

UF: 12.06.25: \$ 39.220,03

DÓLAR COMPRADOR: \$933,75

DÓLAR VENDEDOR: \$934,45

IPC MAYO: +0,2%

IPSA: +1,13%

Registró la Bolsa de Comercio en su índice principal, el IPSA, que cerró el miércoles en 8.320,11 puntos.

Por su parte, el Índice General de Precios de Acciones (IGPA) presentó una variación de +1,07% y cerró en 41.754,69 puntos.

EN LA SERENA

Instan a modernizar aeropuerto tras evidenciar carencia en infraestructura

FRANCO RIVEROS B. / Región de Coquimbo

No es de extrañar que cada cierto tiempo el aeropuerto La Florida de La Serena figure con vuelos suspendidos o atrasados por malas condiciones climáticas, o que también que aviones provenientes de otras regiones no puedan aterrizar por las mismas razones, lo que a la larga perjudica a los usuarios y a las aerolíneas.

Dicha situación fue evidencia por distintos gremios y aerolíneas, quienes detallaron que había una serie de aeropuertos de regiones –en los que se incluyó a La Serena– que presentaban una infraestructura inadecuada para operar en medio del mal clima.

En este contexto, Helen Kouyoumdjian, gerente general en Chile de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), sostuvo que “la infraestructura es muy importante en los aeropuertos, para nuestra industria, y considerando, por ejemplo, casos como La Serena, donde hemos planteado la necesidad de contar con un instrumental para el aterrizaje que permita operar en condiciones de baja visibilidad. Es algo que es complejo y que repercute en las líneas aéreas, pero muy especialmente en los pasajeros, quienes son finalmente los que se ven imposibilitados de completar su viaje. Hay desafíos mayores en el futuro porque las condiciones climáticas también van a estar cambiando. Y por eso hemos planteado la necesidad de modernizar los distintos terminales aéreos del país, lo cual esperamos que se materialice lo antes posible en la totalidad de los aeropuertos y reducir las cancelaciones y modificaciones en los vuelos debido a condiciones meteorológicas”, agregó.

En esa línea, aseguró que “como industria, hemos planteado soluciones de corto y mediano plazo, como son la implementación de diferentes tipos de instrumentales de aterrizaje, junto con la ampliación de horario, pero siempre teniendo en el centro al pasajero, que requiere conectividad para los distintos propósitos por los cuales viaja”.

Luego que gremios y aerolíneas alertaran de distintas deficiencias en terminales aéreos, incluido el de la capital regional, actores locales alzaron la voz asegurando que es necesario revisar y actualizar instrumentos para que los aviones puedan aterrizar y despegar pese a las condiciones meteorológicas adversas.



EL DÍA

Debido a la falta de tecnología, los aviones se ven dificultados al despegar o aterrizar con malas condiciones climáticas desde el aeropuerto La Florida.

MÁS ALLÁ DE LA INFRAESTRUCTURA

Por su parte, Rafael Delpiano, académico de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes, explicó que en el caso de los atrasos o cancelaciones por falta de instrumentos, “se aborda el problema de la visibilidad, que la manera por defecto para aterrizar es visual. Pero hoy día hay buenas tecnologías para aterrizar cuando hay neblina, por ejemplo, o hay una lluvia muy fuerte o una nevazón, mediante sensores que tienen que estar instalados en la pista y además las aeronaves tienen que ser capaces de detectarlos. También hay otras formas en que el mal tiempo afecta a las aeronaves. Vimos hace poco el ejemplo de un avión ambulancia que se estrelló cerca de Curacaví, que en el fondo fue por hielo, por condiciones de temperatura y clima que le quitaron sustentación a la aeronave

aparentemente. Eso se previene con un buen pronóstico del tiempo y un buen control de tráfico aéreo”, acotó.

“EL AEROPUERTO DE LA SERENA ES UNO DE LOS MÁS DEFICIENTES”

En tanto, Ricardo Guerrero, gerente de la Corporación Industrial para el Desarrollo Regional de Coquimbo (CIDERE), fue enfático al señalar que “el aeropuerto de La Serena es uno de los más deficientes, sino el más, entre todos los terminales aéreos del país con respecto a condiciones técnicas para el aterrizaje. Esto no es ningún descubrimiento. Desde hace muchos años los usuarios conocemos esta realidad. Reiteramos que la más urgente e importante modernización de nuestro aeropuerto es contar con tecnología de acercamiento mediante instrumentos, que permita soslayar las condiciones de nubosidad que

suelen provocar aterrizajes fallidos”, recalcó.

AEROPUERTO AL DEBE EN TECNOLOGÍA

Desde otro punto de vista, Roberto Dabed, vocero de la Federación Aérea de Chile, comentó que “si nos vamos a los datos duros, el aeropuerto de La Serena son pocos los días que permanece cerrado. El último número que tenemos de la Dirección de Aeronáutica son 5 días. Sí, en las mañanas se producen muchas demoras de vuelo o desvíos producto del mal clima, pero esto tiene que ver por la tecnología que hemos implementado. Hoy en día la tecnología aeronáutica va mucho más rápido de lo que va la normativa. Entonces, en Chile nos falta todavía incorporar más aproximaciones instrumentales mediante GPS, más allá que la radioayuda, que son las que tiene La Serena, que si bien tiene aproximaciones de GPS, en Chile no hemos implementado la última tecnología que es WASP, que permite una aproximación de alta precisión en geografía como las que tenemos nosotros que son complejas”, explicó.

En esa línea, Dabed aseguró que “desde Santiago no hay un aeropuerto comercial funcionando las 24 horas hasta Antofagasta. Entonces, en caso de emergencia lo que se necesita es activar un aeropuerto, por ejemplo, si necesitamos hacer una evacuación o si hay una catástrofe como la que la que puede venirse ahora con este tren de lluvia. Eso hace que la respuesta a la tragedia sea mucho más lenta. Hoy día el único aeropuerto que es de 24 horas de la región es Ovalle pero no tiene la capacidad de recibir aviones comerciales”, acotó.

Finalmente, recalcó que “La Serena podría funcionar las 24 horas si es que tuviéramos la tecnología que tenemos en Ovalle, que uno pudiera habilitar las luces, porque está pensado en la aviación comercial, pero la parte que nos interesa a nosotros como Federación Aérea, que es la respuesta ante catástrofe, nosotros funcionamos de una manera bastante más desestructurada de lo que funciona la dirección comercial”.