

Conferencia

Desarrollo de la Carga Aérea
en Costa Rica

Por José A. Giralt

La aviación comercial en Costa Rica fue desde sus inicios un instrumento de desarrollo para el país.



Muchas de las comunidades alejadas de la Meseta Central dependían exclusivamente de los aviones para movilizar sus productos.





Los aviones DC-3 y C-46, al igual que las carretas de bueyes y los vehículos de doble tracción, fueron fundamentales para desarrollar la economía rural.

Miles de toneladas de carga local y correo aéreo se movilizaron desde 1912 dentro del país.



Por ejemplo, en 1948 la compañía TACA transportó 8 millones de libras de carga local dentro de Costa Rica.

Sin embargo, la constante mejora en las vías de comunicación terrestre prácticamente hizo desaparecer para la década de los 70 el mercado de carga aérea local.

Al iniciarse en 1946 los vuelos internacionales de pasajeros se aprovecharon los aviones para empezar las exportaciones por vía aérea y para importar materias primas, repuestos, artículos suntuarios y otros abastecimientos.



Al crecer el movimiento de pasajeros, la compañía aérea nacional LACSA cambió en 1967 su flota por aviones jet y dedicó dos cuatrimotores DC-6 al transporte exclusivo de carga, a Miami, Grand Cayman, Panamá y San Andrés.



Estos cargueros tenían capacidad para transportar 25.000 libras, las cuales en un procedimiento muy laborioso eran cargadas sueltas en la cabina principal y compartimentos de barriga.



Costa Rica inició en los años 70 un programa de reconversión de la economía para reducir su dependencia en las exportaciones tradicionales, como el café, banano y carne, fomentando las exportaciones no tradicionales.

Bajo un programa de incentivos se instalaron en el país varias fábricas para el ensamblaje de ropa, (maquila).

Estas empresas dependían de vuelos charter cargueros de compañías extranjeras para importar los materiales cortados y exportar el producto terminado.



En 1972 LACSA propuso al Centro de Promoción de Exportaciones e Importaciones el cambiar su flota carguera por aviones más modernos, los Electra L-188, y hacerse cargo del transporte de la maquila y productos no tradicionales del país.



Realizamos entonces varios seminarios con el INCAE y diversas Asociaciones de exportadores costarricenses para desarrollar nuevos mercados por vía aérea para productos no tradicionales tales como textiles, plantas ornamentales, flores y pescado.



El esfuerzo conjunto entre LACSA, el CENPRO, el INCAE y las Asociaciones de Exportadores de Pescado, Flores (ACOFLOR), Plantas Ornamentales y Textiles (ACEPT), posicionó con éxito a Costa Rica entre los principales países exportadores de productos no tradicionales.



El congestionamiento en las instalaciones de la Aduana Santamaría por el aumento en las importaciones y en el manejo de maquila nos llevó a proponerle al Gobierno el usar una bodega auxiliar fuera del aeropuerto, lo cual fue aceptado, creándose entonces la Aduana de Las Cañas, adonde era trasladada la carga de importación en camiones desde los aviones.

Este proyecto serviría de base posteriormente para el establecimiento de los almacenes fiscales de importación fuera del aeropuerto.

La flota carguera de LACSA fue aprovechada para ofrecer el servicio aéreo de importación a los importadores de ganado lechero de raza. Así trajimos desde Wisconsin, New York y Texas ejemplares que vinieron a mejorar sustancialmente el hato lechero nacional.



Se produjo un crecimiento sostenido en el transporte de carga aérea de importación y exportación, que pasó en una década de 36.960.262 kilos movilizados por el aeropuerto Juan Santamaría en 1987 a 92.893.250 en 1997.

El crecimiento de la demanda llevó a LACSA a cambiar su flota de aviones cargueros de hélice por jets DC-8-63.



En 1987 inició sus vuelos desde Miami a Costa Rica la aerolínea Challenge Air Cargo, que vendría a marcar un nuevo estándar de excelencia y confiabilidad en el transporte aéreo de carga.



Además del servicio de carga en barrigas ofrecido por los aviones de pasajeros de empresas como Pan American, Eastern, Lacsá, United, American, etc., entraron a operar otras compañías como SERCA, Florida West, Arrow Air, Fine Air y Tampa Air, esta última con vuelos a Europa vía Miami.



Martinair inauguró su servicio de aviones cargueros y de pasajeros MD-11 y B747 a Holanda, e Iberia y KLM transportaron una importante cantidad de carga en sus vuelos directos a Europa. Estos vuelos abrieron nuevos mercados a los exportadores costarricenses de productos perecederos como flores y plantas ornamentales.



