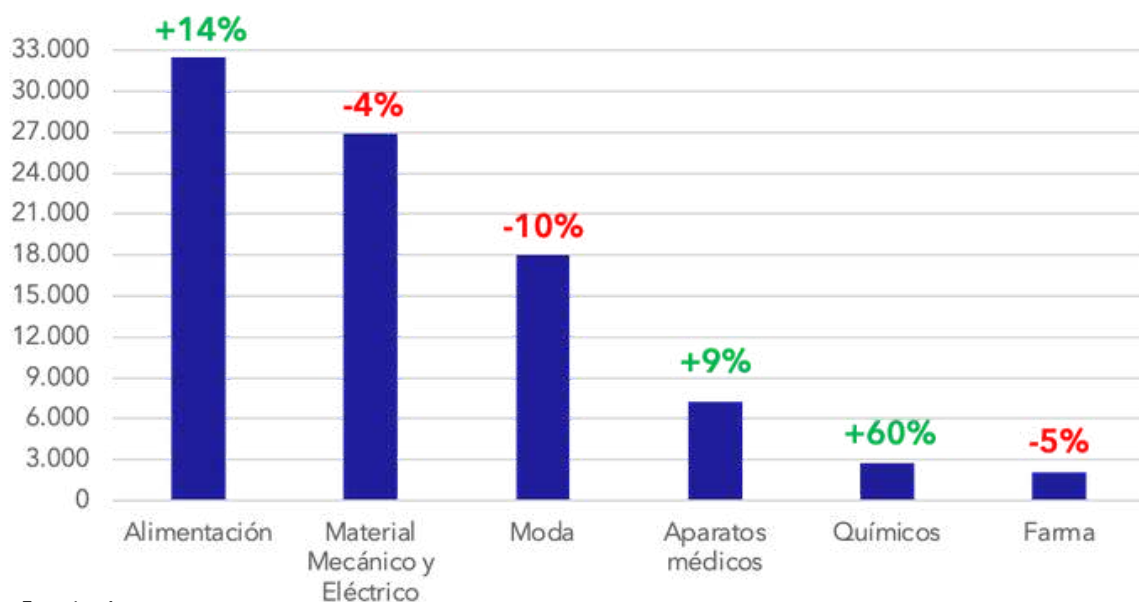


Gráfico 41. Categorías de Exportación 2024 vs 2023
Toneladas



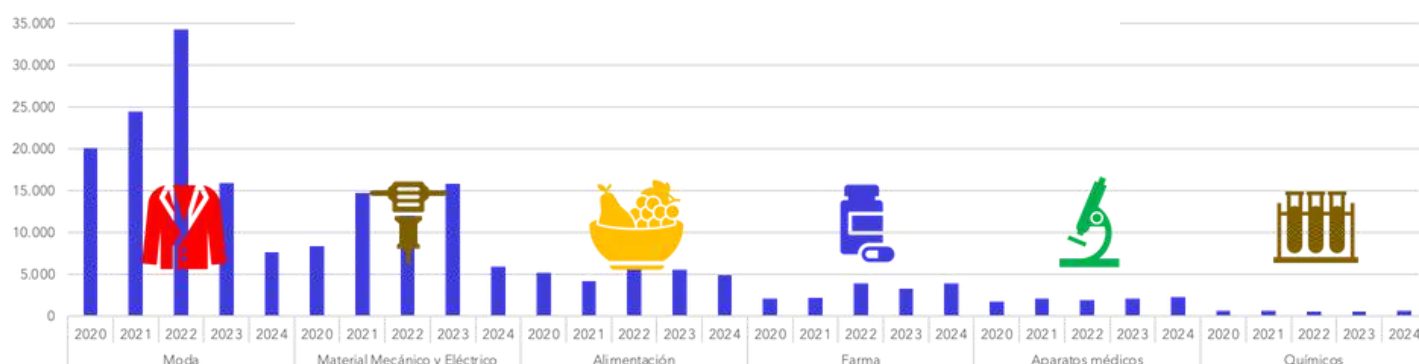
Fuente: Aena

**Gráfico 42. Categorías de Importación 2024 vs 2023
Toneladas**



Fuente: Aena

**Gráfico 43. Exportaciones origen CAM modo aéreo
por categoría de productos 2020-24
Toneladas**



**Gráfico 44. Importaciones destino CAM modo aéreo
por categorías de productos 2020-24
Toneladas**



7. LA CONECTIVIDAD AÉREA



Los cuatro modelos de conectividad*

1. Conectividad directa

Servicios aéreos directos disponibles desde el aeropuerto, medidos no solo en términos de destinos, sino también teniendo en cuenta la frecuencia de vuelos al mismo destino (por ejemplo, un aeropuerto con 5 vuelos diarios a otro aeropuerto registrará una puntuación más alta que uno que solo tiene un vuelo diario).

