

El Rol del Transporte Aéreo de Carga Pos Pandemia

Autora: Gabriela Bedoya

ICAPA N° 006 – Agosto de 2020.

Todos los derechos reservados. Se permite la cita total o parcial del presente material con el debido reconocimiento de la autoría.

El Instituto de Capacitación de la Asociación del Personal Aeronáutico (ICAPA) no se responsabiliza por las opiniones aquí vertidas, que son responsabilidad absoluta de sus autores. Las ideas desplegadas pueden o no ser, total o parcialmente, compartidas por la Institución.

Este material ha sido publicado para el ICAPA y forma parte de su acervo intelectual y de contenido.

ICAPA

Nómina de autoridades:

Comisión Directiva:

Presidente: Hugo Ricardo Perosa

Secretario: Edgardo Aníbal Llano

Tesorero: Carlos Alberto Milá

Vocal: Rafael Alfredo Mella

Órgano de fiscalización:

Revisor de cuentas titular: Pablo Martín Dolagaratz

Revisor de cuentas suplente: Rodrigo Borrás.

Dirección del ICAPA:

Director General: Lic. Hugo Ricardo Perosa

Director de Estudios: Lic. Carlos Alberto Milá

[CV de la Autora: Gabriela Bedoya]

QA en LATAM CARGO - Quality Assurance del área de Cargas para Argentina, Paraguay y Uruguay. Responsable de Calidad y Seguridad Operacional en Cargas en el negocio Internacional y Doméstico de los países mencionados.

Auditora de Procesos Operacionales de Cargas y Auditora de Procesos Operacionales de Rampa en Aviones de cargas (ONLY CAO)

Responsable de certificación IOSA en área de Cargas en LATAM Argentina (4M) y LATAM Mercosur (PZ).

Auditora ISAGO certificada por IATA.

Docente del ICAPA en la Tecnicatura Superior en Gestión de Aviación Comercial y Civil,

Más de 20 años de experiencia en aeronáutica (LATAM, AA Cargo, AA Security).

Estudios avanzados en la Licenciatura en Letras – Universidad Nacional de Lomas de Zamora (UNLZ).

SÍNTESIS

La carga aérea ocupa un rol estratégico en la actual crisis que vive el mundo producto del COVID-19. Aseguró, desde un primer momento hasta la actualidad, el transporte incesante de medicamentos y equipos sanitarios y proveyó a las cadenas de suministro de material sanitario a todo el globo. Transportistas privados, aerolíneas de bandera y Estados nacionales debieron trabajar mancomunadamente para que las mercaderías volaran de un punto a otro con la menor demora posible. El interrogante que se plantea, luego de transcurridos meses desde el inicio de la pandemia es, entre otros, cuál será el rol del transporte aéreo de carga en un contexto futuro.

El foco de este artículo se centra en visualizar el papel que tendrá el negocio de carga en las aerolíneas que sobrevivan a la crisis que atraviesan en la actualidad. Para esto es necesario analizar la reacción inmediata que tuvieron las compañías aéreas a la hora de reconvertirse y desarrollar medidas de mitigación a las pérdidas económicas producto de la suspensión, por momentos total, de sus operaciones regulares de pasajeros. Esta reconversión fue, en un primer momento, la utilización de la cabina de pasajeros para el transporte de carga.

La industria aérea fue uno de los sectores más damnificados en este contexto de aislamiento social y cierre de fronteras por la mayor parte de los países del mundo. Día a día nos anoticiamos del cierre de compañías aéreas o de la reducción de éstas a su mínima expresión. La industria aérea tuvo que “buscarle la vuelta” rápidamente al negocio para intentar sobrellevar este contexto por demás desfavorable por lo que muchas compañías centraron su atención en el negocio de Carga. Y la cabina de pasajeros se convirtió en un espacio apto dentro de las aeronaves para transportar carga, además de sus bodegas

El Transporte de Carga en Cabina de Pasajeros como forma de paliar la crisis de la industria aérea mundial a causa del COVID 19

La edición N° 3 de la *Guía de Orientación para el transporte de carga y correo en aviones configurados para el transporte de pasajeros* de la IATAⁱ sostiene que, tras la interrupción del transporte de pasajeros causada por el COVID 19, múltiples operadores solicitaron a la Asociación orientación sobre el uso de aeronaves configuradas para el transporte de pasajeros para transportar carga y/o correo de manera segura en la cabina de pasajeros. El propósito de esta guía fue proporcionar los medios para que los operadores garanticen un nivel de seguridad aceptable a la hora de llevar a cabo sus operaciones.

