

## DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Industria

Industria

### Empresas de carga aérea advierten serias deficiencias en infraestructura en medio de fuerte auge del negocio

Disminuir barreras de entrada para nuevos operadores, construir terminales especializados y potenciar infraestructura en regiones, son algunas de las demandas pendientes.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Miércoles 22 de diciembre de 2021 a las 14:20 hrs.



Foto: Agencia Uno

Compartir



En los últimos años el transporte aéreo no solo ha subido en lo que respecta a la cantidad de pasajeros, sino también en la carga. No obstante, el aumento explosivo de este negocio está poniendo a prueba la infraestructura del país.

Para dimensionar el incremento de la carga aérea, cifras de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) revelan que en la última década el negocio aumentó en 57%. Es decir, si los operadores movían entre enero y octubre de 2011 un total de 239.442 toneladas, en este año la cifra sube a 376.632 toneladas.



El alza ha puesto en alerta a las empresas. Al alero de la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila), existe un comité de carga que reveló que la falta de construcciones podría ser uno de los principales desincentivos hacia el futuro.



oportunidades desde el punto de vista de la infraestructura destinada al área de carga en Arturo Merino Benítez", precisó el secretario del gremio, Cristóbal Lea-Plaza.

### **La expansión del negocio**

El comité de carga del gremio lo componen Andes Cargo -del grupo Ultramar-, Latam Cargo, Sky Airline, American Airlines y Atc Aviation, quienes hasta ahora son los principales operadores del sector. Pero hay otros que están intentando sumarse. Es el caso de JetSmart, que estrenó en 2021 su propia versión del negocio. Además, se han integrado empresas de paquetería como DHL, FedEx y UPS.

Entre 2011 y 2018, el sector fue creciendo por el aumento en la exportación de materias primas. Mientras que, en el caso de los importados, los aparatos electrónicos, mecánicos y farmacéuticos destacan como los más demandados.

Sin embargo, a partir de 2019 en adelante, por efecto de la pandemia, el e-commerce produjo una verdadera "explosión" del segmento, dijo Lea-Plaza.

La directora comercial de Sky Airline, Carmen Gloria Serrat, comentó que hace una década la carga aérea trasladaba los productos de carácter "urgente", como los repuestos. Pero el estallido de la digitalización de las compras hizo que más del 40% de la carga que mueve su aerolínea sea e-commerce.

Aun así, según el secretario general de la JAC, Martín Mackenna, el real impacto del crecimiento de la carga no se percibe porque en el comercio online los productos son de bajo peso. Pero si se mide en cantidad de documentos aduaneros procesados, se ha triplicado la tramitación en los últimos nueve años gracias a la compra vía Internet.

A su juicio, uno de los principales desafíos es hacer más eficientes los procesos de transmisión de la información, como el control, la fiscalización, y posterior movimiento y retiro de la carga hacia su destino final, ya que los almacenes debieran ser espacios de flujo de carga más que de almacenaje.

### **Los nudos de conflicto**

La principal puerta de entrada y salida aérea de productos al país es el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Sin embargo, el secretario general de Achila acusó que las bases de licitación



estructural del país porque afecta nuestra capacidad de exportación e importación".

De hecho, Lea-Plaza remarcó que el actual escenario pone al país en desventaja frente a Perú o Colombia. "El principal aeropuerto del país no está capacitado para administrar el explosivo aumento de la carga que ha tenido Chile. Es fundamental que el Estado llame a una mesa de trabajo e involucre a todos los actores y definamos una política-país sobre la manera que queremos desarrollar el mercado de la carga aérea en Chile", precisó.

Serrat, en tanto, explicó que para optimizar los procesos, una solución efectiva sería construir terminales con espacios suficientes para que los operadores puedan tener un correcto manejo de sus negocios.

Por su parte, el CEO de JetSmart, Estuardo Ortiz, dijo que una de las líneas de trabajo para mejorar la infraestructura es dar mayor flexibilidad a aeropuertos de regiones y así, utilizarlos para desarrollar el mercado carguero fuera de Santiago.

"La disminución de barreras de entrada para nuevos operadores de servicios de plataforma permitiría también inyectar más competencia al mercado. Hasta antes de nuestro ingreso solo se basaba en la 'auto prestación' de los que hasta ese momento eran los únicos actores del mercado", dijo el ejecutivo.

### **Nueva infraestructura**

En 2020 el gobierno formó la Comunidad Logística Aeroportuaria para mejorar el segmento de carga. Pese a que su enfoque ha sido el traslado de vacunas contra el Covid-19, el secretario de la JAC comunicó que, en conjunto con el MOP, están en proceso de actualización del Plan Maestro del Aeropuerto de Santiago para impulsar la infraestructura del terminal.

La idea es generar nuevas condiciones de infraestructura conforme a las características de cada región. Por ejemplo, los recintos de Iquique, Antofagasta, Calama, Carriel Sur, Puerto Montt y Punta Arenas, son parte de los terminales en que la Dirección de Aeropuertos ha proyectado impulsar las construcciones de carga en el mediano plazo.

"Los otros aeropuertos regionales también contarán con nuevas instalaciones para carga, en una menor escala, pero que no impidan su desarrollo", dijo Mackenna.