2. Conectividad indirecta

Mide el número de destinos disponibles a través de un vuelo de conexión a aeropuertos hub desde un aeropuerto en particular. Por ejemplo, si vuela desde Málaga a un aeropuerto hub como Amsterdam Schiphol, es un vuelo directo de A a B, pero el gran número de conexiones disponibles desde este segundo aeropuerto amplía la gama de destinos disponibles desde el aeropuerto de origen. Las conexiones indirectas se ponderan en función de su calidad, basándose en el tiempo de conexión y el desvío que implica la ruta indirecta. Por ejemplo, un vuelo de Hamburgo a Johannesburgo vía Fráncfort obtendrá una puntuación más alta que una ruta alternativa vía Doha, que geográficamente es un desvío más largo de la ruta de vuelo directa.

3. Conectividad aeroportuaria / Conectividad aérea total

Es la métrica más completa para la conectividad aeroportuaria, ya que tiene en cuenta tanto la conectividad directa como la indirecta desde el aeropuerto en cuestión. La conectividad aeroportuaria se define como la suma de la conectividad directa e indirecta, lo que mide el nivel general de conexión de un aeropuerto con el resto del mundo, ya sea mediante vuelos directos o conexiones indirectas a través de otros aeropuertos.

4. Conectividad Hub

La conectividad de los hub es la métrica clave para cualquier aeropuerto central, grande o pequeño, junto con los destinos directos que ofrece. Mide el número de vuelos de conexión que puede facilitar el aeropuerto hub, teniendo en cuenta un tiempo de conexión mínimo y máximo, y sopesando la calidad de las conexiones en función del desvío que implican y los tiempos de conexión.

* La información de este capítulo está basada en el informe de conectividad de aeropuertos 2024 de ACI Europe.

Un aumento del 10 % en la conectividad aérea produce un aumento del 0,5 % en el PIB per cápita

El aeropuerto de Madrid es el sexto aeropuerto europeo en conectividad directa (gráfico 45) y el quinto en el ranking de acceso a las ciudades globales (gráfico 46), según ACI Europe. El crecimiento de Madrid se ve beneficiado por los vuelos directos a ciudades con empresas relevantes que requieren del transporte aéreo de mercancías en sus redes de distribución globales. El índice Power City Access combina la conectividad aeroportuaria con sus vínculos con el sector servicios y la importancia económica de los destinos.

Según la definición de Globalisation and World Cities, una ciudad global —también conocida como power city, world city, alpha city o world centre— es una ciudad que sirve como nodo principal en las redes económicas globales. Aunque está relacionada con el PIB y la población, también hace hincapié en que la importancia de una ciudad como motor económico relevante no se capta únicamente con estas medidas. Una ciudad de un país en desarrollo podría considerarse una power city si es importante para el origen de la conectividad.

Gráfico 45. Top 20 aeropuertos europeos conectividad directa 2024
Ranking 2024,2023 y 2019



Fuente: ACI Europe

Gráfico 46. Top 10 Europe Power City access

IATA Code	Airport	Country	Airport Connectivity Index	Power City Access	Airport Connectivity Rank	Power City Access Rank	Rank difference
LHR	London-Heathrow	UK	4.579	1.921.318	3	1	+2
CDG	Paris Charles de Gaulle	France	4.397	1.264.884	4	2	+2
AMS	Amsterdam Schiphol	Netherlands	4.581	1.011.578	2	3	-1
FRA	Frankfurt	Germany	4.300	953.550	5	4	+1
MAD	Madrid	Spain	3.770	773.967	6	5	+1
IST	Istanbul	Türkiye	4.868	677.239	1	6	-5
LGW	London-Gatwick	UK	2.781	667.561	11	7	+4
BCN	Barcelona	Spain	3.305	586.948	8	8	0
MUC	Munich	Germany	3.309	533.485	7	9	-2
DUB	Dublin	Ireland	2.396	493.174	16	10	+6

Fuente: ACI Europe

La privilegiada posición de Madrid en los tráficos con Latinoamérica

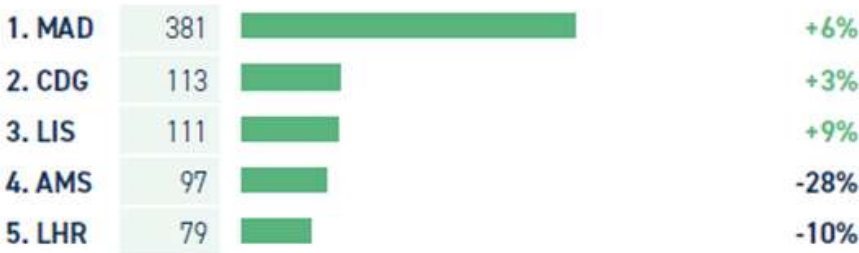
El aeropuerto de Madrid es el aeropuerto europeo con mayor conectividad con Latinoamérica (gráfico 47) y es por tanto uno de los seis aeropuertos europeos con mayor conectividad con las regiones globales. El gráfico 48 muestra la considerable distancia en conexiones directas del aeropuerto de Madrid con sus principales competidores europeos

