

TEMA DEL DÍA

Servicios aéreos

Páginas 2 a 4

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

CIFRAS EN TONELADAS



RÁNKING DE AEROPUERTOS EN ESPAÑA

CARGA DE MERCANCÍAS EN TONELADAS

Madrid	558.695
Zaragoza	182.660
Barcelona	177.271
Vitoria	64.489
Gran Canaria	19.640
Valencia	14.515
Tenerife Sur	12.596
Sevilla	9.891
Palma de Mallorca	9.021
Alicante	4.032

1.068.394 toneladas se movieron en los aeropuertos españoles en el 2019

+5,6% SOBRE EL AÑO ANTERIOR

LOS CINCO OPERADORES QUE MÁS CARGA MUEVEN

TONELADAS



DESDE DÓNDE LLEGAN LAS MERCANCÍAS

TONELADAS LLEGADAS A ZGZ

DOH	Catar	28.823
DWC	Emiratos Árabes	11.799
ICN	Corea del Sur	7.871
DMM	Arabia Saudí	7.789
CGO	China	5.167
SVO	Rusia	5.016
LUX	Luxemburgo	2.587



BALANCE ANUAL DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN (AENA)

Zaragoza logra un histórico segundo puesto en mercancías transportadas

Movió 182.659 toneladas en el 2019 y, tras crecer un 9,5%, relega a El Prat y solo Barajas le supera

La Cámara de Comercio ve margen de mejora en mercados como la alimentación y el 'e-commerce'

F. MANTECÓN / D. LÓPEZ
eparagon@elperiodico.com
ZARAGOZA

El Aeropuerto de Zaragoza, tras varios meses de puntuales crecidas, alcanzó en el 2019 un histórico puesto como segunda terminal de España en transporte de mercancías, con el trasiego de 182.659 toneladas con origen o destino en la capital aragonesa. Solo el Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 558.566, superó a la pista de Garrapinillos, que dejó atrás, por más de 5.000, a la de Barcelona-El Prat, según los datos oficiales publicados por Aena.

Desde el 2006, con la multinacional Inditex fletando vuelos con productos salidos desde la plataforma logística Plaza, donde se instaló tres años antes, el crecimiento del paso de mercancías internacionales por el aeropuerto zaragozano ha sido exponencial. Ha aumentado durante 16 años consecutivos y de la mano de la firma gallega que hoy mueve el 75% de la carga o más. Y ahora,

siendo segundo en el país, le toca consolidarse.

Durante el 2019 se produjo un crecimiento del 9,5% respecto al 2018, un aumento que está cerca de duplicar la media nacional (del 5,6%) y que es el mayor entre las instalaciones con un volumen de mercancías destacable. De hecho, muchos de ellos pierden.

Analizando los lugares de procedencia y destino de las mercancías, destacan los envíos desde los países árabes, que copan tres de los primeros puestos de la lista, con la presencia de aeródromos de Catar (con 28.337 toneladas), Emiratos Árabes (11.799) o Arabia Saudí, con 7.789. En el tercer puesto se cuela por poco el aeropuerto Incheon de Corea del Sur, con 7.871 toneladas. En la lista de procedencias también aparecen instalaciones rusas o chinas, así como Luxemburgo.

Teniendo en cuenta que el grueso del tráfico de mercancías deriva de Inditex, se podría trazar así un mapa de procedencia (no necesariamente de fabri-

El tráfico en España creció un 5,6% y volvió a superar el millón de toneladas

► El tráfico de mercancías por vía aérea en los aeropuertos españoles volvió a superar el año pasado el millón de toneladas (1.068.394), tras incrementarse en un 5,6% respecto al 2018. La lista la lidera de forma destacada el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 558.566, que creció un 7,4%. Zaragoza creció más para alcanzar el segundo puesto, con su 9,5%. De hecho solo lo superan aeródromos con mucha menor carga, como el de Málaga, que alcanzó las 3.080 toneladas con un incremento del 11,3%, u otros sin apenas tráfico, como el de Burgos, que aumentó un 2.377 pero quedó en 39 toneladas.

