



Discurso De Apertura Del WCS De Brendan Sullivan

INTRODUCCIÓN

- Buenos días y bienvenidos al 19º Simposio Mundial de Carga aquí en la ciudad de Lima.
- Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a LATAM Cargo y a todo su equipo por acogernos en esta ciudad vibrante y hospitalaria.
- Es la primera vez que el WCS se celebra en Sudamérica, y ya era hora de hacerlo, dado el papel vital que desempeña el transporte aéreo de carga en este increíble continente.
- El año pasado, hablé sobre cómo el transporte aéreo de mercancías cumple con su cometido cuando las cadenas de suministro enfrentan dificultades. Este año, nuestro lema es "El avance del transporte aéreo de mercancías en un mundo dinámico".
- Dinámico desde casi todos los ángulos —geopolítico, comercio, tecnología, entre otros—. Nuestra tarea es clara: gestionar los cambios y garantizar la conectividad de la que depende la economía global.
- Los próximos meses pondrán a prueba nuestra capacidad. Los cambios en las políticas comerciales de EE. UU. están transformando los flujos comerciales. Las hostilidades en Oriente Medio están afectando al espacio aéreo y complicando las operaciones. Y el entorno operativo se vuelve cada vez más incierto.
- Permítanme ilustrarlo con un ejemplo: un envío de arándanos frescos, que se transportan en condiciones de temperatura controlada desde los exportadores aquí, en Lima, hasta las ciudades de todo el mundo.
- Dicho envío conecta a los productores locales con los mercados globales. Mantiene puestos de trabajo, genera ingresos procedentes de las exportaciones y depende de un sistema que ofrece rapidez, seguridad y fiabilidad, especialmente cuando el tiempo es un factor crucial.

PROGRESOS REALIZADOS

- Hace unos años, transportar arándanos frescos a través de las fronteras era mucho más complejo y difícil de lo que es hoy en día.
- El control de la temperatura era difícil de llevar a cabo durante todo el proceso. A menudo se perdía la información entre el traslado del almacén al camión y del camión al avión, y el control era periódico y no en tiempo real.
- Los datos del envío debían introducirse varias veces a lo largo de la cadena de suministro —aerolíneas, agencias de transporte, aduanas...— porque los sistemas, los estándares de

datos y los requisitos normativos no estaban totalmente armonizados a lo largo de la cadena de suministro global.

- Las declaraciones de seguridad, la información aduanera anticipada y los datos operativos de las aerolíneas a menudo se encontraban en sistemas paralelos que no llegaban a interoperar.
- Los procesos digitales no estaban tan desarrollados. La documentación se transmitía en formato PDF y por correo electrónico, y no como datos estructurados. Cada participante de la cadena de suministro tenía su propia versión de los datos de envío, en lugar de compartir una visión común.
- La fiabilidad operativa dependía en gran medida de la coordinación manual: llamadas telefónicas para confirmar el estado de la expedición, comprobaciones manuales de documentos y coordinación directa entre los participantes.
- Para los expedidores, esto implicaba menos confianza en que los productos llegaran en condiciones óptimas, menos previsibilidad en los plazos de entrega y mayor incertidumbre a la hora de introducir mercancías en los mercados internacionales. Cuando se envían productos perecederos cuya vida útil se mide en horas, y no en días, esa falta de previsibilidad tiene consecuencias reales.
- En la actualidad, el envío de nuestros arándanos se realiza a través de un sistema más seguro, eficiente y sostenible.
 - Su transporte puede contar con una planificación y trazado de rutas más eficientes, lo que mejora la eficiencia y reduce el impacto medioambiental.
 - Las emisiones generadas por el transporte se pueden medir ahora con herramientas estandarizadas, como IATA CO2 Connect for Cargo, lo que mejora la transparencia sobre las emisiones tanto para clientes como reguladores.
 - El seguimiento en tiempo real permite una visión completa de dónde se encuentra la mercancía en todo momento, lo que permite a todos los socios de la cadena de suministro responder con rapidez ante cualquier interrupción.
 - Las condiciones de temperatura también se pueden supervisar de forma más sistemática, con el respaldo de los estándares de manipulación de CEIV Fresh, lo que contribuirá a proteger la calidad de los productos y la integridad de la cadena de frío.
 - Los procesos de embalaje y logística son más eficientes en cuanto al uso de recursos, lo que ayuda a reducir los residuos en toda la cadena de suministro.
 - Además, gracias a una mejor conexión con las redes logísticas mundiales, los pequeños exportadores pueden acceder a los mercados internacionales de forma más fiable que antes.
- Entre bastidores, las cosas también han cambiado...