Gráfico 47. Top aeropuertos europeos 2024
Conexión directa con regiones globales



Fuente: ACI Europe

Gráfico 48. Top 5 aeropuertos europeos 2024.
Conexión directa con Latinoamérica y Caribe
2024 vs 2023



Fuente: ACI Europe

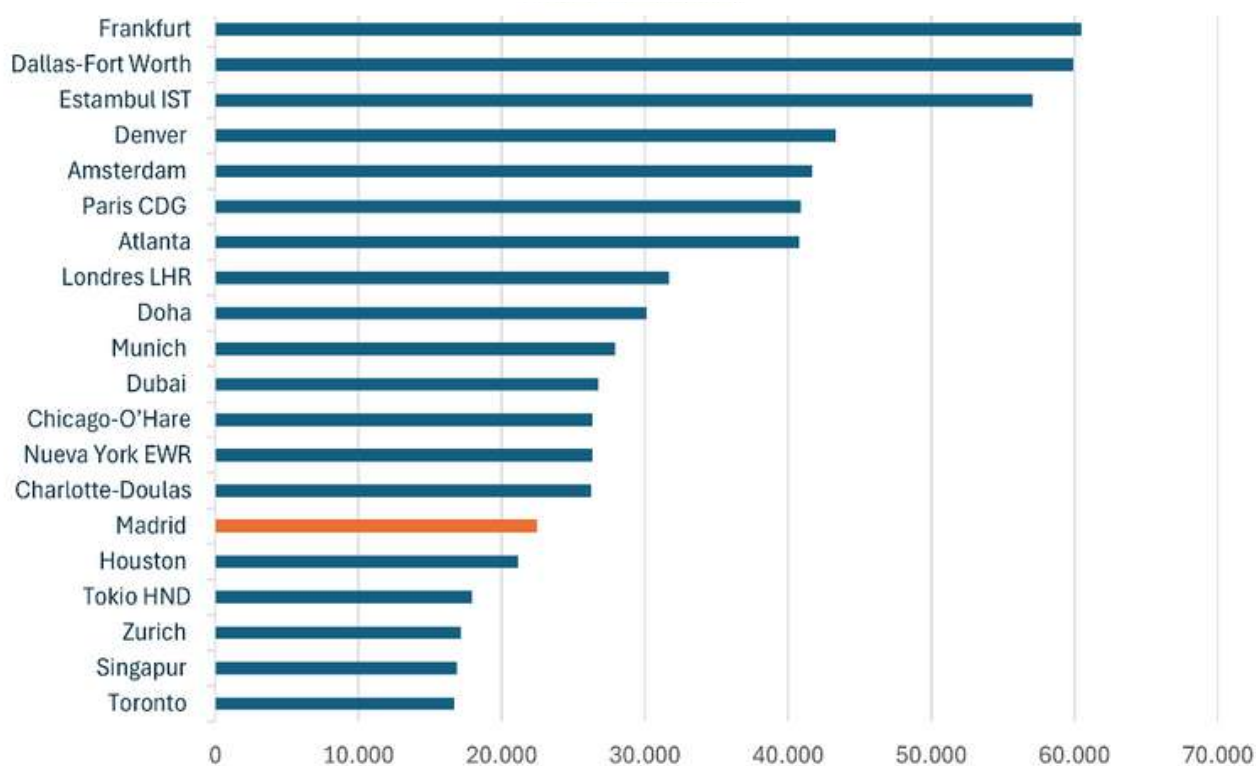
El aeropuerto de Madrid se sitúa entre los principales aeropuertos del mundo en conectividad hub

En el año 2024, de forma similar al año anterior, ocho aeropuertos europeos se encuentran entre los 20 principales aeropuertos mundiales en cuanto a conectividad hub, junto con 8 de Norteamérica, 2 de Oriente Medio y 2 de Asia-Pacífico (gráfico 49).

El aeropuerto de Madrid, en el mes de junio 2024, se sitúa en el puesto 15 entre los 20 mayores aeropuertos en conectividad hub a nivel mundial. La conectividad hub es la métrica clave en aeropuertos, junto con la oferta de destinos directos. Mide el número de vuelos de conexión que pueden ser gestionados por el aeropuerto, teniendo en cuenta los tiempos de conexión mínimo y máximo, y ponderando la calidad de las conexiones en función del desvío y los tiempos de conexión.