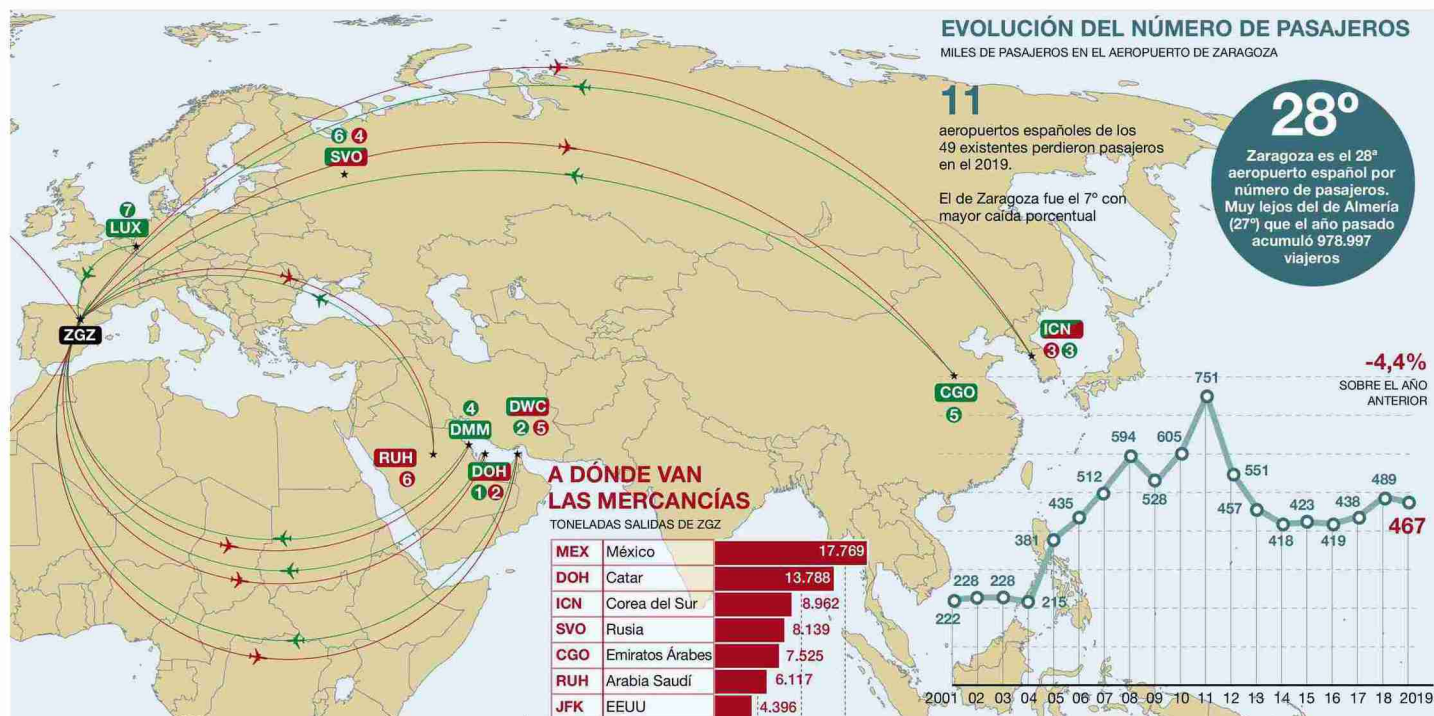
cación) de las prendas, que luego, por orden de importancia, se destinan a México (17.769), Catar (13.788), Corea del Sur (8.962) o Moscú, además de Estados Unidos o China, entre un amplísimo mercado de receptores.

De hecho, la diferencia entre la llegada de mercancías, con 80.823 toneladas, y la salida de las mismas, con 101.836, es más que notable. Y es uno de los motivos que despierta el optimismo entre los empresarios zaragozanos y aragoneses.

