

# MANIFIESTO POR LA COMPETITIVIDAD DE LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA

Las entidades firmantes, representantes de la comunidad de carga aérea y de las organizaciones sectoriales implicadas en el desarrollo del transporte de mercancías por vía aérea

## CONSIDERANDO

Que en el año 2018 se ha alcanzado el millón de toneladas de carga aérea en la red de aeropuertos de Aena con un crecimiento sostenido desde 2013 equivalente a un 10% anual. El 90% de la carga aérea en España se concentra en cuatro aeropuertos: Madrid, Barcelona, Zaragoza y Vitoria.

El valor de mercancía gestionada por modo aéreo en los aeropuertos españoles alcanzó en el año 2015 los 31.782 millones de euros. La participación del modo aéreo en valor económico fue en este año del 7,2% de las exportaciones y el 5% de las importaciones.

El impacto del transporte aéreo sobre el crecimiento de la economía en su zona de influencia es muy significativo. Se estima que un incremento del 10% de la oferta de asientos en las compañías aéreas que operan en un aeropuerto internacional incrementa las exportaciones en un 3,3% y las importaciones en un 1,7%.

Los cambios en los hábitos de los consumidores han resultado en la demanda de productos con plazo garantizado en las entregas y de productos con temperatura controlada, lo que requiere una cadena de suministro transparente, predecible y de calidad, y pone en valor el modo aéreo.

El importante crecimiento en la actividad, de forma sostenida en los últimos años, ha tensionado los procesos logísticos en el transporte de mercancía por vía aérea, y afectado la actividad de las empresas del sector y organismos públicos involucrados en la actividad.

Como resultado de esta situación se ha producido un retroceso en la eficiencia logística del transporte aéreo de mercancía comparada con los principales aeropuertos europeos competidores. Esta situación, que está provocando desvíos de carga en camión a aeropuertos europeos, se refleja especialmente en los aeropuertos de Madrid y Barcelona:

- Importantes retrasos en la aceptación y entrega de la mercancía en las terminales de carga aérea.
- Problemas en la gestión de los controles físicos de los servicios para aduaneros, al no tener ajustadas sus plantillas al incremento de los volúmenes gestionados y al número creciente de operadores instalados.
- Problemas en la gestión de los requerimientos de seguridad operativa y la seguridad física en los recintos (*Safety & Security*).
- Congestión de vehículos y problemas en la accesibilidad y circulación interna en los centros de carga aérea en las horas puntas de mayor afluencia a las terminales.

Según datos de IATA el índice de conectividad aéreo (ACI) sitúa a España en una excelente quinta posición sobre 154 aeropuertos estudiados. Sin embargo cuando se analizan los índices relacionados con el transporte de mercancías la situación empeora notablemente. El índice de facilitación del comercio por vía aérea (ATFI) baja esta posición hasta el puesto 33 sobre 124 países, y el puesto 17 sobre 135 países analizados para el índice de facilitación de *e-freight* (EFFI).

Del análisis de los principales aeropuertos europeos se observa que han desarrollado en los últimos años estrategias para optimizar la eficiencia logística basada en la digitalización de los procesos logísticos existentes, y su posterior uso como herramienta para la innovación en el tratamiento de la mercancía. Estos proyectos se articulan a través de plataformas CCS (*Cargo Community Systems*) concebidos como plataformas de intercambio de información entre los distintos actores (transportistas aéreos y terrestres, agentes de handling en rampa y terminales, agentes de carga/transitarios, aduanas y organismos gubernamentales involucrados en la actividad), y dotadas de soluciones informáticas para resolver los problemas de la carga aérea en los aeropuertos. Es el caso de los productos disponibles en los aeropuertos de Frankfurt, Ámsterdam- Schiphol, París y Bruselas, en los que los gestores aeroportuarios actúan como impulsores de los citados proyectos en gestión colaborativa con la comunidad de carga local.

De forma global una de las prioridades de la Comisión Europea es la digitalización del transporte y la logística. Se pretende trabajar en la eliminación de barreras al mercado único de transporte a través de medidas que mejoren la logística y hagan uso de sistemas digitales: mejorar los sistemas de intercambio de información, simplificar los procedimientos administrativos, mejorar la trazabilidad de las mercancías, optimizar horarios y flujos de tráfico, disminuir las emisiones de CO2, aumentar la seguridad y las medidas de prevención de daños de mercancías perecederas y peligrosas, así como mejorar el mantenimiento de los vehículos y las infraestructuras.

En el caso de España la situación de la digitalización en carga aérea es la siguiente:

1. Un bajo nivel en intercambios de información digital entre las empresas con un número reducido de iniciativas, que presentan soluciones fragmentadas, un nivel de aceptación bajo y que no han resuelto los problemas específicos señalados: se mantiene la documentación en papel, grandes retrasos en los procesos físicos y documentales del transporte, etc., afectando a la eficiencia y al desarrollo propio del negocio, y por tanto favoreciendo a otros aeropuertos foráneos.

Como consecuencia de esta situación y de la escasa implicación de universidades y de centros de investigación, el nivel de innovación en la logística de carga aérea en España es muy reducido.