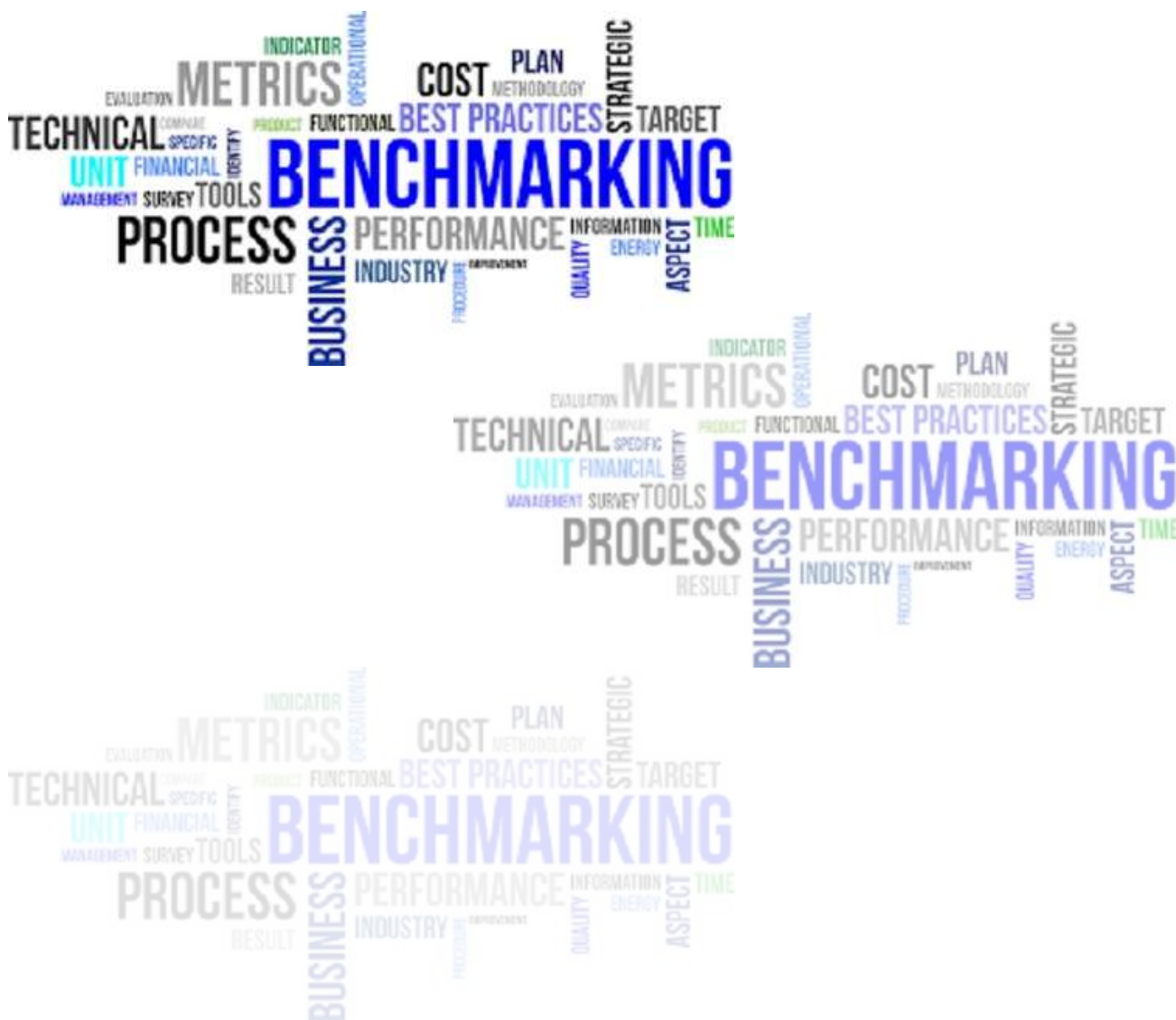
La destacada posición de Madrid en conectividad hub impulsa el comercio exterior, facilitando la actividad empresarial a través del transporte aéreo de mercancías.

Gráfico 49. Top 20 aeropuertos mundial conectividad hub
Mes de junio 2024



Fuente: Airport industry connectivity report 2024. ACI Europe

8. BENCHMARKING CON AEROPUERTOS EUROPEOS



El aeropuerto de Madrid se sitúa en el puesto 10 entre los principales aeropuertos europeos (gráfico 50). En un año de crecimientos generalizados de la carga aérea en Europa destacan:

- Estambul (IST) se ha convertido en el hub de carga más concurrido de Europa en 2024, superando a Frankfurt. Procesó 1.97 millones de toneladas con un impresionante crecimiento del 39.6% interanual.
- París Charles de Gaulle (CDG) se mantiene prácticamente plano.
- Lieja (LGG) en Bélgica mostró un crecimiento excepcional del 28%, manejando 1.15 millones de toneladas, lo que demuestra su creciente rol como centro de carga.
- Tres aeropuertos con prevalencia de vuelos cargueros se sitúan en el top 10. Además de Lieja están Leipzig y Luxemburgo

Gráfico 50. Top 12 aeropuertos europeos carga aérea 2024

Rk 2024	Aeropuerto	Miles de toneladas
1	Estambul IST	1.970
2	Frankfurt	2.050
3	Paris CDG	1.870
4	Londres-Heathrow	1.580
5	Amsterdam	1.492
6	Leipzig	1,386
7	Lieja	1.150
8	Colonia	845,3
9	Luxemburgo	825, 6
10	Madrid	766,8
11	Bruselas	732,8
12	Milan- Malpensa	729

