



Nota de prensa

14/12/2021

Jornada de BCL sobre seguridad en el transporte de carga aérea

La Comisión de Seguridad Logística de Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL) organizó el jueves 2 de diciembre una sesión que, bajo el título "Novedades 2022 en Seguridad Aérea: Mercancías peligrosas, AVSEC y la nueva normativa de la carga", sirvió para analizar los principales cambios que van a introducirse a partir del próximo año en el transporte de carga aérea.

En la sesión, que tuvo lugar en el auditorio del Service Center de la ZAL Barcelona, participaron: Diana Sánchez, Branch manager de DGM; Ricard Falomir, Chief Digital & Operations de LEVEL; Idoia Martínez, Chief Commercial Officer en IAG Cargo España & Portugal; Alberto García Barrio, Head of IB MRO Airframe Plannig Engineering and Material procurement Services en Iberia; Javier Arán, Consultor en carga aérea, aeropuertos y transporte aéreo; y Pablo Jiménez, Auditor AVSEC, Servicio de Carga y Riesgos de AESA.

Aitor Agea, presidente de la Comisión de Seguridad Logística de BCL y General Manager de DGM, junto a Eduardo Cerezo, jefe de la División Inmobiliaria y Mercancías de AENA, dieron la bienvenida y moderaron la sesión.

Principales novedades en el IATA-DGR a partir de 2022

Diana Sánchez fue la primera en intervenir para explicar con detalle las novedades de la 63 edición (2022) del IATA-DGR. Respecto a la aplicabilidad, comentó que han variado algunos de los requisitos de capacitación en competencia para mercancías peligrosas. También se refirió a los cambios en las limitaciones, especialmente de aquellas mercancías transportadas por pasajeros y tripulación, como las baterías extraíbles de litio o los equipos de peluquería, o las variaciones en las siglas de los operadores de transporte, así como los que se incorporan o los que desaparecen.

Por lo que respecta a la clasificación y a la identificación de mercancías peligrosas, Diana Sánchez explicó los principales cambios, especialmente en lo que a baterías de litio se refiere por ser un tipo de carga que ha venido generando problemas e incidentes como, por ejemplo, explosiones y combustiones. Además, también habló de las variaciones introducidas en la edición 2022 de IATA-DGR en cuanto a las instrucciones de embalaje de mercancías como los explosivos, las pilas y baterías de ion litio o las de metal litio, así como las pruebas a las que deben someterse estos embalajes y su marcado y etiquetado.

Adaptación de aviones de pasaje a cargueros

A continuación, Ricard Falomir, de LEVEL; Idoia Martínez, de IAG Cargo España & Portugal; y Alberto García Barrio, de Iberia, explicaron desde diferentes vertientes cómo estas compañías adaptaron sus rutas y sus aviones de pasajeros para el transporte de carga y, de esta forma, poder dar respuesta a las necesidades de transporte que surgieron con la aparición del Covid-19.



En el caso de LEVEL, Ricard Falomir explicó que la compañía realizó una adaptación rápida a las limitaciones y oportunidades de la operación en pandemia y que con ello pudo incrementarse la carga en cada vuelo. Todo ello fue posible gracias a una estrecha y ágil comunicación entre LEVEL e IAG Cargo, incrementando la frecuencia de datos relativos a previsión de pasaje y carga y reforzando de esta forma el transporte de mercancías en las rutas de LEVEL.

Por otro lado, se identificaron las oportunidades de operar exclusivamente mercancía, lo cual llevó a la aerolínea a reconfigurar tres aviones de pasaje a carga, durante el segundo semestre de 2021.

En IAG Cargo, Idoia Martínez indicó que la compañía transportó más de 20.000 toneladas de EPI en 2021 y que diseñó un corredor sanitario entre Shenzhen y Madrid, en el que movió más de 122 millones de material médico en la primera ola de la pandemia. Utilizando los asientos para la carga, consiguieron incrementar en un 40% su capacidad de transporte de material, aunque esta acción generó un incremento de recursos humanos en toda la operación, especialmente en rampa y en la preparación de los vuelos.

Asimismo, para poder dar respuesta a la gran demanda de transporte, la estrategia de IAG Cargo se basó en realizar operaciones charter con vuelos de pasaje, ubicar carga en los asientos de aviones de pasajeros, lo cual requirió una certificación especial de AESA, operar vuelos exclusivamente cargueros y convertir aeronaves de pasaje para carga, suprimiendo para ello los asientos.

