

La carga aérea reclama extender los incentivos de Aena a los vuelos de menor fuselaje



El gestor aeroportuario Aena aprobó hace unos días la puesta en marcha de un incentivo para fomentar el tráfico aéreo de mercancías e impulsar la programación de rutas y frecuencias de aeronaves cargueras por parte de las compañías aéreas. En general, los actos del negocio de la carga aérea ha aplaudido la medida, aunque con matices: el fomento de mercancía en aviones cargueros puros de fuselaje ancho (es decir, los que tienen un peso máximo al despegue de más de 191 toneladas) debería completarse con una iniciativa similar a los vuelos de menor tamaño, en los que viaja la mayor parte del volumen. El primer año en el que se aplicará la medida, inédita en la carga aérea española, el reembolso será del 75% de la tarifa media de aterrizaje de las operaciones adicionales, el segundo año será del 50% y el tercer año, del 25%.

«Siempre es una buena idea que se puedan implementar incentivos para la carga aérea. Por nuestra parte, estamos contentos», valora el responsable de Consultoría de GPA, Javier Enebral. Según los datos de Aena, a nivel de carga aérea nacional, entre enero y mayo hubo una gran mayoría de mercancías que se transportaron en las bodegas de aviones de pasajeros entre los primeros 14 tipos de vuelos mayoritariamente escogidos para mover mercancías en avión. Todos ellos, excepto tres tipos de aeronaves, fueron de fuselaje estrecho. Si bien es cierto que hay pocas empresas que puedan llenar un avión carguero en España, el sector apunta como posible solución a la colaboración entre cargadores para amortizar mejor el transporte y optar a dichos incentivos en lugar de poner el foco en si la medida resulta demasiado restrictiva o no.

Desde la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) dan la bienvenida a estos incentivos anunciados por Aena «en la medida que quieren favorecer el transporte de mercancías». Eso sí, la patronal considera que «debe extenderse la aplicación de

dichos incentivos a todas las aeronaves de fuselaje ancho de menos de 191 toneladas, para que no se excluya de estos beneficios al transporte de mercancías intraeuropeo, que se viene operando por este tipo de aeronaves de menor peso». Entre los 15 primeros tipos de aeronaves empleados en carga aérea en los tráficos entre España y el espacio Schengen de la Unión Europea, reina el fuselaje estrecho sobre el ancho. Por su parte, la posibilidad de incentivar la carga aérea en vuelos de pasajeros actualmente es remota, según la visión del sector. «El mercado de momento va funcionando, así que lo vemos bastante improbable», afirma el secretario técnico de la Federación Española de Transitarios (Feteia), Martín Fernández.

Para Feteia, esta medida llega en un buen momento «porque mucha carga aérea se mueve en vuelos comerciales y este tipo de transporte comercial tiene siempre mucha demanda». Los últimos datos de Aena, hasta el mes de mayo, reflejan que los principales aeropuertos de su red han logrado gestionar 502.743 toneladas de mercancía, lo que supone un ascenso del 18,4% respecto al mismo periodo de 2023, y del 19% respecto a 2019. No obstante, desde Feteia invitan a vigilar las auditorías a los Puestos de Control Fronterizo, en plena reforma, en el sentido de que determinados aeropuertos podrían no cumplir los requisitos que se exigen: «Leyendo este incentivo, podría darse la situación de que un aeropuerto no pueda recibir ese tipo de vuelos, y por tanto, quedar excluido del incentivo».