Es bien sabido que las aeronaves de pasajeros no están certificadas para transportar carga en asientos por lo que gran cantidad de operadores evaluaron la posibilidad de reconfigurar sus equipos para transportar carga en los asientos o, en algunos casos, decidieron retirar asientos de la cabina de pasajeros para optimizar al máximo el espacio de la misma. A su vez, esta reconfiguración de las aeronaves requirió autorizaciones formales por parte de las autoridades nacionales de aviación de los Estados del operador del que se trate. Con la “*Guía de Orientación...*” bajo el brazo, las aerolíneas del mundo se lanzaron a robustecer sus negocios de cargo, no solo en el transporte tradicional de mercancías sino también con esta nueva modalidad que algunos denominaron “*Seat Container*”.

Por su parte, la Boeing a través de su publicación titulada *Passenger airplanes configuration study for main deck cargo*ⁱⁱ dejó asentados los protocolos para el transporte seguro de carga en cabina de pasajeros. Al igual que IATA, Boeing recomendó a las compañías aéreas no transportar Mercancías Peligrosas, restos humanos, animales vivos ni carga perecedera. Entre las principales recomendaciones de la Boeing se encuentran las siguientes, por citar algunas como ejemplo.

- *No se deben superar los límites de peso del compartimento superior, del asiento y debajo del asiento.*
- *Los límites de carga especificados en el Boeing Weight and Balance Manual (WBM) no deben ser excedidos. Estos requisitos evitarán daños estructurales a la aeronave y asegurarán que las operaciones permanezcan dentro de los parámetros de seguridad operacional estipulados por el fabricante.*
- *No se deben exceder los límites de peso y CG certificados y operativos.*

- *Cualquier artículo cargado en la cubierta principal o en las bodegas inferiores debe estar sujeto para evitar desplazamientos o movimiento desde la posición cargada.*
- *En la cabina de pasajeros, la restricción se puede lograr mediante correas de amarre, redes de carga o cinturones y/o bolsas de carga para artículos cargados en los asientos de pasajeros*

Boeing aclara que es responsabilidad del operador recibir la aprobación reglamentaria de su programa de control de peso y balance ya que ésta no certifica ni aprueba estos sistemas. Conseguir la aprobación de las autoridades aeronáuticas pertinentes no fue, en algunos casos, un trámite sencillo o, por lo menos, rápido. En esta línea la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, en sus siglas en inglés) emitió, en abril pasado, un documento que tiene como objetivo proporcionar pautas con el fin de que las autoridades nacionales competentes consideren otorgar exenciones rápidamente que permitan el transporte de carga en los compartimientos de pasajeros, durante el período COVID-19. Dado que los servicios de carga aérea son vitales para la economía y para combatir COVID-19, y el suministro europeo y mundial dependen de que se opere sin obstáculos, EASA pide que la carga aérea pueda ser transportada utilizando aviones que posean una cabina certificada para transportar solo pasajeros. En cuanto a los aspectos de aeronavegabilidad relacionados con el transporte de carga en el compartimento de pasajeros, el documento proporciona información técnica para la emisión de exenciones para operadores cuando no existe un cambio de diseño aprobado o las investigaciones técnicas estén en proceso.

Interim cargo carriage on seat for 3 boxes maximum 50 lbs.

