



CAPÍTULO 10

CARGA Y ACTIVIDADES LOGISTICAS

- **Situación del mercado de la carga aérea en Barcelona.**
- **La zona de carga del Aeropuerto**
- **Gestión y promoción del Centro de Carga**
- **Guías de actuación**

En estos últimos años, la aglomeración barcelonesa se está movilizando para representar un papel protagonista en la logística del Sur de Europa.

Transformar el Delta del Llobregat en un espacio logístico de referencia europea requiere desarrollar las funciones intermodales del transporte -todos los modos y especialidades de transporte, de manera amplia e interconectada-, y también las funciones logísticas -servicios de distribución y aprovisionamientos, servicios post-industriales y precomerciales-.

Actualmente la carga aérea en el Aeropuerto de Barcelona tiene un desarrollo muy bajo, sin embargo, si cristaliza el proyecto de desarrollar un hub y el establecimiento de una red de servicios intercontinentales es previsible una aceleración del crecimiento de este mercado hasta alcanzar unas 300.000 toneladas a un horizonte del 2010-2015.

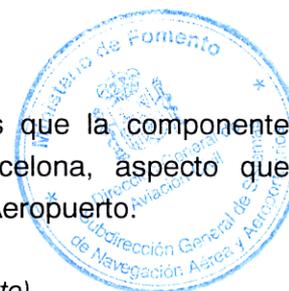
Al desarrollo de un Centro de Carga en el Aeropuerto de Barcelona, con la dotación de una infraestructura y unos servicios competitivos internacionalmente, es la contribución del Aeropuerto a la conformación de la plataforma logística del Sur de Europa a la que aspira la conurbación de Barcelona.

Situación del mercado de la carga aérea en Barcelona

En términos globales, sumando el tráfico en camión RFS y avión, el Aeropuerto de Barcelona ha canalizado en 1998 un total de 111.170 toneladas, con una tasa anual de crecimiento del 9 % anual en los últimos 5 años. El número de operaciones de aeronaves con carga aérea fue en el año 1998 de 86.517, un 39 % del total de las operaciones realizadas en el Aeropuerto. El volumen de carga media embarcada por operación ha sido este último año 933 Kg./operación.

Por modo de transporte en el Aeropuerto es dominante el transporte de mercancías en vuelos mixtos con un 55% del mercado en 1998. La modalidad de cargueros puros

movilizó un 17% y el camión aéreo un 27%. Tenemos pues que la componente intermodal del modo aéreo cobra todo su sentido en Barcelona, aspecto que demuestra el potencial como nodo de actividades logísticas del Aeropuerto.



10.1 Evolución de la carga aérea (camión, avión carguero y mixto)

Año	RFS Tm	Avión Tm	Total Tm	Cuota mercado		
				RFS	Carguero	Mixto
1994	19.000	58.891	77.891	24,4%	15,5%	60,1%
1995	21.000	68.285	89.285	23,5%	14,7%	61,8%
1996	23.450	80.077	103.527	22,7%	15,5%	61,9%
1997	25.840	80.946	106.786	24,2%	16,2%	59,6%
1998	30.498	80.672	111.170	27,4%	17,1%	55,5%

En términos comparativos y salvando las diferencias de localización e inserción en las cadenas de transporte, el Aeropuerto aún tiene unas grandes posibilidades de desarrollo:

- la carga aérea representa actualmente menos del 6,4 % en unidades equivalentes¹ del tráfico total del Aeropuerto, resultado que está por debajo de las cuotas que están consiguiendo otros aeropuertos del mismo entorno geográfico: Milán (9,8%), Madrid (10,9%), Zurich (16,4%),...
- el Aeropuerto Barcelona puede recuperar una mayor participación en el mercado nacional invirtiendo la ligera tendencia hacia la cesión del tráfico a otros aeropuertos nacionales (0,8 % de pérdida de participación en el total nacional en los últimos cinco años)