CRECIMIENTO // Así lo pone de manifiesto Diego Artigot, responsable de logística y transporte de la Cámara de Comercio de Zaragoza. Para el analista, el dato de ayer es «muy positivo», en la medida en que consolida una «trayectoria importante» de crecimiento de la infraestructura. Un éxito del que además se sienten partícipes, dado que la Cámara forma parte del comité facilitador de carga aérea, que potencia y difunde el uso logístico del ae-

ropuerto. Según explicaba Artigot, aparte de Inditex, algún envío de pescado congelado y otros vuelos puntuales de animales vivos, la terminal de Garrapinillos aún tiene margen de mejora en el envío de mercancías, como demuestra precisamente la descompensación entre llegadas y salidas.

En este último aspecto, trabajan para potenciar cargamentos de productos con mucho potencial, como la agroalimentación, la farmacia o el e-commerce. Los dos primeros se beneficiarían de la inmediatez que necesitan por lo perecedero de los productos, y en cuanto al comercio, es un sector todavía infraexplotado en Aragón, cuando está arrojando crecimientos «de doble dígito», en los últimos años. En este sentido, la llegada de Amazon, al tratarse de centros de datos, no contribuirá al mayor despegue, pero sí puede crear sinergias que aumenten la necesidad de tráfico de mercancías del aeródromo de la capital aragonesa. ■



Análisis

RICARDO Barceló



El despegue definitivo

Nadie en Aragón imaginó que un día el aeropuerto de Zaragoza llegaría a rebasar al de Barcelona-El Prat como segunda instalación más importante de España en carga. Nadie soñó que un día los aviones que despegan de la pista de Garrapinillos serían una pieza clave en el engranaje en la estrategia exportadora del gigante Inditex. Quizá nadie se atrevió a creer que las mercancías y la logística serían uno de los ejes vertebrales de la economía aragonesa. Pero todo eso es ya una realidad.

El hito logrado por el aeropuerto supone un punto de inflexión y una inyección de autoestima en vena. Pero habrá que seguir soñando para que la terminal, un día no muy lejano, sea capaz de diversificar su negocio más allá del textil y, por ejemplo, convertirse en uno de los puntos de origen del comercio electrónico en España. Y mientras, habrá que seguir en el empeño de que el aeropuerto sea capaz de despegar. Algún día. =

TURISMO Y NEGOCIOS

Los pasajeros bajan en 20.849 en un año pero la DGA es optimista

► Se contabilizaron 467.774 viajeros, un 4,4% menos, pese a la inversión del Ejecutivo

► El Gobierno de Aragón achaca la caída a la eliminación de vuelos a las islas

F. M. H. / D. L. G.
 eparagon@elperiodico.com
 ZARAGOZA

Frente a las muy positivas cifras en tráfico de mercancías en el Aeropuerto de Zaragoza el año pasado, las de pasajeros supusieron un revés, al perderse 20.849 viajeros respecto al 2018 y quedar en 467.774, un 4,4% de caída. Este registro mantiene a la terminal en los registros de los últimos años, que no remontan desde hace 8 años. Pese al dinero invertido por la DGA para remontar, con nuevas rutas como las de Lisboa y Gran Canarias, estrenadas el pasado octubre, es uno de los once aeropuertos españoles que han empeorado sus registros.



► Unos pasajeros abordan un vuelo con destino a París, en octubre.

Pese al mal dato, el Gobierno de Aragón es optimista respecto al futuro, pues considera que la estrategia de la Mesa de Conectividad Aérea para desestacionalizar los vuelos, más allá del verano, y cambiar el perfil del viajero a uno más internacional y de negocios, está funcionando. Así lo explica el secretario general técnico del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda de la DGA, Juan Mar-

tín. Según su análisis, el descenso es imputable a la eliminación de los destinos veraniegos a Ibiza, Palma de Mallorca y Lanzarote, así como la reducción de frecuencias a Menorca. Unas «decisiones operativas empresariales» tomadas por compañías privadas en rutas no subvencionadas por la DGA, destacó Martín.

Este factor supuso de hecho una reducción de 42.133 pasajeros, parcialmente compensa-

da con los 20.730 que aumentaron las rutas internacionales y en Gran Canaria. Que son, precisamente, el perfil de uso «empresarial, comercial, turístico y social que genera valor añadido, frente al recreativo y vacacional», según Martín. Además, destacó que operadoras como Volotea y Binter han comenzado a operar rutas, mostrando el «atractivo» de la instalación.