Fuente: aeropuertos

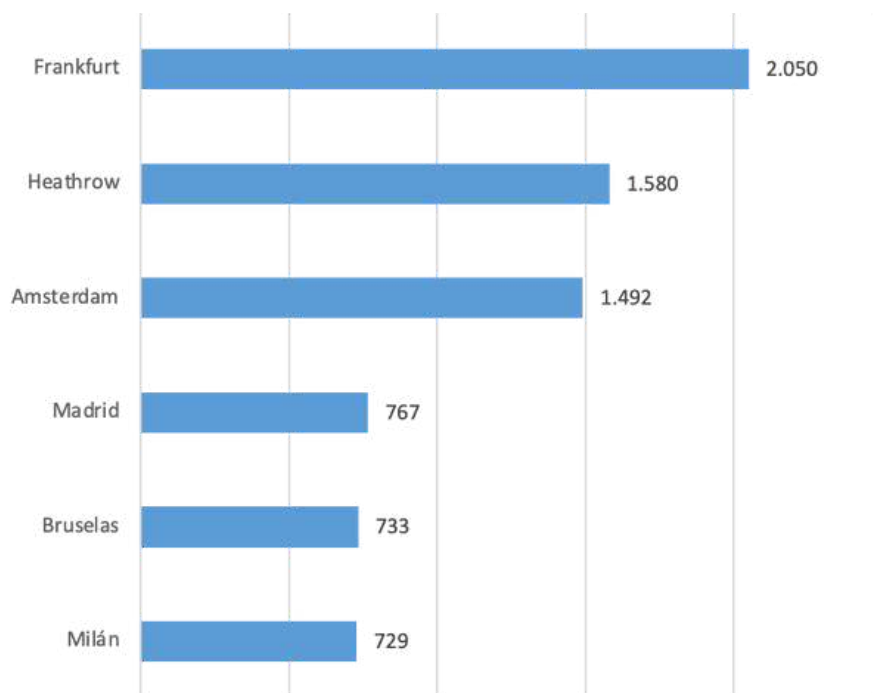
El aeropuerto de Madrid ha tenido un comportamiento superior a la mayoría de los aeropuertos europeos seleccionados

La carga aérea en Europa ha mostrado un crecimiento significativo y una fuerte recuperación en 2024, superando los niveles prepandemia en muchos aspectos. Según ACI EUROPE, el tráfico de carga en los aeropuertos europeos experimentó un aumento del 13.2% en 2024 en comparación con el año anterior.

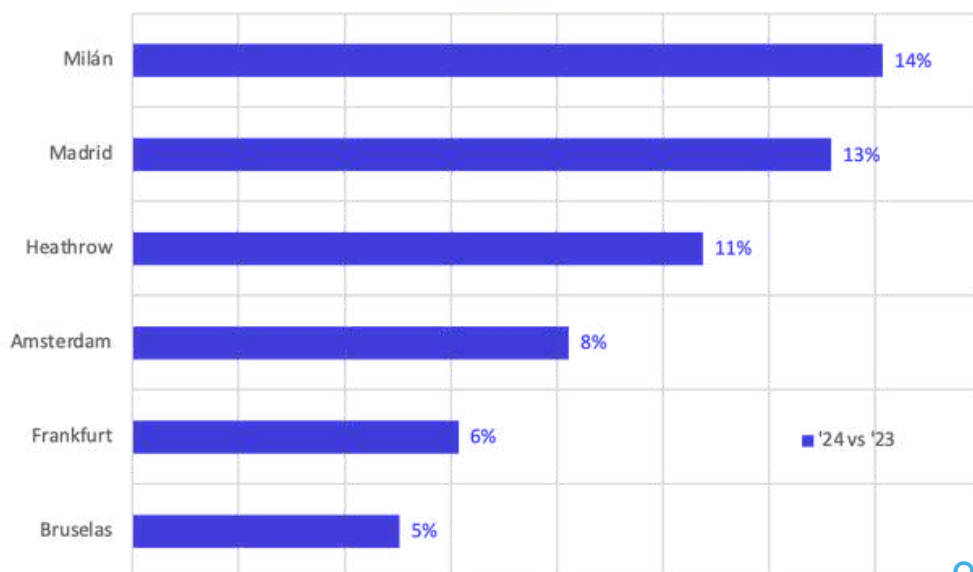
Los aeropuertos europeos seleccionados muestran, en los gráficos 51 y 52, a Milán Malpensa como el aeropuerto con mayor crecimiento (14%) seguido de Madrid (13%) si bien todos los aeropuertos muestran crecimiento respecto al 2023.

El gráfico 53 confirma que el aeropuerto de Madrid, en el análisis tendencial comparado, muestra la mejor evolución, una vez superado en el verano del 2021 el efecto especialmente negativo durante la pandemia.

