

MUNDO
E-COMMERCE:
Este 2025, un storytelling exitoso tendrá como foco al consumidor.



TEXAS ESTÁ DESPLAZANDO A CALIFORNIA como hub logístico de EE.UU.



¿SE PUEDE RECUPERAR LA CARGA?: El complejo destino de los contenedores que caen al mar.



EL MERCURIO

LOGÍSTICA
Bodegaje y Transporte

HTTPS://COMENTARISTA.EMOL.COM/LOGISTICAYBODEGAJE

SANTIAGO DE CHILE, MIÉRCOLES 12 DE FEBRERO DE 2025

AÑO III / N° 27

logistica@mercurio.cl

RICHARDO GARCÍA

En términos de volumen de carga aérea, el Aeropuerto de Santiago es tercero a nivel latinoamericano. Así lo confirman las cifras más recientes del Consejo Internacional de Aeropuertos de América Latina y el Caribe (ACI-LACI).

El año pasado, el terminal de Santiago movilizó 409.824 toneladas de carga, superando en un 14% las cifras registradas antes de la pandemia, y se espera que para el presente año, el volumen de carga aumente otro 4%.

El principal destino de las exportaciones aéreas chilenas es Estados Unidos, que concentra el 76,65% de los envíos. Le siguen China (6,42%) y Japón (2,45%).

EXPORTADOR ESTRATÉGICO

Desde la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), confirman que Chile es un exportador estratégico de productos perecibles. Sin embargo, en el último tiempo, los insumos biotecnológicos, y otros como las vacunas, también han ganado especial relevancia en el comercio exterior.

La ubicación geográfica estratégica del país ha favorecido este posicionamiento, asegura Álvaro Peña, académico de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV) y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura.

Agrega que también ayuda la existencia de una economía estable y acuerdos comerciales vigentes: "El país cuenta con múltiples tratados de libre comercio que impulsan la importación y exportación de bienes, especialmente productos agrícolas y frescos (frutas, salmón, entre otros) que requieren transporte aéreo. Esto genera un constante volumen de carga que pasa por el aeropuerto".

Al respecto, Díaz destaca que, "en regulación aduanera, Chile le saca enorme ventaja a los competidores de la región, sobre todo con Estados Unidos. Nosotros (Argentina) tenemos trabas y aranceles que hacen muy difícil el comercio".

NUEVAS RUTAS

"Estar en el tercer lugar de América Latina desde 2023 es súper relevante. Esto subraya el rol que Chile juega en la región", comenta Nicolás Claude, gerente general de Nuevo Pudahuel, grupo que administra la concesión del terminal. Reconoce

ESPECIALISTAS COINCIDEN:

El Aeropuerto de Santiago tiene potencial para escalar más alto en ránking de transporte de carga

En 2023 dejó atrás al de São Paulo, pero es precedido por dos gigantes en Ciudad de México y Bogotá, que manejan enormes volúmenes de carga. Representantes del sector concuerdan en que la clave para mejorar es una combinación entre eficiencia, apertura de nuevas rutas y un mejoramiento del área para operaciones logísticas.



Más de mil alpacas viajaron a China en el invierno pasado desde el terminal aéreo de Santiago. Su lana se usa en productos de vestuario.

otro vuelo a África que transporta salmón", destaca. A eso se suma el auge del comercio electrónico, puesto que los volúmenes comercializados, que ya son importantes, podrían crecer todavía más. La apertura de nuevas rutas comerciales promete también la llegada de más carga aérea. "La oferta de vuelos en Santiago está creciendo, tenemos más aerolíneas, más destinos. Turkish Airlines tiene desde el 19 diciembre un vuelo directo a Estambul, con escala en São Paulo, lo que abre una ruta entre Chile y el Medio Oriente, y una oportunidad nueva de exportar productos a esa región", dice Claude. "La red de rutas en Santiago es di-

