



• GUILLERMO V. ACEVEDO

La asociación gremial de Transporte Expreso de Chile (Atrex) lleva ya un año de disputa con Nuevo Pudahuel, concesionaria del Aeropuerto de Santiago. Reclaman un "comportamiento abusivo" en el nuevo método de asignación de bodegas introducido en el aeropuerto.

Esta redistribución de las bodegas a empresas *courier* (entregas de forma exprés) significó el alza de un 80% en las tarifas de arriendo, un aumento de costos que, según indican fuentes relacionadas, se traspaasa a toda la cadena y lo terminan pagando los clientes finales.

Atrex representa a 30 asociados, entre los que figuran gigantes del *courier* global como Fedex, Dhl, Ups, Hot Express, Usa Express, o las chilenas Blue Express y Chilexpress, y que preside el director de operaciones de Fedex, Daniel Boubet. Entre los asociados ocupan alrededor de 5.000 metros cuadrados de bodegaje en Nuevo Pudahuel.

El problema se arrastra desde 2024. En julio de ese año acudieron al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia para presentar una consulta acerca del nuevo método de reasignación de bodegas. Pero los resultados no fueron positivos. La consulta fue acogida por el tribunal, pero resolvió que "no atenta contra la libre competencia. Sin embargo, se hicieron observaciones respecto del proceso de adjudicación de bodegas", señalan. Di-



Bodegas de carga en el Aeropuerto de Santiago.

La disputa de los *couriers* con Nuevo Pudahuel por alza sobre 80% en tarifas de bodegas en el aeropuerto

chas observaciones no fueron consideradas por la concesionaria, que continuó con el proceso, explicaron desde Atrex tras el fallo.

Lo que plantean es que la concesionaria Nuevo Pudahuel propone "un esquema de selección de las empresas *couriers* con base en la subasta de los limitados espacios dispuestos para la explotación del servicio", para el período comprendido entre septiembre de 2024 y agosto de 2027.

Hizo competir a los 20 asociados. Además, habría asignado superficies que antes tenían otro fin, unos 700 metros cuadrados que antes no eran espacio de bodegas. Esto pudo deberse, indican, a una compensación por el

déficit en los ingresos que generó la pandemia.

Y habría significado riesgos para la libre competencia, ya que el sistema presentado por Nuevo Pudahuel daría pie a una concentración del mercado mediante la exclusión de empresas que ya estaban presentes. Además, las reglas tienden a una discriminación arbitraria entre las empresas participantes del proceso", comentó Peter Gibson, gerente general de Atrex, en 2024.

Desde Nuevo Pudahuel explicaron —de manera escrita— que "las tarifas que rigen para las empresas de *courier*, a partir del proceso de licitación realizado el año pasado, corresponden a los montos ofertados por los participantes que concursaron

por los espacios asignados para este tipo de carga. Este mecanismo transparente y abierto se alinea con los estándares de otros aeropuertos de referencia y ha cumplido con el propósito de atraer nuevos jugadores de la industria y asegurar la debida inversión para consolidar su operación en Santiago".

Entre septiembre del año pasado y hoy, los costos han aumentado un 84%, afirman desde la asociación. Y como el MOP recibe un 77,5% de los ingresos totales del aeropuerto, por concepto de tasas, por ventas de los locales comerciales, estacionamientos, etc., una de las razones del incremento en las tarifas podría ser el compensar la caída de ingresos durante la pandemia,

ya que de eso solo reciben el 22,5%, llevando los costos de arriendo por metro cuadrado al máximo permitido por las bases de licitación.

Esto se ilustra en la diferencia de tarifa que existe respecto a otros centros de bodegaje cercano, como es el caso de Enea. En este parque el valor por metro cuadrado es de 0,22 UF (\$8.606), mientras que en el aeropuerto el valor es de 1,42 UF (\$55.551), esto es, una diferencia del 545,52%, según datos de Atrex.

Pero cambiarse es una decisión compleja, puesto que en el aeropuerto está el personal de Aduanas disponible durante todo el día, en el caso de otros centros de bodegas hay que solicitar la asistencia de aduanas.

Para reclamar por la conducta de la concesionaria, gestionaron una reunión con la propia ministra Jessica López. Según consta en la plataforma de *lobby*, Atrex se reunió con la ministra de Obras Públicas, para plantear la preocupación del gremio en lo que catalogan como un "comportamiento abusivo" por parte de Nuevo Pudahuel.

Representada por Peter Gibson, el gerente general de Atrex; José Pakomio, presidente de la Cámara Nacional de Comercio, y Mauricio Zelada, asesor legal de la asociación, acudieron a la autoridad ministerial, pues es el MOP el dueño del complejo y el que licita su administración, con reglas específicas para los servicios que presta la concesionaria.

Como resultado de la reunión, la ministra les hizo ver que según el análisis de sus equipos, el proceder de la concesionaria era legal y estaba dentro de las bases de licitación. No obstante, sí le habrían recomendado a Nuevo Pudahuel revisar este acuerdo; sin embargo, los contratos se mantienen igual que como ya estaban establecidos.

Son 3,5 millones de "bultos" para despachos exprés los que se reciben mensualmente. Y es un asunto importante, comentan desde el gremio, considerando que la futura ampliación del aeropuerto solo contempla espacio para pasajeros, pero no para carga. En suma, la decisión de resolver el problema ha quedado en manos de la concesionaria del aeropuerto y hasta hoy no ha habido modificaciones.