- Los procesos de seguridad de la cadena de suministro han avanzado —desde una verificación más rigurosa por parte de los transportistas hasta una mejora en el control de carga e identificación de riesgos.
- Los protocolos de seguridad van evolucionando, especialmente en lo que respecta al cumplimiento de la normativa sobre mercancías peligrosas, la documentación digital y la validación automatizada.
- Y ONE Record hace posible el intercambio de datos de envíos en toda la cadena de suministro, lo que permite un proceso de envío más rápido, confiable y seguro.

NECESIDAD DE SEGUIR AVANZANDO

- El sistema es más robusto ahora. Sin embargo, el entorno es más exigente...
- Por ejemplo, no hay garantía de que las tarifas vigentes en el momento de reservar un envío sigan aplicándose cuando se cargue o se entregue. Los patrones comerciales pueden cambiar rápidamente, las regiones proveedoras pueden variar en una misma temporada y la demanda puede modificar los flujos prácticamente de la noche a la mañana. Las cadenas de suministro deben ser lo suficientemente ágiles como para adaptarse en tiempo real.
- La complejidad regulatoria también aumenta: los requisitos de datos anticipados y las normas relativas a las importaciones están en constante evolución, y las medidas de seguridad varían de un mercado a otro.
- Y las expectativas de los clientes siguen aumentando. Cuando el seguimiento en tiempo real en una ruta ya es posible, los clientes quieren que sea posible en todas partes.
- Construir un marco normativo global que facilite el transporte aéreo de mercancías en un mundo dinámico no es algo que se haga en un día y listo. Es una tarea continuada que debemos llevar a cabo con determinación y en equipo.
- El trabajo que llevamos a cabo en colaboración con IATA es más importante que nunca, y por eso nos esforzamos en hacerlo de la forma más eficaz, centrándonos en tres áreas clave.

1. Impulsar la digitalización

- Para que nuestro envío de arándanos peruanos pueda cruzar las fronteras sin problemas, toda la cadena de suministro debe estar digitalizada.
- Sin embargo, los datos de carga se siguen almacenando en sistemas fragmentados, lo que genera duplicaciones y riesgos de demora y de incumplimiento normativo. Esto supone un reto especialmente difícil en entornos de gran volumen, como el comercio electrónico, donde grandes cantidades de datos de guías aéreas nacionales deben estar totalmente alineados con los registros de los números de guías aéreas maestras de las aerolíneas en múltiples sistemas y jurisdicciones.
- En este punto es donde ONE Record juega un papel clave. Y la trayectoria es clara. Desde enero de este año, el estándar ONE Record se ha convertido en el método preferido para



compartir datos de carga. Las aerolíneas que representan más del 70% del volumen global de guías aéreas están en vías de implantarlo, con el apoyo de un ecosistema cada vez mayor de proveedores de tecnología, transportistas y otros socios de la cadena de suministro digital.