Pese a este cambio de perfiles, la lista de destinos preferentes no cambia demasiado, con Londres en cabeza (con más de 91.000 viajeros entre ida y vuelta), seguida de Palma, Milán-Bérgamo y los dos destinos a Rumanía, Bucarest y Cluj-Napoca, que suman más de 92.000 viajeros entre los dos.

Mientras, también en Aragón, el aeropuerto de Huesca-Pirineos continuó siendo el de menor uso de los que gestiona Aena en España, e incluso cayó a menos de la mitad respecto al 2018, quedando en 622 pasajeros. Sin embargo, en cuanto a operaciones (despegues y aterrizajes) supera incluso a Zaragoza, al servir como escuela de vuelo. Todo en un año en el que los viajeros aumentaron un 4,4% en toda la red nacional de aeropuertos. =

Servicios aéreos ▶ Entrevista al responsable de la terminal en Zaragoza

Páginas 2 a 4 ◀◀◀

«Ser segundos, ni es un sueño ni nos lo quitará dejar de serlo»

MARCOS DÍAZ Director del aeropuerto de Zaragoza

DAVID LÓPEZ
dllopez@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

NIURIA SOLER

–Zaragoza ya es el segundo aeropuerto en España en carga, un hito histórico. ¿Es un sueño puntual o podría consolidarse?

–La posición estadística en el ranking nacional es solo eso, un dato estadístico. Este año podemos estar segundos y el que viene terceros o cuartos. Al final eso es irrelevante, lo realmente importante es que como infraestructura siga creciendo mientras en el contexto internacional se nota una ralentización. Ha sido un 2019 muy bueno pero ni es un sueño ser segundos ni nos quita el sueño si dejamos de serlo.

–No se recibe con mucha euforia. ¿Se percibe la que sí puede tener hoy la comunidad autónoma?

–Uno siempre tiende a defender las infraestructuras locales y es normal sentir cierto orgullo. En otras comunidades puede estar más focalizado a los pasajeros, pero Zaragoza ya está en el mapa logístico mundial y no solo a nivel aéreo, sino también terrestre, ferroviario e incluso marítimo con la Terminal de Zaragoza. Es algo de lo que sentirse muy orgulloso, con un aeropuerto envidiable, unas infraestructuras y un personal muy orientado a que la operativa sea lo más ágil y eficiente posible, y es eso lo que las compañías detectan aquí y no tanto en otros.

–¿Qué claves han influido este pasado año para lograrlo?

–Se han empezado inversiones importantes y hay que seguir haciéndolo para ser más eficientes. Al final la decisión de operar de las compañías es meramente empresarial. No vuelan desde Zaragoza porque le tengan más cariño sino porque es mejor para sus intereses económicos.

–¿Cómo van esas obras y cómo ayudará a ese crecimiento?

–La renovación de las calles de rodaje ha finalizado ya, a la plataforma le queda dos meses y estará operativa en primavera, aumentando un 40% su capacidad, y la nueva terminal de carga debía haber empezado ya a construirse pero han surgido algunos problemas con la adjudicación, normales al inicio. Pero se unirá a las cinco existentes otra de 3.500 metros cuadrados que es el doble de las que ya hay. Y está adjudicada su explotación a Swis-



▶ El director del aeropuerto, Marcos Díaz, ayer en la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

sport, que es un agente distinto y fomenta la competitividad.

–¿Zaragoza podría mover mucha más carga o está en sus límites?

–No se sabe qué volumen puede llegar a mover, depende de cuándo decidan operar las compañías. La operativa se divide en pistas, plataformas, terminales de carga y agentes asociados, y puede darse un cuello de botella en alguno de ellos. De lo que se trata es que todos estén equilibrados. No sirve de nada tener una de las mejores pistas de España sin una plataforma donde aparcar esos aviones. Hay que actuar sobre esos cuellos de botella que se detecten. Porque hasta que se ejecuta la obra igual pasan dos años.