- Maximum height of cargo not higher than top of seat backrest
- On seat cargo strap or net restraint per MOM-MOM-20-0239 guidance

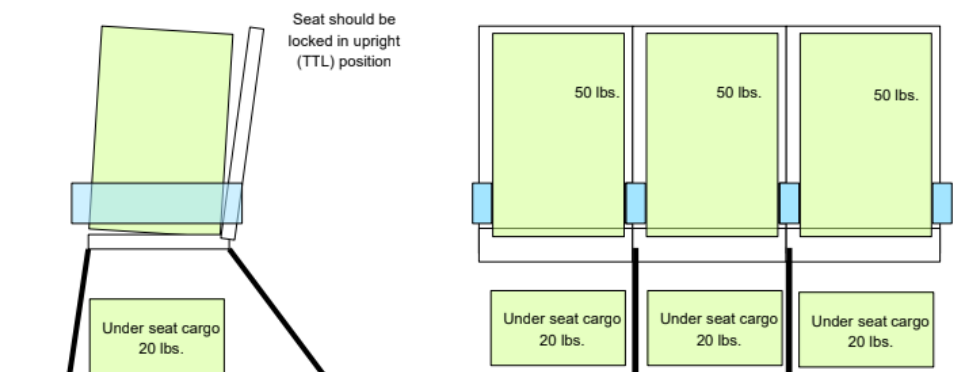


Imagen extraída del Passenger airplanes configuration study for main deck cargoⁱⁱⁱ de Boeing

Entre los aspectos operativos básicos para el transporte de carga en el compartimento de pasajeros se estipuló que las operaciones sin pasajeros deberán contar con la presencia de miembros de la tripulación para inspeccionar y acceder a todas las áreas de la cabina durante todas las fases del vuelo. De esta forma cualquier incendio que pudiese ocurrir sería detectado oportunamente y combatido eficazmente utilizando el equipo de emergencia disponible.

Desde el área de Seguridad Operacional EASA, al igual que IATA, estipula la realización de una Evaluación de Riesgos para identificar los riesgos relacionados con este tipo de operación no habitual. Se solicitó también a los operadores la publicación de revisiones temporales a sus manuales operacionales para incluir este nuevo tipo de operación y los protocolos y procedimientos relacionados a ésta.

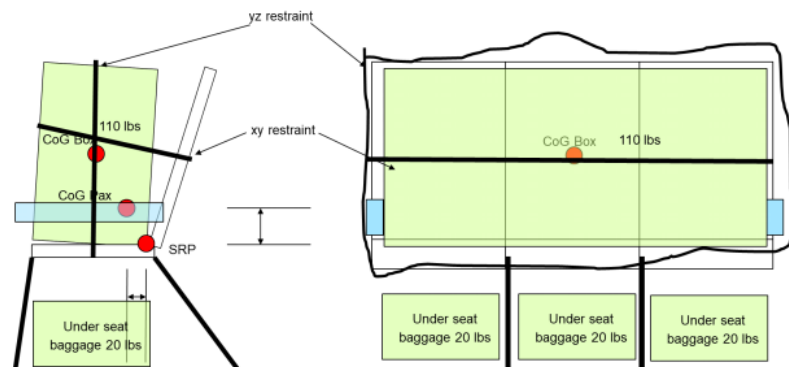


Imagen extraída de TRANSPORT OF CARGO IN PASSENGER COMPARTMENT -
EXEMPTIONS UNDER ARTICLE 71(1) OF REGULATION 2018/1139^{iv}

Implementación de la modalidad **Seat Container** en Latinoamérica

En Latinoamérica, la colombiana Avianca fue una de las primeras en alinearse con esta nueva modalidad de transporte y durante la primera quincena de junio 2020 transportó cerca de 20 toneladas de insumos médicos y carga general, para abastecer la región de Centroamérica. El Director General de Avianca Cargo, Kurt Schosinsky, afirmó que para los meses de junio, julio y agosto, la compañía seguiría apoyando con asignación de capacidad a Centro América cubriendo destinos como San Salvador, San Jose de Costa Rica, Managua, ciudad de Panamá y Guatemala. *“En medio de esta difícil situación, en Avianca Cargo nos seguimos adaptando según las necesidades de nuestros clientes, llegando a nuevos destinos y operando vuelos chárter a destinos que*

anteriormente no cubríamos, como Shangháí en China y Edmonton en Canadá, por mencionar algunos”, concluyó.^v