- El siguiente paso es acelerar su implementación:
 - Las aerolíneas y las agencias de transporte deben intentar que el sistema se implante a gran escala.
 - Los gobiernos deben aceptar los datos de ONE Record en los trámites administrativos.
 - Los proveedores tecnológicos deben seguir construyendo plataformas seguras e interoperables.
- Este es solo uno de los muchos avances digitales que debemos lograr como industria... y esto estará potenciado con el poder de la IA.
 - IATA lanzará el Air Cargo AI Excellence Hub para acelerar la adopción segura y práctica de la IA en todo el ecosistema de carga.
 - También presentaremos AI SME —una aplicación móvil y web que permite a los equipos operativos acceder a los estándares de carga y seguridad simplemente haciendo preguntas, situando la experiencia del usuario en el centro de la aplicación de los estándares en las operaciones en el día a día. Como sabe cualquiera que trabaje con las normas sobre mercancías peligrosas, encontrar el artículo adecuado consume a veces la mitad del tiempo. La AI SME facilitará esta tarea.
 - En colaboración con nuestros socios estratégicos, estamos investigando pruebas de concepto de interoperabilidad de la IA. A través de un caso práctico de carga entre compañías aéreas, estamos investigando la forma en que los agentes de IA podrían ayudar a las aerolíneas que utilizan diferentes sistemas a colaborar en tiempo real en las reservas, interrupciones y cancelaciones.
- El objetivo es simple pero ambicioso: utilizar la digitalización y la IA para ayudar a las aerolíneas y a las cadenas de suministro a trabajar juntas de forma más fácil y eficaz.

2. Fortalecer los estándares globales y la implementación global

- Pero la tecnología por sí sola no basta. Para que nuestro envío de arándanos peruanos pueda cruzar las fronteras sin problemas, es necesario aplicar de manera coherente los estándares mundiales.
- De no ser así, los envíos se ven sometidos a diferentes requisitos de datos, protocolos de seguridad y controles. La fragmentación genera complejidad, y la complejidad aumenta el riesgo de retrasos.
- Lamentablemente, nos enfrentamos a algunos obstáculos. Las normas mundiales sobre mercancías peligrosas (Dangerous Goods Regulations, DGR) son estrictas. Sin embargo, cada

vez existe una mayor divergencia a la hora de aplicarlas. Las DGR admiten modificaciones por parte de los estados y los operadores, a menudo por razones de seguridad justificadas. Pero a medida que estas se multiplican, aumenta la complejidad operativa. En la actualidad, existen más de 1200 variantes entre los distintos estados y operadores. Para las empresas que realizan envíos a nivel mundial, esto supone un gran esfuerzo para cumplir con la normativa.

- Por ejemplo, algunas aerolíneas exigen autorizaciones o documentación adicionales para los envíos de baterías de litio, incluso cuando cumplen los requisitos básicos de la DGR. Otras aplican condiciones adicionales o restringen envíos que están técnicamente permitidos.
- Siempre habrá variaciones. Pero deben seguir siendo transparentes, justificadas y lo más alineadas posible con los estándares globales, para reforzar la seguridad sin añadir una complejidad innecesaria.
- La armonización no solo tiene que ver con la regulación. También depende del acceso a las infraestructuras que permiten el transporte de mercancías.
- En algunos *hubs* importantes, las aerolíneas de carga solo obtienen *slots* temporales o *ad hoc*, en lugar de asignaciones basadas en la antigüedad, como ocurre, por ejemplo, en Bogotá y Dubái.
- En algunos mercados, los vuelos de carga están restringidos a operaciones nocturnas, como por ejemplo entre medianoche y primeras horas de la mañana en algunas partes de Asia. Incluso en los principales *hubs* mundiales, como Heathrow y Gatwick, los operadores de carga no suelen recibir franjas horarias históricas, lo que limita la flexibilidad operativa y la planificación a largo plazo.
- Las restricciones operativas pueden ir más allá, e incluir límites de estacionamiento más cortos, restricciones horarias o regulaciones locales que aumentan la complejidad.
- Las directrices mundiales sobre franjas horarias son claras: la asignación debe ser justa, transparente y no discriminatoria, independientemente del tipo de operación. La solución no consiste en reservar capacidad para la carga, sino en garantizar que los procedimientos locales se ajusten a estos principios y maximicen la capacidad para todos los usuarios.
- A medida que el comercio global evoluciona y crece la demanda de entregas rápidas y fiables, el acceso equitativo de la carga a las infraestructuras no es solo una cuestión operativa, sino también económica.
- Nuestros productores de arándanos dependen de ello para su subsistencia. Y sus clientes —repartidos por todo el mundo— dependen de ello para satisfacer las necesidades de sus consumidores.
- Garantizar un acceso justo a las infraestructuras es esencial para una economía global dinámica.

3. Seguridad operacional y protección de las cadenas de suministro

- Por supuesto, la rapidez y el acceso significan poco sin seguridad y protección.