Gráfico 51. Carga en aeropuertos europeos 2024



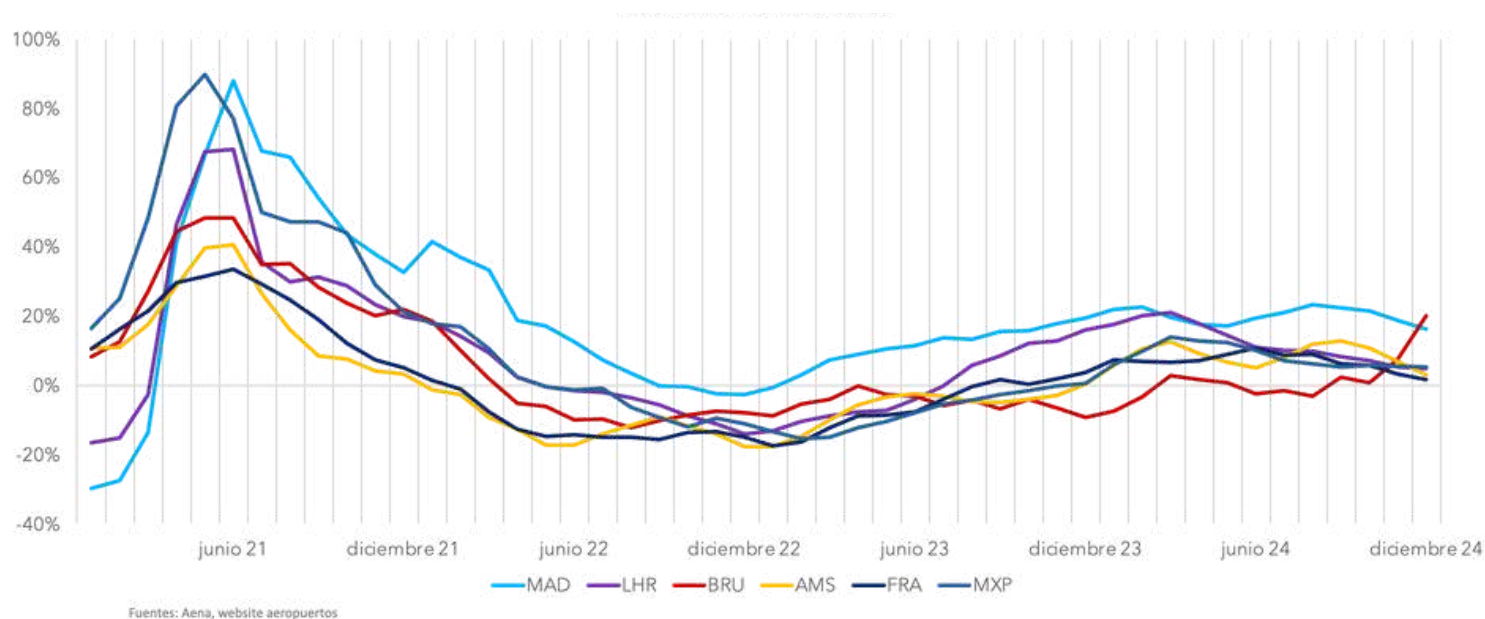
Fuentes: Aena, aeropuertos



Fuentes: Aena, aeropuertos

Gráfico 52. Variación interanual aeropuertos europeos 2024/23

Gráfico 53. Evolución tendencial carga en aeropuertos europeos 2021-2024
Media móvil trimestral. Toneladas



9. EL CENTRO DE CARGA AÉREA



64 hectáreas destinadas a la industria de la carga aérea con más de 233.000 m2 construidos

- El Edificio de Servicios Generales (ESG) cuenta con una superficie total de 23.510 m2 construidos donde están instaladas 47 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 DHL Express en cuatro plantas con sus oficinas centrales y call center con una superficie ocupada de 5.000 m2 .
- Las empresas instaladas en primera línea alcanzan los 124.876 m2 construidos, de los que aproximadamente 70.000 corresponden a empresas de handling de carga y el resto a otros operadores.
- Las naves de segunda línea ocupan una extensión de 85.864 m2 construidos, incluidos los 41.723 m2 del Prologis Barajas Park
- El Centro de Carga Aérea cuenta con 4,46 has. destinadas a aparcamientos

Áreas funcionales del aeropuerto



Áreas funcionales del Centro de Carga Aérea del aeropuerto A.S. Madrid Barajas



- Edif. Servicios generales
Primera línea
- Segunda línea

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

- Primera Fase. 23,6 hectáreas. Incluye 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. 9,70 hectáreas. Consta de instalaciones de primera y segunda línea de las que hay cuatro terminales con acceso a plataforma: DHL Express y tres empresas de handling de carga: IAS handling, Alaire, y WFS. También cuenta con la nave de Transjunior sin acceso a plataforma. En 2024 Aena ha adjudicado a Andino Global, a través de SAASA el derecho de superficie para la construcción y explotación de una terminal de handling de carga en una parcela de 13.790 m².