La principal causa de estos resultados de baja penetración de los fletes aéreos es en parte debido a la no existencia de una red consolidada de servicios aéreos de pasajeros de larga distancia en Barcelona, y la competencia de otros aeropuertos europeos para al atracción de los fletes de larga distancia. Solamente en el año 1998, más de 30.000 toneladas se canalizaron por otros aeropuertos con servicios RFS (camión-avión). Esta situación puede empezar a cambiar si se consolida los servicios diarios non-stop con Nueva York (Iberia, TWA y Delta) y Atlanta (Delta), y se tiene éxito en el establecimiento de nuevos servicios con América Latina y Extremos Oriente. Salvo situaciones excepcionales, caso de Luxemburgo con Cargolux o Bruselas con DHL, el desarrollo de la carga aérea esta asociada a la existencia de una buena oferta de larga distancia. Es por tanto fundamental el proyecto de desarrollar el Hub, estrategia para que Barcelona pueda configurar una competitiva red de **servicios aéreos intercontinentales**.

Un segmento distinto es el **mercado express**, mercado que moviliza en Barcelona unas



18.000 Tn anuales – un 16,2 % del tráfico de carga- y una media de 5 operaciones regulares diarias. Las grandes compañías express DHL y UPS tienen una operación diaria de alimentación con B727 a sus respectivos hubs europeos de Bruselas y Colonia. Las posibilidades de Barcelona en este mercado están asociadas al crecimiento de la demanda de tráficos express del área metropolitana de Barcelona, y en segundo lugar al establecimiento de un centro consolidador a nivel regional.

Otro segmento es el mercado de los **cargueros puros** en servicios regulares de carga. Normalmente estas operaciones se concentran en los grandes corredores intercontinentales (Atlántico Norte, Transpacífico y Europa-Extremo Oriente). Un ejemplo de los mismos es la operación regular de un DC8 del Grupo Iberia en Barcelona. Otras operaciones de cargueros puros son las que están ligadas a los transportes especiales –grandes volumen por estacionalidad, expediciones urgentes de suministros o servicios con Africa, la ex Unión Soviética – mercados con los que no hay oferta suficiente en los servicios regulares de pasajeros.

El gran crecimiento del Aeropuerto de Barcelona en el mercado del camión avión -un incremento de 10.000 toneladas en 5 años²-, ha seguido la tendencia cada vez más acentuada de ver el transporte por carretera como un complemento de la carga aérea. En el mercado interior europeo, la carretera ha ganado la partida al avión excepto en los servicios express, por mayor flexibilidad de las camiones en distancias cortas y el número cada vez mayor de restricciones a las operaciones aéreas nocturnas. Posicionarse en este mercado exige disponer de una amplia oferta de servicios aéreos de larga distancia y una excelente red de alimentación de vuelos regulares, combinada con una buena red de servicios de camión-avión. Hay muchos aeropuertos que han entendido que el camión no es un mal a evitar, sino que es un instrumento muy valioso para la captación de fletes de otros aeropuertos. Esto exige disponer de **espacios acondicionados** para el servicio de **transporte terrestre** de gran capacidad.

Las previsiones del Operador del Centro de Carga son superar las 300.000 toneladas en el año 2015, lo que implica crecer a una tasa anual del 6% anual. Un porcentaje significativo de esta mercancía se seguirá manejando en camión, cuota que ira disminuyendo hasta llegar a un 20% del total, a medida que Barcelona desarrolle la red de servicios aéreos intercontinentales.

La zona de carga del Aeropuerto

Actualmente, las operaciones de carga aérea se realizan en la zona Oeste de la Terminal de Pasajeros.

¹ 100 Kg de carga equivalen a 1 pasajero

² Ha representado el 35% del crecimiento del mercado de fletes en el periodo 1994-98.



Esta zona está siendo explotada bajo contrato de concesión por una empresa subsidiaria de AENA: Centros Logísticos Aeroportuarios S.A. (CLASA). **CLASA** tiene la plena responsabilidad de **promoción, gestión, operación y mantenimiento de la zona.**

La zona de carga dispone de una plataforma de 90.000 m² para el estacionamiento de aeronaves, dos terminales de carga general, gestionadas por los dos agentes de handling autorizados, Iberia y Aldesa/Ogden, una terminal multi-usuario ocupada por los operadores con autorización para realizar el autohandling (compañías express, empresas courier,..) y un edificio de correos.