Carga en asientos de cabina de PAX en vuelo de Avianca

En medio de la crisis que enfrenta la industria aérea, la desaceleración económica, la notable disminución de vuelos de pasajeros y la alta demanda de transporte de carga, el Grupo LATAM también modificó parte de su flota de aviones de pasajeros con el objetivo de aprovechar al máximo sus recursos. Tras días de intenso trabajo en el Centro de Mantenimiento en San Pablo, Brasil, en mayo pasado, el Grupo LATAM Cargo anunció la reconfiguración temporal de la primera cabina Economía de un Boeing 777-300ER, a la cual se le retiraron asientos de pasajeros para aumentar en un 20% su capacidad de transporte de carga. La transformación es parte de la estrategia actual de la compañía que busca mitigar los efectos de la restricción de oferta *belly* al maximizar la capacidad de sus activos y optimizar sus recursos haciendo uso de aviones de pasajeros para el transporte exclusivo de carga. De ese modo, el Grupo LATAM Cargo podrá incrementar su oferta y cumplir su objetivo final de satisfacer las necesidades de transporte que hoy presenta América Latina: “*Los cambios que implementamos tienen el objetivo de aumentar rápidamente nuestra capacidad para enfrentar la restricción del uso de bellies y ofrecerle otras alternativas a nuestros clientes. Disponer de aviones de pasajeros para el transporte exclusivo de carga nos permite acercarnos a este objetivo y seguir apoyando a nuestros clientes en un momento crítico para sus negocios*”, comentó Andrés Bianchi, CEO del Grupo LATAM Cargo.^{vi} En abril pasado LATAM Cargo anunció la incorporación de Los Ángeles (Estados Unidos) y Ciudad de México (México) a su red de carga con el objetivo de mitigar el impacto generado por la reducción de capacidad *belly* -modalidad con la que servía estos mercados- y mantener su operación en los mercados relevantes. LATAM Cargo ha consolidado su oferta y se ha convertido en un actor fundamental para conectar de manera permanente América del Sur desde y hacia la zona oeste de América del Norte. En concreto, es la única aerolínea que ofrece un itinerario y capacidad estables en dirección *Northbound*. Estas rutas favorecen la exportación de productos de América del Sur, como salmón de Chile, perecederos de Argentina y Perú, y

carga general de Brasil. En particular, la ruta hacia Los Ángeles cobra especial relevancia al ser un centro de conexión con el continente asiático. La compañía disponibiliza 350 toneladas de capacidad a la semana desde América del Sur hacia la zona oeste de América del Norte. Durante el mes de agosto LATAM inaugurará una nueva ruta en su creciente operación carguera: Miami-Florianópolis, operada por LATAM CARGO Brasil, convirtiéndose en el décimo aeropuerto en Brasil en el que LATAM operará con vuelo carguero. Esta ruta directa y rápida conectará por primera vez América del Norte con la región Sur de Brasil. El estado de Santa Catarina es un mercado que centra su economía en la importación de productos para la industria y el comercio y desde allí se abastece a la región Sur de Brasil. Santa Catarina demanda productos de la industria automotriz, productos alimenticios, electrónicos, metalúrgicos y farmacéuticos entre otros. Esta nueva ruta evita el transporte terrestre complementario del que se dependía ya que la carga llegaba a GRU o VCP y desde allí debía conectar terrestre hasta FLN.



Interior del B777-300ER reconfigurado

Con fines fundamentalmente humanitarios, Aerolíneas Argentinas (AR) transportó insumos médicos en la cabina de pasajeros de sus aviones. Los equipos técnicos y comerciales de Aerolíneas Argentinas trabajaron en el reacondicionamiento de la cabina de pasajeros mediante el uso de mallas contenedoras que permiten ampliar la capacidad de carga de las aeronaves, más allá de la utilización del espacio en bodega. De esta manera, se consiguió incrementar la capacidad de carga en un 84%. El transporte de carga es un negocio que AR no ha explotado significativamente en las últimas décadas. Este contexto de pandemia, que ha causado la virtual extinción del transporte de pasajeros, coloca en la agenda de la aerolínea de bandera argentina el desafío de impulsar el negocio de carga dentro de sus operaciones.

“Tenemos la decisión de avanzar en la creación de una nueva unidad de negocios, basada en el transporte de carga comercial. En el país no hay una tradición ni un desarrollo sostenido de este modelo de negocios y creemos que es el momento adecuado para avanzar en esta línea y generar los ingresos extras que la compañía necesita en un contexto de crisis global de la industria aérea” señaló Pablo Ceriani, presidente de Aerolíneas Argentinas a El Cronista^{vii}.