La intervención de Alberto García Barrio, de Iberia, sirvió para conocer con detalle cómo a nivel técnico se modificaron los aviones de pasaje para convertirlos en cargueros. Explicó el caso concreto de un A330, cuya modificación duró ocho días. Se eliminaron todos los asientos, exceptuando cuatro en los extremos de la cabina para la tripulación que acompañaba a la carga, lo cual permitió sumar 18 toneladas de capacidad.

La transformación de un avión de pasaje para carga supuso también el rediseño de las conexiones eléctricas, la instalación de redes de seguridad en las 27 áreas de carga que se delimitaron en cabina, y la ubicación de equipamiento de emergencia. El resultado final fue, que una vez remodelado, el A330 contaba con entre 18 y 19 toneladas de capacidad de carga.

Situación de la carga aérea

Seguidamente, Aitor Agea entrevistó a Javier Arán, consultor en carga aérea, para conocer su opinión sobre la situación actual del transporte aéreo en España y en el mundo.

En primer lugar, señaló que a nivel global existen aproximadamente 1.800 aeronaves cargueras, una cifra muy baja que hace que grandes empresas, como Nike y otras, se vean obligadas a buscar alternativas para el transporte y distribución de sus productos que pasan por el renting de aeronaves.

Además, explicó que, en 2019, el ranking mundial de aerolíneas de carga aérea estaba liderado por FedEx, pero que, en este ranking, la primera aerolínea que combinaba pasajeros con carga no aparecía hasta la posición 17, siendo las 16 primeras puramente cargueras.



Respecto a las iniciativas que actualmente se están desarrollando en España para potenciar la carga aérea, Javier Arán destacó tres: la firma del Manifiesto por la competitividad de la carga aérea en España, al que BCL se sumó en enero de 2020; la publicación del Observatorio trimestral carga aérea MADCargo, que incluye datos tan relevantes como el camión aéreo; o, en el caso de Madrid, la implementación de corredores logísticos digitales con ciertos aeropuertos, siguiendo el ejemplo de otros aeropuertos, como el de Frankfurt, que tiene hasta 50 corredores de este tipo.

Javier Arán también fue preguntado sobre el porqué hay pocos cargueros en Madrid y Barcelona, respondiendo que el carguero se justifica cuando realmente hay suficiente demanda. Si no es el caso, la oferta en general se focaliza en el espacio en bodega de vuelos de pasajeros. Añadió además que cada aeropuerto debe tener claro cuál es su *catchment* area objetivo, para saber desde dónde podrían venir camiones aéreos que transporten mercancías hacia el aeropuerto.

Para finalizar, destacó que los tres conceptos clave para desarrollar la carga aérea son: que haya demanda, que se promocioe adecuadamente y que las infraestructuras existentes permitan absorber el crecimiento del volumen de carga.

Cambios en el Programa Nacional de Seguridad

La jornada organizada por la Comisión de Seguridad Logística de BCL finalizó con la intervención de Pablo Jiménez, Auditor AVSEC, Servicio de Carga y Riesgos de AESA, quien expuso los principales cambios que se han introducido en el Programa Nacional de Seguridad de cara al próximo año.

Indicó que se han hecho modificaciones en algunos apartados referidos tanto a los Agentes Acreditados como a los Expedidores Conocidos, así como al procedimiento de aprobación de compañía aéreas.

Además, habló de cómo habrá que realizar la gestión de la información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI), como primer análisis de riesgos a efectos de la seguridad aérea de las mercancías que vayan a entrar en el territorio de la Unión Europea por vía aérea.

También se refirió a la protección de la carga y del correo durante el transporte en fases distintas a la fase aérea, concretamente a los requisitos para los transportistas, destacando, por ejemplo, que habrá un control de antecedentes personales para estos. Asimismo, en caso de que un transportista utilice los servicios de otra empresa para desempeñar alguna de las funciones del servicio, dicha otra empresa deberá cumplir las siguientes condiciones: celebrar un contrato de transporte con el transportista; abstenerse de realizar nuevas subcontrataciones; y aplicar las disposiciones del transportista que lo subcontrata.

Para terminar, Pablo Jiménez también se refirió a la Guía AVSEC de transporte aéreo de vacunas y a la figura del Expedidor Conocido para conseguir cadenas de suministro seguras.