Seis empresas de handling de carga prestan servicio en el aeropuerto en la primera fase del Centro de Carga



Cargo handlers. 1ª Fase	
empresa	m² construidos
IAG Cargo +PER	23.608
Swissport	12.691
WFS 1,2 y 3	17.529
ACL	1.079
Aeródromo de la mancha	500
Alaire	850
TOTAL	56.257

Las tres empresas integradoras globales disponen de instalaciones en el Centro de Carga Aérea



Integradores. 1ª y 3ª Fases	
Empresa	m² construidos
FedEx	9.593
UPS	350
DHL	23.165
TOTAL	33.108

17 empresas con naves de segunda línea en la 1ª Fase del Centro de Carga



Naves de 2ª línea. 1ª Fase	
empresa	m² construidos
MRW Internacional	9.787
Intercoex	800
Nippon Express	920
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

Naves de 2ª línea. 1ª Fase	
empresa	m² construidos
Ireneo Logística	1.807
Cotransa	1.307
TNL Serv. y Logística	632
David Garcia Martin	680
Cacesa	1.032
Naeko Handling Madrid	1.244
Correos	7.939
Hitsein Gescon Asociados	1.000
TOTAL	38.785

El Prologis Park Barajas ubicado en la 2ª Fase completa la oferta disponible de instalaciones logísticas en segunda línea

La carga aérea en Europa ha mostrado un crecimiento significativo y una fuerte recuperación en 2024, superando los niveles prepandemia en muchos aspectos. Según ACI EUROPE, el tráfico de carga en los aeropuertos europeos experimentó un aumento del 13.2% en 2024 en comparación con el año anterior.



Centro de carga

Prologis Barajas Park. 2ª Fase	
Empresa	m² construidos
Kuehne & Nagel	2.535
Yunexpress Spain	4.716
DHL Express	4.716
FTL Express	2.358
Aerospace Cargo	2.249
DO&CO	9.749
Transemer	5.475
Alfil Logistics	2.720
EDT Express	2.724
Newrest	4.001
DO&CO	480
TOTAL	41.723



La 3ª Fase, aun en desarrollo, incluye tres terminales de handling de carga, terminal de DHL, Correos y nave de segunda línea

La 3ª Fase incluye 6 instalaciones logísticas con una superficie construida de 54.052 m²:

- Terminal de DHL en primera línea.
- Nave de segunda línea de Transjunior.
- Instalación logística de Correos con acceso a plataforma de aeronaves.
- Terminales de handling con acceso a plataforma de aeronaves:
 - WFS 4
 - IAS Handling
 - Alaire 2



Terminales 1ª línea y naves 2ª línea. 3ª Fase	
Empresa	m² construidos
DHL	23.165
Transjunior	4.956
Correos 2	12.500
IAS Handling	3.825
WFS 4	6.300
Alaire 2	3.306
TOTAL	54.052

La 3ª Fase se completa con una nueva terminal de handling de carga de SAASA, adjudicada en concurso el 24.7.2025



SAASA

Nueva terminal de handling de carga.

- Construcción en 2025
- Inicio de operaciones en marzo 2026
- Parcela de 13.790 m²
- Nave de 6.100 m²



Instalaciones de primera línea en el Centro de Carga

El aeropuerto de Madrid cuenta con 124.686 m² de instalaciones en primera línea operativas, que aseguran una elevada capacidad de tratamiento de mercancías

- 73.648 m² de terminales de handling de carga
- 54.998 m² de terminales de otros operadores

Instalaciones de primera línea en la 1ª Fase



Instalaciones de primera línea en el Centro de Carga en la 3ª Fase



Nuevos proyectos permitirán atender la demanda de instalaciones asociadas al fuerte crecimiento de la actividad de carga aérea hasta la entrada en explotación del Centro de Carga Entrepistas



Primera Línea. 5,3 hectáreas.

Diseñada para la instalación de empresas de handling de carga y otros operadores con acceso a la plataforma de aeronaves.

La parcela tiene una superficie disponible de 53.266 m² que se divide en dos unidades para su comercialización.

En el mes de mayo 2025 se ha convocado licitación para construir y operar una terminal con superficie máxima de edificabilidad de 22.500 m² sobre una parcela de 40.700 m².