En la misma línea, Maximiliano Pozaric, Gerente de Cargas de Aerolíneas Argentinas, destacó que *“se sigue avanzando en potenciar en negocio de cargas y facilitar las exportaciones. Asimismo imaginamos un exponencial crecimiento del e-commerce y del mercado de cabotaje a partir de JetPaq, que es nuestro producto estrella.”*



Entre abril y junio se trajeron al país casi 290 toneladas de barbijos, guantes, máscaras, trajes de bioseguridad, componentes para la fabricación de reactivos rápidos y otros materiales sanitarios.

“La Carga Aérea seguía viva”

Francisco Rizzuto, experto en carga aérea de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) Europe, sostiene que lo que está claro es que la irrupción del Covid-19 *“está cambiando las reglas del juego de toda la industria aérea”* y *“ha obligado a una reformulación y reestructuración absoluta del sector y de la*

propia IATA como organización". Explica que, desde que se cerraron las fronteras para los pasajeros, desde la IATA han centrado todos sus esfuerzos *"en intentar hacer público por todos los medios que la carga aérea seguía viva, y que es un sector clave, en primer lugar, para el movimiento de material crítico y lo será para reactivar la economía"*.

Air Canada, Austrian, British Airways, Cathay Pacific, Emirates, Iberia, Korean, el grupo IAG, Lufthansa o United Airlines, entre otras, son algunas de las aerolíneas que se han visto gravemente afectadas por el hundimiento de la demanda y han decidido reconvertir parte de su flota de aviones destinados al transporte de pasajeros en cargueros. Así, parte de esa mercancía se ha instalado encima de los asientos, además de viajar en las bodegas de los aviones. *"La caída de los vuelos de pasajeros ha perjudicado seriamente la programación de las operaciones de carga. Pedimos a las compañías aéreas y a los Gobiernos que se unan al esfuerzo global para mantener la capacidad de carga que estaba disponible en las rutas de pasajeros de gran volumen y que ahora están cerradas"*, demanda Paul Molinaro, jefe de Soporte de Operaciones y Logística de la OMS.

Desde la Comisión Europea han elaborado una guía para apoyar las operaciones de carga aérea durante la crisis del Covid-19. Entre otras medidas, reclaman a los Estados miembros que concedan derechos de tráfico temporales para operaciones de carga procedentes de fuera de la UE a los que normalmente aplicarían restricciones, *"incluso si esas operaciones de carga se realizan con aviones de pasajeros"*. Además, consideran que las tripulaciones de las aerolíneas deberían estar exentas de las restricciones de movimiento si no presentan síntomas y solicitan que los aeropuertos que estén abiertos tengan suficiente capacidad para manejar la carga aérea.^{viii}

En nuestro país, orientarse en este sentido implica varios factores a tener en cuenta para que la reestructuración necesaria sea posible. Entre estos factores se destaca la capacitación del personal. Este punto implica un desafío para aquellas compañías que no tienen desarrollado el sector. Ante este contexto de pandemia y la necesidad de mantener el negocio en marcha y en proceso de expansión, IATA ofrece cursos virtuales de operaciones de carga que incluyen las nuevas modalidades de carguío para operadores y proveedores de servicios aeroportuarios.

Potenciar la cooperación entre los concesionarios de las terminales de cargas y las compañías aéreas es otro de los desafíos a enfrentar, no solo en materia de capacidad de almacenamiento sino también en el fortalecimiento de sistemas de seguridad con protocolos acordes a una nueva realidad operativa

Caída de la demanda en el mercado de cargas.

Los daños provocados en el sector son desoladores. IATA prevé una disminución de ingresos de 233.000 millones de euros en todo el sector en 2020 por el brote. El depreciado tráfico de pasajeros estima su recuperación hacia el año 2023 por lo que las aerolíneas del mundo revaloran el negocio de las cargas aéreas no sólo como oportunidad de subsistencia sino como unidad de negocios a desarrollar.

IATA publicó datos para los mercados mundiales de carga aérea en abril que muestran que la demanda cayó un 27,7% en comparación con el mismo período en 2019. La organización sostiene que uno de los principales motivos sería la falta de capacidad para satisfacer la demanda como resultado de la pérdida de las operaciones de carga de bodega en los aviones de pasajeros.