2. Avances significativos por parte de la administración aduanera para el desarrollo de la Ventanilla Única Aduanera (VUA), buscando integrar en un único punto los procesos documentales de los operadores ante los distintos organismos públicos involucrados con responsabilidad en actividades de inspección y control (Ministerios de Sanidad, Agricultura, Comercio y Agencia Española de Medicamentos y productos Sanitarios). Sin embargo los distintos organismos no presentan un nivel homogéneo en el despliegue de sus propios sistemas de información, con el consiguiente lastre en la efectividad final de la VUA, y no se está trabajando sobre los procesos en la exportación
3. Esfuerzos continuados de IATA en la implantación del e-awb, conocimiento aéreo electrónico estandarizado usando mensajería XML, con un nivel de implantación relativamente significativo hasta la fecha.

4. El comercio electrónico, los productos perecederos y farmacéuticos, tipologías claves para el crecimiento sostenido de la carga aérea en los próximos años por su alto potencial de crecimiento, exigen elevados grados de transparencia, calidad y sistemas de seguimiento de las expediciones, que solo son posibles mediante la digitalización de los procesos.

## MANIFESTAMOS

La necesidad urgente de mejorar la competitividad de la carga aérea en los aeropuertos españoles, resolviendo las crecientes ineficacias logísticas detectadas en los últimos años. Esta situación lastra los crecimientos futuros y limita el crecimiento de las exportaciones de bienes producidos en España, con el consiguiente impacto en el PIB nacional. Para alcanzar este objetivo es obligado avanzar en la digitalización de los procesos logísticos a través del compromiso de Aena y los organismos públicos involucrados en la actividad:

1. La decidida implicación de Aena en la mejora de la competitividad del transporte aéreo de mercancías en los aeropuertos españoles, con el objetivo, compartido con el sector, de incrementar los volúmenes de mercancías transportadas, aumentando los tráficos extracomunitarios y reduciendo los desvíos de carga a aeropuertos europeos competidores, para lo cual se considera clave la digitalización de la cadena logística del transporte aéreo de mercancías a través de las siguientes actuaciones:
  - a) IMPULSAR la digitalización de la carga aérea asumiendo un papel activo en el desarrollo colaborativo de una plataforma digital de intercambio de información entre las empresas de la comunidad de carga, y de estas con los organismos de la administración involucrados en la actividad. La plataforma deberá estar dotada de aplicaciones orientadas a la mejora de la eficiencia en los procesos logísticos, tanto en el lado aire como en el lado tierra de los aeropuertos, y que den respuesta a la problemática actual optimizando la actividad de las empresas y modos de transportes involucrados

- b) COLABORAR con IATA para promover la implantación del e-awb en la comunidad de carga aérea y la declaración electrónica de mercancías peligrosas (e-DGD)
- c) IMPULSAR los procesos de certificación y digitalización para tipologías diferenciadas de productos (singularmente productos farmacéuticos y perecederos), y la dotación de instalaciones específicas en los aeropuertos que se justifique por volúmenes gestionados y orientación.
- d) IMPULSAR los procesos de digitalización relacionados con la seguridad operacional de la carga aérea según protocolos regulados por AESA entre entidades de la cadena de suministro sujeta al régimen RACK (expedidores conocidos, agentes acreditados y transportistas AVSEC), así como de identificación digital previa de los conductores que acceden a las terminales
- e) RESPONDER a las demandas del comercio electrónico, que presenta altos crecimientos sostenidos con elevados niveles de inversión en suelos logísticos próximos a aeropuertos y en la digitalización de procesos. Los operadores de comercio electrónico exigen de sus proveedores soluciones alineadas con su modelo de negocio
- f) DESARROLLAR un sistema digital de monitorización y control de la calidad de servicio de la carga aérea, con el objetivo de evaluar de forma continuada la posición competitiva con otros aeropuertos europeos, y facilitar el desarrollo de planes de mejora.
- g) PROMOVER de forma activa la utilización del modo aéreo en las operaciones logísticas de los sectores industrial y comercial, reforzando la comunicación con los operadores logísticos
- h) ESTABLECER una mesa de coordinación de la carga aérea con la presencia de la comunidad de carga representada por las organizaciones sectoriales, grupos de interés y los organismos involucrados de la administración.

2. Requerir del Departamento de Aduanas de la AEAT y de los organismos públicos involucrados en actividades de inspección y control de la carga aérea (Ministerios de Sanidad, Agricultura y Comercio, así como la Agencia Española de Medicamentos y productos Sanitarios) el desarrollo de la ventanilla única aduanera (VUA), completando la digitalización integral de los procesos de control documental. El objetivo debe ser agilizar el despacho de mercancías basados en la simplificación de procesos administrativos, y la gestión por Aduanas de un único punto de entrada a través del servicio web. La VUA debe ser implementada tanto a la importación como a exportación, con el fin de ser una herramienta de ayuda para el incremento de las exportaciones de bienes producidos en España, agilizando los procesos de las operaciones aduaneras y para-aduaneras relacionadas con las mismas. Asimismo es imperativo que los citados organismos dispongan de los recursos humanos necesarios para una gestión eficiente de los controles físicos, y la coordinación entre ellos para evitar retrasos y duplicidades

*Madrid y Barcelona XX de febrero de 2019*

Foro MADCargo

AIR CARGO CLUB

AECA

ALA

AEUTRASMER

ASEATA

Consejo General Agentes de Aduanas

FETEIA

IATA

UNO