Costa Rica se convirtió así en uno de los países latinoamericanos mejor servidos, lo que se reflejó en un considerable incremento en las exportaciones e importaciones por vía aérea, que alcanzaron su máximo en 1997, año en que se movilizó un total de 92.893.250 kilos.



Los nuevos sistemas de manejo de carga paletizada en los aviones jet agilizaron enormemente la carga y descarga de las aeronaves, disminuyendo el deterioro de los productos al ser abordados.



En 1970 descargar y cargar un DC-6 con 12.000 kgs nos tomaba 5 horas. En 1997 descargar y cargar un DC-10 con 60.000 kgs nos tomaba 1 hora!



Sin embargo, las instalaciones aeroportuarias no tuvieron un nivel acorde con el desarrollo aeronáutico, debiendo acopiarse y paletizar en la propia rampa del aeropuerto Santamaría, y manejar todas las importaciones a través de una sola bodega obsoleta de la Aduana en el aeropuerto.



La necesidad de mantener la calidad de los productos perecederos de exportación y agilizar el manejo en tierra de las aeronaves nos llevó en Challenge Air Cargo a construir en 1992 la primera Terminal Remota de Exportación del país.

Con la aprobación del Gobierno de Costa Rica establecimos fuera del aeropuerto un centro de acopio y paletizaje para procesar la carga de exportación.



En esta Terminal la carga era recibida de los exportadores, inspeccionada por el Ministerio de Agricultura y el Servicio de Aduanas, paletizada y almacenada en bodegas seguras si era carga seca o en cámaras de refrigeración si eran perecederos, para luego ser trasladada en camiones sellados directamente al avión.



Este esquema aumentó notablemente la calidad de los productos de exportación del país, descongestionando parcialmente el aeropuerto, y luego fue adoptado por el Gobierno de Costa Rica como su política para el desarrollo de la infraestructura carguera, prohibiendo desde entonces el efectuar el acopio y manejo de la carga en la rampa del aeropuerto.

En conjunto con LACSA, Challenge Air Cargo impulsó el uso de los almacenes fiscales fuera del aeropuerto, manejados por la empresa privada, lo que acabó con los saqueos y robos de la carga de importación, que ahora era trasladada directamente de los aviones a los almacenes.

Estos dos conceptos de instalaciones remotas de exportación e importación manejadas por la empresa privada se incorporaron en una reforma a la Ley General de Aduanas.

**Se terminó así con el papel de
almacenista del Estado,
concentrando sus recursos en sus
funciones de control aduanero y
acabando con la corrupción que
imperaba en el Aeropuerto
Santamaría en el manejo de la
carga aérea.**

**En la actualidad operan 5
Terminales Remotas de
Exportación y varios Almacenes
Fiscales de Importación. Varios
países latinoamericanos han
expresado su interés en adoptar
un modelo similar al seguido en
Costa Rica.**

Varias empresas de servicio courier empezaron a operar al país, tales como:

- DHL
- Fedex
- UPS

En Agosto del 2000, Challenge Air Cargo fue adquirida por UPS, la cual opera en la actualidad dos vuelos diarios con aviones Boeing 757 a Miami y conexiones al resto del mundo.



En los últimos 5 años el mercado de carga aérea se ha contraído, entre otras razones por:

- Mejor y más barato servicio de transporte marítimo.
- Eliminación de incentivos a las exportaciones, como los CATs.
- Cambio de estrategia exportadora, de industrias intensivas en mano de obra como la maquila a industrias de alta tecnología.
- Contracción de la economía mundial.

Por ejemplo, el total de carga aérea movilizada por el Aeropuerto Santamaría disminuyó de 92.893.250 kilos en 1997 a 80.234.010 en 1999.

Incluso LACSA-GrupoTACA suspendió en el 2001 su servicio de aviones cargueros.

El mercado de carga aérea se va convirtiendo gradualmente en un sistema de transporte en barrigas de aviones de pasajeros y en unos pocos aviones cargueros para productos altamente especializados o perecederos y cuyo valor de mercado les permite pagar tarifas altas que cubran los crecientes costos de operación de las aerolíneas.



En la actualidad el mercado de carga aérea de Costa Rica consiste en la importación de materias primas, artículos suntuarios y repuestos, y en la exportación de electrónicos, flores, plantas ornamentales, pescado de mar y tilapia, maquila y algunos otros productos de menor importancia.