- **La demanda global**, medida en toneladas de toneladas de carga (CTK), cayó un 27,7% en abril en comparación con el año anterior (-29,5% para los mercados internacionales).
- **La capacidad global** se redujo en un 42% en abril en comparación con el año anterior (-40,9% para los mercados internacionales).
- **La capacidad de transporte** de carga aérea internacional se redujo en un 75% en abril en comparación con el año anterior. Esto fue parcialmente compensado por un aumento del 15% en la capacidad a través del uso ampliado de aviones de carga.
- **El factor de carga** (CLF *Cargo Load Factor*) aumentó 11.5 puntos porcentuales en abril, el mayor incremento desde que comenzó el seguimiento. La magnitud del aumento sugiere que existe una demanda significativa de carga aérea que no se puede satisfacer debido al cese de la mayoría de los vuelos de pasajeros.

“Hay una severa escasez de capacidad en la carga aérea. La demanda cayó un 27,7% en comparación con abril de 2019. Pero la capacidad bajó un 42% debido a los fuertes recortes en las operaciones de pasajeros que también transportan carga. El resultado es dañar las cadenas de suministro globales con tiempos de envío más largos y costos más altos. Las aerolíneas están desplegando la mayor capacidad posible, incluidas las operaciones especiales de fletamento y el uso temporal de cabinas de pasajeros para la carga. Los gobiernos deben continuar asegurando que las líneas de suministro vitales permanezcan abiertas y

eficientes. Si bien muchos han respondido con rapidez y claridad para facilitar el movimiento de carga, los trámites burocráticos del gobierno, particularmente en África y América Latina, impiden que la industria despliegue aviones de manera flexible para satisfacer las demandas de la pandemia y la economía global“, dijo Alexandre de Juniac, Director General y CEO de IATA. Sostiene, además, que los retrasos en la obtención de permisos operativos, los bloqueos en la frontera y la infraestructura terrestre inadecuada hacia / desde y dentro de los entornos aeroportuarios continúan obstaculizando la carga aérea en países de África y América Latina. La carga aérea necesita moverse eficientemente a lo largo de toda la cadena de suministro para ser efectiva.

IATA insta a los gobiernos a:

- Acelerar las aprobaciones para operaciones de carga.
- Acelerar el despacho de aduana para suministros médicos de urgencia.
- Asegúrese de contar con personal adecuado en el terreno y con infraestructura terrestre para mover la carga de manera eficiente

Las aerolíneas de Asia y el Pacífico vieron caer la demanda de carga aérea internacional en un 28,1% en abril de 2020, en comparación con el mismo período del año anterior. Sin embargo, el gran mercado de Asia y América del Norte registró una disminución menor (7.3%) debido al aumento en el movimiento de equipos de protección personal (PPE). La capacidad internacional disminuyó 42.5%.