Además de estas instalaciones propias para la gestión de la actividad de carga aérea, en esta zona se encuentran las instalaciones de CLH y Shell y la nave de taller de servicios de campo del handling Iberia (MET).

La terminal de Iberia dispone de casi 21.000 m² de nave con instalaciones especiales para animales vivos, cámaras para la conservación y congelación de productos perecederos, cámara acorazada, y más de 3.000 m² de oficinas. Dispone de 23 espacios de atraque en el muelle del lado tierra y 6 puertas en el lado aire. Está dotada de básculas de suelo, de paquetería y sistemas de precisión. La capacidad de tratamiento de carga, para unos ratios de 7,5–10 Tn/m²/año está alrededor de 160.000-213.000 Tn/año. La capacidad es suficiente para procesar las 48.000 Tn que manejó Iberia-Handling en el año 1998.

La **terminal** del agente de handling **Ogden Cargo**, perteneciente al grupo logístico Aldeasa, tiene una dimensión en planta de 10.000 m². Cuenta con instalaciones especiales para animales vivos, cámaras frigoríficas y de congelación, una cámara acorazada y una sala de laboratorio de inspección veterinaria. La nave dispone de 12 muelles de atraque para camiones en el lado tierra dotadas de 5 básculas y 2 puertas de acceso a la plataforma de aeronaves en el lado aire. Esta terminal tiene capacidad para manejar del orden de unas 76.000- 100.000 Tn/año, capacidad superior a las 32.000 Tn que manejó en el año 1998.

Además de las dos Terminales Generales, la zona de carga cuenta con una **nave multicliente** en primera línea de 4.500 m² ocupada por compañías courier de transporte urgente (TNT, UPS, DHL, Global Express y Tadair). En esta nave se manejaron en 1998 alrededor de 20.000 toneladas.

En el lado tierra, frente a las terminales generales existe una calle de maniobra y una área de estacionamiento. El volumen de vehículos ligeros de trabajadores, usuarios,



vehículos en espera de documentación o de carga, etc., crea una fuerte congestión con las consiguientes dificultades operativas. Para solucionar este problema que CLASA, en el contexto de su plan operativo de mejora de la gestión de la zona de carga, va a abordar con la implantación un sistema de control de acceso de vehículos a muelles y calle de maniobra de terminales que será gestionado por los propios agentes generales de handling.

Además de este plan operativo, CLASA tiene como objetivo estratégico el fomento de la carga aérea y su integración con actividades logísticas de valor añadido. Para ello se ha concebido la ampliación de las infraestructuras existentes para conformar un Centro de Carga Aérea que extienda el concepto de terminal de carga tradicional a un concepto de parque logístico integral. Los criterios básicos de desarrollo y ordenación de la zona son:

- **primera línea** a pie de la plataforma de aeronaves dedicada a agentes de handling y compañías aéreas y **segunda línea** diseñada para transitarios, agentes de carga y operadores logísticos en general.
- **ofertas específicas** para demandas especializadas.
- integración y colaboración con la **comunidad logística** para la reducción del tiempo mínimo de tránsito de las mercancías, simplificación de procedimientos, reducción de costes,
- **reserva de suelo** para dar respuesta a las demandas del sector a largo plazo

En el periodo 1999-2001, CLASA prevé:

- la construcción de un Edificio de Servicios Generales,
- la promoción de dos naves de primera línea y dos de segunda línea
- la construcción de un aparcamiento elevado para vehículos ligeros y la habilitación de un aparcamiento de superficie para vehículos pesados.

Por su parte Aena/Barcelona va a ejecutar el próximo año el proyecto de ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves para dar acceso directo a la misma desde las nuevas naves que se van a promocionar en la primera línea.