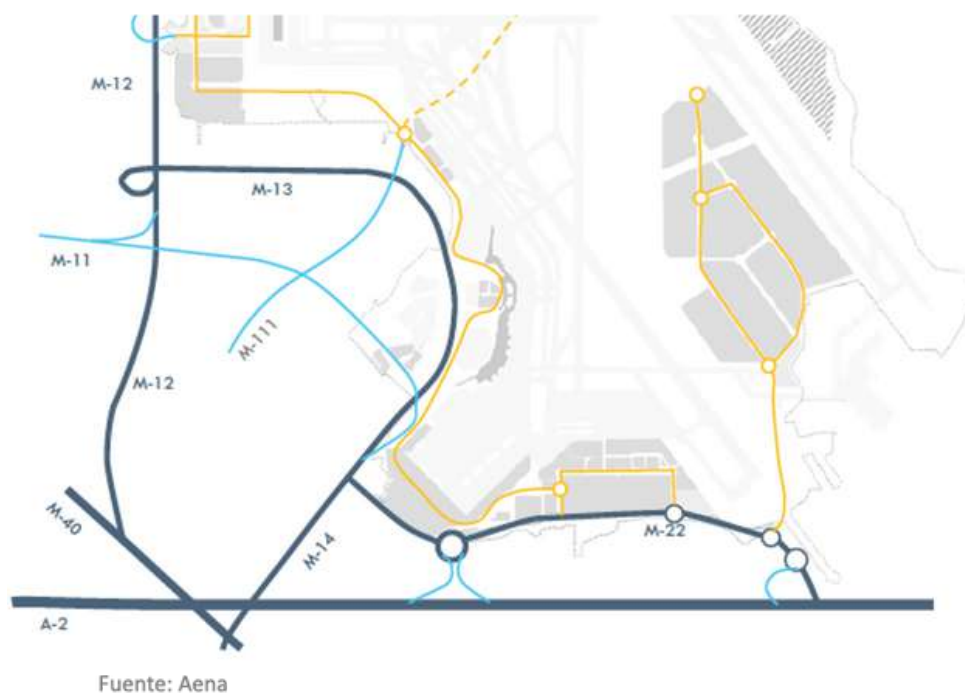
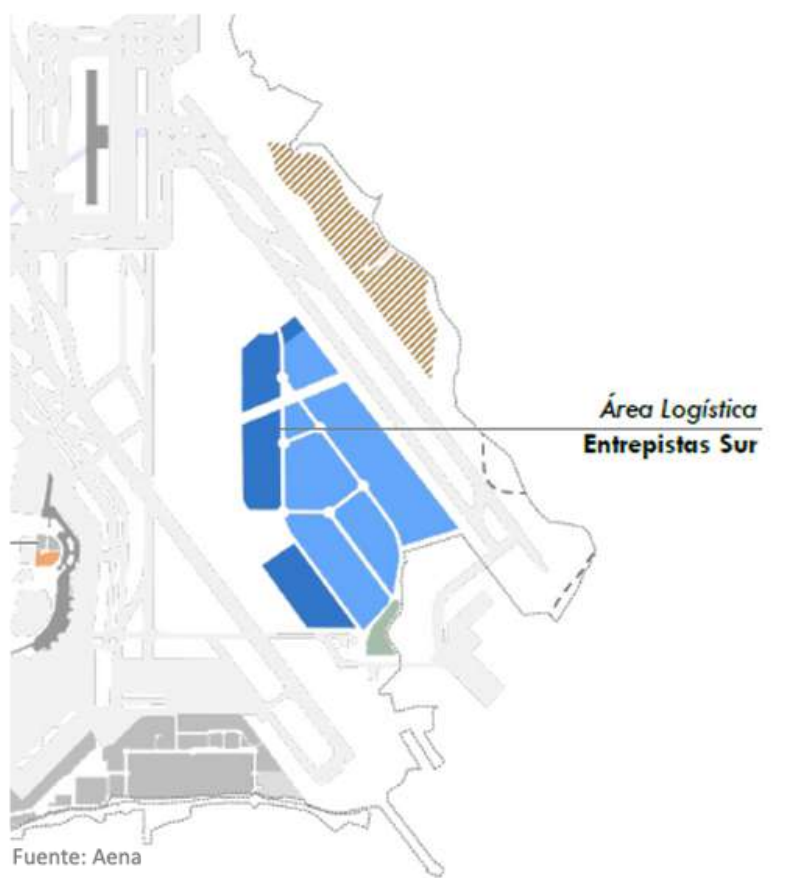
Queda pendiente una segunda licitación para terminal de handling con una edificabilidad máxima de 7.500 m² sobre una parcela de 12.795 m².



Segunda línea. 23 hectáreas.

Inicialmente prevista para un segundo parque logístico con instalaciones sin acceso a plataforma de aeronaves

El desarrollo logístico del aeropuerto continua a medio plazo con el desarrollo de un nuevo espacio, dotado de acceso directo desde la M-22, superficies disponibles para terminales de 1ª línea y naves logísticas en 2ª línea



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



Fuente: Aena

El objetivo del observatorio de carga aérea de Madrid es presentar la evolución de la carga aérea en Madrid, mediante análisis, gráficas e indicadores que de forma sintética muestren información de interés para los profesionales del sector.

El equipo responsable de la redacción de este informe está formado por **Javier Aran**, consultor de transporte aéreo y vicepresidente 1º de Foro MADCargo, y **Giovana Flores**, MDSC por ZLC (Zaragoza Logistics Center).

Para la elaboración de este informe hemos contado con el equipo de ECS Madrid que han aportado información y su valioso tiempo para culminar con éxito este informe.

Javier Aran



Giovana Flores



Para el benchmarking internacional, se han seleccionado los aeropuertos de Londres-Heathrow, Frankfurt, Ámsterdam, Milan-Malpensa, Bruselas y Paris-CDG. 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 tres aeropuertos que, junto a Madrid, concentran más del 90% de la actividad de carga aérea en la red de Aena: Barcelona, Vitoria y Zaragoza.

La información estadística de Aena incluye los tránsitos de mercancías en el aeropuerto.

Foro MADCargo cumple con los requisitos de privacidad y gestión 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 de los informes que se publican con datos agregados y nunca individualizados.



Observatorio
carga aérea



MADCargo
Foro Madrid Carga Aérea

www.foromadcargo.org