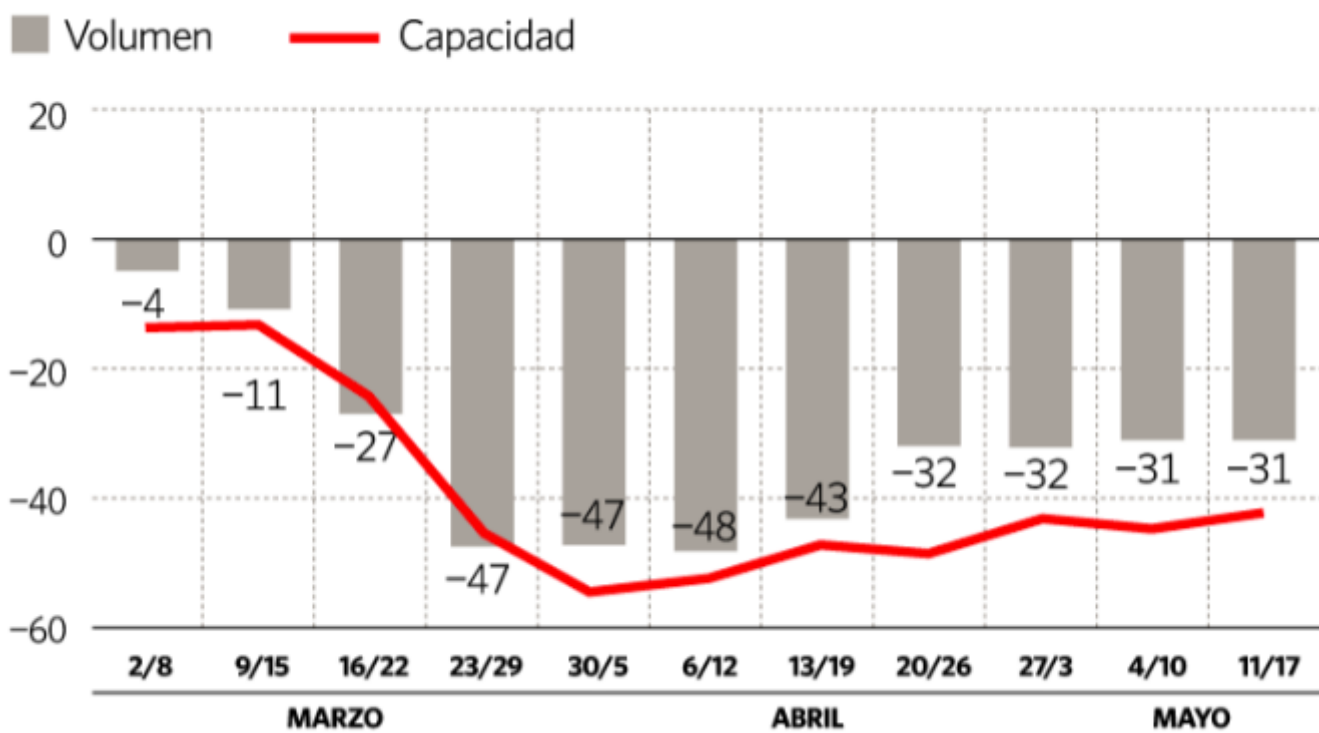
Los operadores norteamericanos informaron una caída en la demanda internacional del 20,1% interanual en abril. Esta fue la contracción más pequeña de todas las regiones. Si bien sigue siendo una caída significativa, sigue siendo inferior a la disminución observada en el punto álgido de la crisis financiera mundial en abril de 2009 (-32,3%).

Los transportistas europeos informaron una caída anual del 33.8% en los volúmenes de carga internacional en abril, mucho más fuerte que el resultado de marzo (-18.5%). Sin embargo, el gran mercado de Europa y Asia registró una disminución menor debido al aumento en el movimiento de PPE. La capacidad internacional disminuyó 46.9%. Las compañías de Oriente Medio informaron una disminución del 36,2% interanual en abril, significativamente peor que la caída del 14,1% en marzo. A pesar de que varios transportistas en la región mantienen cierta capacidad de carga, el tráfico en todas las rutas clave era bajo.

Los operadores latinoamericanos registraron la mayor caída: una disminución interanual del 38,9% en la demanda internacional. La capacidad internacional disminuyó 55.5%.

Las aerolíneas africanas se vieron menos afectadas por las interrupciones del COVID-19 que otras regiones en abril. Vieron a los CTK (*Cargo Tonne Kilometres*. Toneladas-kilómetros transportadas; mide las toneladas totales de carga transportadas) internacionales interanuales caer un 20,9%. El pequeño mercado África-Asia fue la ruta más resistente en abril, solo un 1,0%. La capacidad internacional disminuyó 36.6%.^{ix}

Carga aérea mundial en volumen y capacidad. Evolución interanual (%)



Fuente: Fuente: Clive Data Services.

elEconomista

x

Pronóstico Argentina

Como dijimos anteriormente, en nuestro país, orientarse en este sentido implica varios factores a tener en cuenta para que la reestructuración necesaria sea posible siendo un desafío para aquellas compañías que no tienen desarrollado aún el sector de cargas.

La crisis sanitaria mundial está comenzando a dejar secuelas en el negocio aeronáutico argentino y Aerolíneas Argentinas tiene por delante la gran oportunidad de desarrollar aún más el transporte aéreo de carga a nivel nacional e internacional. La triste noticia de la salida de LATAM Argentina del mercado doméstico es la oportunidad para que la aerolínea de bandera argentina capture a esos clientes y mercados que la aerolínea chilena deja atrás.