–¿Tiene algo que ver el contexto sociopolítico actual o la situación de Cataluña para un 2019 así?

–La carga susceptible de ser transportada por avión es muy limitada y cuando una compañía lo hace es porque no tiene más remedio. Pero el servicio que presta una compañía es igual, operen en Zaragoza, Barcelona, Vitoria o Sevilla. No está relacionado con la coyuntura política.

–El tráfico de viajeros sigue siendo el talón de Aquiles. ¿Cómo se

“

«Se presta el mismo servicio aquí que en Barcelona. No hay relación con la coyuntura política»

«Nuestra ubicación es un aliciente para las mercancías y un hándicap para traer más pasajeros»

«Llenar un avión de viajeros es fácil, hacerlo rentable es lo más difícil para las compañías»

explica que bajen a pesar del esfuerzo económico de la DGA?

–La posición geográfica, que es un aliciente a la hora de enviar o recibir mercancías es un hándicap a la hora de sacar o traer pasajeros, porque estamos muy bien comunicados con dos hubs internacionales como son Madrid y Barcelona. Seguramente, nuestro usuario no es el de negocios dentro de la península, sino de conexión con ciudades mal comunicadas con Aragón, como es Galicia, o de grado medio con más potencial en Europa. De lo que se trata es de localizarlas y de hablar con compañías para establecer rutas. No es fácil, porque Zaragoza no se conoce fuera de España. Ha habido compañías a las que hemos tenido que explicar qué es Zaragoza y Aragón, y qué podemos ofrecerle, y la implicación de todos los agentes. Cuando lo conocen saben que es un destino por el que apostar.

–Por un lado se dice al ciudadano que tiene potencial para ser referente en todo el valle del Ebro y luego la estadística da un baño de realidad. ¿Aragón está soñando demasiado?

–El valle del Ebro es muy largo y es verdad que en un radio de dos horas por carretera hay unos 2,5

millones de habitantes. Pero también que a su alrededor no hay núcleos poblacionales significativos como pasa en Sevilla, Málaga, Granada o Valencia. Tratamos de demostrar que tenemos un aeropuerto cómodo y con bondades como que puedes embarcar solo 45 minutos antes de despegar, mientras en otros grandes se emplea ese tiempo solo en caminar hasta la puerta de embarque.

–¿Cómo están funcionando las nuevas rutas de Lisboa y Gran Canaria? ¿Se ha acertado?

–Van muy bien, el índice de ocupación es muy alto. Canarias es un destino siempre seguro y Lisboa, también.

–Y hay tres nuevas para el 2020 a Marrakech, Viena, Santiago...

–Creo que hay un tráfico potencial muy importante y la compañía que los opera, a esos precios, es un aliciente más en ambos sentidos. Son interesantes desde el punto de vista turístico, cultural y empresarial. No tengo ninguna duda de que funcionarán bien.

–¿Qué destinos pueden ser más interesantes a futuro?

–Tenemos detectados como destinos potenciales algunas ciudades de Italia, otras en Alemania, París podría tener una ruta todo el año, Canarias por supuesto, y alguna más en Reino Unido. Pero no es fácil convencer a las compañías, que deciden operar sus aviones donde más rentabilidad les sacan. Llenar un avión es fácil, hacerlo rentable es más difícil.

–Roma era un objetivo prioritario para la DGA en Zaragoza. ¿Ya no es tan interesante?

–El problema de Roma es que las tasas de todos sus aeropuertos son extremadamente caras y las compañías se lo piensan mucho porque no es viable poner una ruta de bajo coste con tarifas así. Roma es muy interesante pero no parece un destino que se vaya a establecer a corto plazo.

–¿Volverá Ibiza? Su ausencia ha hecho mella en el total del 2019.

–Este año Air Nostrum tiene programadas dos frecuencias semanales. Es un destino que siempre ha funcionado y desconozco los motivos por los que todas decidieron retirarlo. Pero tiene un problema de disponibilidad de plazas hoteleras y poner aviones pero no tener donde alojar a los pasajeros es un mal negocio. =