- El Anexo 18 de la OACI sigue siendo la referencia mundial para el transporte aéreo seguro de mercancías peligrosas. Sin embargo, es imprescindible modernizarlo. La cadena de suministro actual es digital, dinámica y está expuesta a nuevos riesgos, como mercancías peligrosas no declaradas, uso indebido de baterías de litio e intentos deliberados de utilizar de forma fraudulenta las redes del transporte aéreo de mercancías.
- La modernización del Anexo 18 garantiza que la regulación refleje la realidad operativa y fortalezca toda la cadena de suministro frente a amenazas emergentes.
- Al mismo tiempo, debemos reconocer que las cadenas de suministro de carga aérea son objetivos potenciales. Los incidentes relacionados con dispositivos incendiarios ocultos en envíos de carga son diseñados con el fin de causar interrupciones y daños. Esto refuerza un hecho evidente: la seguridad de la carga no solo depende del cumplimiento normativo, sino también de la protección de las infraestructuras comerciales globales críticas.
- Los procesos de seguridad deben evolucionar en consonancia. La declaración de seguridad de las expediciones (el cargo Consignment Security Declaration, CSD) es una herramienta fundamental para el cumplimiento normativo, pero su aplicación es inconsistente. Su interpretación varía según las diferentes jurisdicciones. Además, las soluciones electrónicas (e-CDS) o no están implantadas o deben mejorarse, lo que conlleva procesos manuales, duplicaciones, inexactitud en los datos y retrasos que podrían evitarse.
- La línea a seguir está bien definida. Los datos de seguridad deben recopilarse y transferirse de manera coherente a lo largo de toda la cadena de suministro global. Además, el CSD electrónico debe ser el procedimiento establecido, y recurrir al papel solo cuando sea absolutamente necesario.
- La modernización también debe seguir alineada con el Anexo 17 de la OACI, para garantizar unas medidas de seguridad más inteligentes, rápidas y coherentes, pero sin comprometer los estándares de seguridad. Los controles de seguridad dependen cada vez más de los datos de carga anticipados. Los programas de información anticipada sobre la carga siguen extendiéndose a nivel mundial, pero los requisitos de datos, plazos e interfaces de dichos sistemas difieren entre sí. Es esencial lograr una mayor armonización global para mantener unos resultados sólidos en materia de seguridad y preservar al mismo tiempo la previsibilidad operativa.
- En última instancia, la seguridad y la protección de las cadenas de suministro son responsabilidades compartidas. No pueden ser asumidas por una sola parte. Requieren una acción coordinada en todo el ecosistema que cuente con alianzas público-privadas sólidas. Solo así podemos garantizar que el comercio mundial siga desarrollándose de forma segura, sea cual sea la evolución de las amenazas.
- Y cuando nuestro sistema global funciona como debe, su impacto se refleja con mayor claridad en el transporte de mercancías y en las empresas que dependen de un comercio global predecible. Al fin y al cabo, lo que más importa es el resultado.

CONCLUSIÓN



- Para nuestro envío de arándanos, significa llegar frescos, listos para disfrutar y en perfecto estado. Para la empresa que los envía desde Perú, un sistema eficiente de carga aérea significa alcanzar los mercados globales de forma sistemática, lo que impulsa el crecimiento, fomenta el empleo y genera confianza para inversiones futuras.
- Una conectividad fiable del transporte aéreo de mercancías convierte la producción local en una oportunidad global. Conecta a las empresas con los mercados. Apoya el empleo y el crecimiento económico. Y favorece un comercio mundial dinámico en un mundo en constante cambio.
- Impulsar el transporte aéreo de mercancías en un mundo dinámico significa garantizar que ese envío, y miles de millones más, sigan circulando de forma segura, fiable y predecible, al margen de los cambios que se produzcan en el mundo. Porque el comercio mundial seguirá evolucionando. Y el transporte aéreo de mercancías seguirá haciéndolo posible.
- Gracias y disfruten del Simposio. Y la próxima vez que vean arándanos en su plato, piensen en el sistema global que ha hecho posible que lleguen hasta ahí.