námica y vamos por más", agrega. Una de las apuestas es transformarse en un hub para la región en las rutas hacia el Pacífico Sur, aunque por ahora el volumen de carga y personas es menor. "El tráfico de pasajeros, en términos de conectividad, se está desarrollando mucho entre Santiago y Oceanía, particularmente Australia y Nueva Zelanda, ruta que es cubierta por LATAM y Qantas. Tenemos una ventaja geográfica evidente", asegura. Y añade que "hay muchos pasajeros que ya vienen de todo América del Sur para conectar en Santiago y seguir su vuelo al Pacífico, por lo que, en el futuro, desarrollará también flujos de carga

es totalmente posible".

A juicio de la JAC, para seguir desarrollando la industria en términos de pasajeros y carga es vital trabajar con otros países para firmar nuevos acuerdos de servicios aéreos, en línea con la política de liberalización del mercado.

ESLABÓN MÁS CRÍTICO

Según Peña, gracias a sus proyectos de expansión y nueva concesión, el Aeropuerto de Santiago ha desarrollado terminales y equipamientos adecuados para manejar carga refrigerada y mercancías de alto valor. Ello permite atender sectores productivos de exportación con

DURA COMPETENCIA

Para que Santiago supere a los grandes aeropuertos de la región, como los de Ciudad de México y Bogotá, aún existen diferencias importantes. Bogotá ha potenciado su posición estratégica como hub para el norte de Sudamérica, mientras que Ciudad de México acaba de abrir un nuevo aeropuerto internacional, por lo que la carga se está repartiendo en dos terminales.

En contraste, Santiago, con un mercado más reducido, depende más de la eficiencia y la conectividad internacional para sostener su volumen de carga. "Por su ubicación geográfica y distancia de los principales mercados, el aeropuerto debe compensar con servicios ágiles y costos logísticos competitivos. Esto requiere mejorar la coordinación entre operadores, concesionarios y autoridades para reducir tiempos y tarifas", asegura Peña.

elevadas exigencias logísticas. Claude detalla que cuentan con 96.000 m² de almacenes dedicados a la carga, capacidad que considera suficiente para sostener el crecimiento esperado durante los próximos cinco años.

Sin embargo, el gerente de Nuevo Pudahuel señala que el eslabón más crítico en la cadena logística es la interfaz terrestre, es decir, el área física del terminal donde llegan los camiones cargados con salmón, frutas u otros productos de exportación. "Acá tenemos una infraestructura limitada, y es necesario mejorarla para que la logística sea realmente competitiva", afirma. Al respecto, enfatiza en la importancia de transformar Santiago en un hub logístico integral, que conecte eficientemente el transporte aéreo con el terrestre; es decir, una eficiente integración multimodal.

Esto se complementaría con una modernización y digitalización de los procesos aduaneros y sanitarios, lo que permitiría agilizar los trámites y mejorar la eficiencia operativa, ya que "todos esperan fluidez, y esa es la palabra clave", dice Claude.

Peña también destaca la necesidad de mejorar la infraestructura de carga y la tecnología en las terminales, impulsando la automatización y la digitalización de los procesos aduaneros para agilizar el despacho de mercancías, así como la eficiencia de costos. Estos incluyen tarifas aeroportuarias, manejo de carga, almacenamiento, transporte terrestre y servicios asociados como seguros o fiscalizaciones. "Si estos costos son elevados o los procesos son lentos, el aeropuerto pierde competitividad ante otros hubs. Parte de la eficiencia radica en la capacidad de coordinar actores públicos y privados (aerolíneas, operadores de carga, transporte terrestre, etc.)", opina Peña.

Ambos expertos coinciden en que, si se abordan las limitaciones en la infraestructura terrestre, se modernizan los procesos operativos y se refuerza la gobernanza, el Aeropuerto de Santiago tiene un potencial significativo para escalar posiciones en el competitivo mercado latinoamericano de carga aérea.