El edificio de **Servicios Generales**, situado en segunda línea, albergará oficinas y una amplia gama de servicios. Está concebido como un centro de negocios que integrará a todos los operadores de la cadena logística; compañías aéreas, agentes de aduanas, transitarios, agentes de aduanas. Además de los 8.000 m² de oficinas, se habilitarán



1.150 m2 para servicios aduaneros, 1.600 m2 en planta baja para el establecimiento de restaurantes-cafetería, oficinas bancarias y locales, y 250 m2 para un centro de negocios que ofrecerá servicios de alquiler de salas.

El **aparcamiento** elevado para **vehículos ligeros** tendrá una capacidad de 1000 plazas, a las que se añaden unas 300 plazas adicionales en superficie asociadas a las parcelas de terminales y naves. Al finalizar la actuación 1999-2001, estarán habilitadas más de 400 plazas para **vehículos pesados**.

A la finalización de esta primera fase, las futuras actuaciones tendrán por objetivo completar la primera y segunda línea de carga desarrollando por completo la zona al sur de la actual traza del ferrocarril:

- ampliación del edificio de servicios generales una vez se haya reubicado la nave-taller del MET de Iberia,
- naves de primera línea cuando se haya habilitado más espacio tras el desvío de la C-246 y el traslado de la zona social del Aeropuerto.

La segunda dimensión de la actuación se orientará al desarrollo de una **zona de actividades logísticas** en una **tercera línea**, orientada a operadores de logística de valor añadido y departamentos logísticos de grandes empresas del sector de electrónica, etc.

Gestión y promoción del centro de carga

El proyecto de consolidar el Aeropuerto de Barcelona como centro logístico de orden europeo se complementa a cuanto antecede con actuaciones en otros vectores:

- conseguir que el Centro de Carga sea reconocido por la calidad de sus operaciones, esto es, **servicios aduaneros** 24 h durante 7 días a la semana, tratamiento automatizado de la **información** y que integre a los distintos elementos de la cadena logística, **precios** de operación y establecimiento competitivos, flexibilidad para las autorizaciones de handling en rampa, etc. En este sentido se acaba de constituir **el Comité Operativo del Centro de Carga Aérea de Barcelona** que integra al conjunto de la comunidad aeroportuaria (Aduanas, el Colegio de Agentes de Aduanas, Atea, las compañías de handling, la Asociación Española de Couriers Internacionales y la asociación de compañías aéreas.



- desarrollar una **promoción comercial** para posicionar el Aeropuerto de Barcelona en el mercado de fletes aéreos para aumentar nuestra **capacidad de transporte** (destinos, frecuencias, capacidad bodegas). A tales efectos se acaba de constituir **Barcelona Airport Cargo** (Agrupación de Interés Económico constituida por entidades pertenecientes a la Generalitat de Catalunya, la Càmera de Comerç, el Consorci de la Zona Franca, l'Autoritat Portuaria de Barcelona y AENA). Las actividades de promoción comercial se conformarán en base a acciones específicas a los distintos segmentos de mercado; transporte de carga en aviones de pasajeros con prioridad a los servicios de larga distancias, servicios express, cargueros regulares y los cargueros chárter.

Guías de actuación

El Aeropuerto impulsará el desarrollo de un Centro de Carga Aérea en el Aeropuerto con una capacidad para procesar más 500.000 toneladas anuales. La concepción del Centro facilitará la implantación de actividades logísticas de valor añadido y la integración del Aeropuerto en cadenas multi-modales, en especial con el transporte por carretera.

Se asignará un espacio de 63,6 Ha en el lado oeste de la actual terminal de pasajeros, con un frontal sobre la plataforma de 1.300 metros y una plataforma para el estacionamiento de aeronaves dedicadas al transporte de carga de 275.000 m². A la primera y segunda línea, se asignará una superficie de 50,71 Ha y a actividades de logística se asignará una superficie de 10,54 Ha.

Los accesos viarios a la Zona de Carga serán diferenciados respecto a los de pasajeros y a través de un nuevo nudo a construir en el desvío de la C-246. El Centro estará conectado con la ZAL del Puerto a través de la nueva Ronda Sur de El Prat del Llobregat.

Aena, a través de CLASA, promoverá la movilización de inversiones y la captación de tráfico al Centro de Carga Aérea.