Si bien el posicionamiento de las aerolíneas es uno de los actores principales, no es el único. Éste debe estar acompañado por los organismos reguladores, el Estado y el sector empresarial.

Para aumentar la cuota de mercado en el negocio de las cargas aéreas, es importante impulsarlo dentro de las operaciones, poner en marcha todos los recursos económicos, legales, tecnológicos y de infraestructura a trabajar al 100%

Llevar a cabo este impulso no puede quedar sólo en una intención por parte de las aerolíneas interesadas, en caso de que no sea sólo AR, ya que se habla de una firme intención de JetSmart de incorporar CARGO a sus operaciones. Además debe estar acompañado de:

- Certificaciones necesarias para transporte de carga en cabina de pasajeros.
- Cooperación entre los concesionarios de las terminales de cargas y las compañías aéreas.
- Desarrollo de protocolos acordes a una nueva realidad imperante.
- Capacitaciones y cursos virtuales de operaciones de carga que incluyen las nuevas modalidades de carguío para operadores y proveedores de servicios aeroportuarios.
- Adaptaciones y mejoras en toda la infraestructura y tecnología necesarias.
- Derecho de tráfico sin restricciones para las aerolíneas y sus tripulaciones con capacidad de manejar carga aérea (siempre que no se ponga en juego la salud)

Con la pandemia, la economía regional depende 100% del transporte terrestre y la logística de medicamentos tuvo que desarrollar puntos de contingencia por la falta de transporte aéreo dentro del país. La creación de una nueva unidad de negocio no puede quedar en un deseo; debe llevarse a cabo urgentemente y ser prioridad en agenda.

El crecimiento exponencial del *e-commerce* no es imaginación. Existe una gran demanda de transporte de mercancías que no está pudiendo ser satisfecha. Tenemos plantas logísticas en todo el país abarrotadas de paquetes que no pueden ser enviados de forma *express* por la falta de transporte aéreo para llevar estas cargas.

El Estado debe entender el rol importantísimo de las aerolíneas para reactivar la economía.

Nuestra competencia está respondiendo a la demanda global y nosotros hemos demostrado que con la decisión política y empresarial necesaria para hacerlo, también podemos.

Conclusión final

El pronóstico acerca del rol del transporte aéreo pos pandemia teniendo en cuenta los acontecimientos actuales de nuestro país y del mundo, es incierto.

De lo que no hay duda es de que el transporte aéreo de carga ha hecho las veces de mesías en un contexto de catástrofe aérea mundial.

Aerolíneas como LATAM y Avianca han demostrado adaptación, fomento y proyección en su participación en la cuota del mercado de las cargas aéreas durante este contexto.

Por su parte Aerolíneas Argentinas ha demostrado con los operativos sanitarios, una gran capacidad para desarrollar el negocio de las cargas aéreas pos pandemia. Debe darle un nuevo enfoque y prioridad, apoyada en el compromiso y decisión empresarial y política.

Si tenemos capacidad de responder al pedido de los grandes organismos de transporte y carga, y a las necesidades comerciales tanto nacionales como internacionales, el pronóstico tiene que ser bueno. Y tenemos la seguridad que así será.

Citas Bibliográficas

ⁱ *Guidance for the transport of cargo and mail on aircraft configured for the carriage of passengers.*

(<https://www.iata.org/contentassets/094560b4bd9844fda520e9058a0fbe2e/guidance-safe-transportation-cargo-passenger-cabin.pdf>)

- ii <https://www.boeing.com/company/>
- iii <https://www.boeing.com/company/>
- iv TRANSPORT OF CARGO IN PASSENGER COMPARTMENT -
EXEMPTIONS UNDER ARTICLE 71(1) OF REGULATION 2018/1139
- v [Informeaereo.com](http://informeaereo.com)
- vi Aviacionine.com
- vii <https://www.cronista.com/transportycargo/La-carga-aerea-suma-en-Aerolineas-Argentinas>
- viii Elvigia.com
- ix <http://informeaereo.com>
- x <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/10562597/05/20/La-carga-aerea-la-victima-colateral-del-paron-de-los-viajes-y-el-comercio-.html>