



Los fletes de carga aérea desde China se disparan por la presión del coronavirus

El impacto del coronavirus en la industria aérea ha provocado la cancelación del 90% de los vuelos de pasajeros en España esta semana, según datos de Eurocontrol. Aunque los cargueros no se han visto afectados, la reducción de la capacidad de carga de los vuelos comerciales ha llevado a la especulación en los precios por kilo transportado. El experto de la consultora de transporte aéreo GPA, Javier Enebral, ha explicado en el marco de un seminario online organizado por Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL) que el precio en las conexiones entre China y Europa, a fecha de 17 de marzo, habían aumentado el 16% interanual. Por su parte, en otras rutas, como entre Shanghai y América del Norte, el incremento ha alcanzado el 30%; y entre Hong Kong y Estados Unidos, el 10%.

“Prácticamente ya no tenemos conexiones directas de largo radio en Barcelona,

exceptuando los vuelos de carga”, ha especificado el director general de GPA, Jaume Adrover. En cuanto a servicios cargueros se refiere, España dispone en la actualidad de una red regular que ha sido recientemente complementada con nuevos destinos. En este sentido, además de las ubicaciones mostradas en el gráfico que acompaña esta información, otras compañías aéreas como IAG Cargo, Alba Star, Vueling o Qatar Airways también operan a día de hoy este tipo de vuelos. A este respecto, destacan iniciativas como el corredor sanitario entre España y China, el puente aéreo de la danesa DSV o los charter contratados por Modaltrade Europa, entre otros.

Por su parte, Enebral ha explicado que Barcelona contaba antes de la crisis con 47 destinos intercontinentales, mientras que Madrid disponía de 73. En la actual situación, estas conexiones se han visto reducidas el 93% y el 92%, respectivamente. El tercer aeropuerto para la carga aérea en España, Zaragoza, no se está viendo particularmente afectado por la situación, pues solo el 1% de sus mercancías viajan en bodegas de avión. Este porcentaje contrasta con Barcelona, con el 74% del total de carga; y Madrid, donde la cifra asciende al 78%. “A nivel mundial, la mitad de la carga aérea se transporta ahora en cargueros y la otra mitad en aviones de pasajeros”, ha añadido el consultor de GPA.

Ante la actual situación, más de 40 aerolíneas han optado por mover carga en unos 200 aviones de pasajeros, en vez de tenerlos estacionados en tierra. Con esta finalidad, algunas de ellas han modificado sus aeronaves. Otras problemáticas destacadas en el seminario de BCL hacen referencia a la cuarentena obligatoria para la tripulación en algunos países; la falta de coordinación y transparencia en las operaciones de carga; y las dificultades a la hora de gestionar vuelos con donativos. Como posible respuesta a estos retos, GPA ha señalado la necesidad de conceder derechos de tráfico temporales con agilidad para países que no disponían de slots en la UE; eliminar las limitaciones de tráfico nocturnas a la vez que se asegura personal para descargar; o eximir de

restricciones de cuarentena al personal asintomático.

PERSPECTIVA DE IATA

El especialista en carga aérea de IATA Europe, Francisco Rizzuto, también ha participado en la sesión y ha asegurado que “el Covid-19 ha cambiado las reglas de juego de toda la industria» y que «ha obligado a una reestructuración absoluta del sector y de IATA como organización”. Concretamente, Rizzuto ha explicado que «todos los proyectos que teníamos hasta la semana pasada se encuentran congelados o cancelados”. A este respecto, la asociación lleva a cabo en la actualidad una reasignación de recursos humanos y económicos “con el único objetivo de que las líneas aéreas sobrevivan financieramente”. Asimismo, el experto ha señalado que, si las compañías devuelven el dinero a los pasajeros por los viajes cancelados, “el 90% de ellas se declararía en quiebra en el corto plazo” y que solo sobrevivirían aquellas rescatadas por los gobiernos, lo que podría llevar a “una posible renacionalización de la industria”.

El sector aéreo representa el 1% del transporte a nivel global, pero el 35% del valor del comercio mundial, según datos de BCL, sobre todo en cuanto a productos farmacéuticos y química fina se refiere. Solo en España, en 2018 se movieron 70.000 toneladas de este tipo de productos desde el aeropuerto de Barcelona, tanto de exportación como de importación, según datos de GPA.