

Aerolíneas advierten que Cañal Bajo carece de tecnología para aterrizar de noche y con mal clima



EN EL AEROPUERTO DE CAÑAL BAJO NO CUENTA CON UN SISTEMA DE ATERRIZAJE INSTRUMENTAL QUE PERMITA A LOS AVIONES LLEGAR SIN PROBLEMAS BAJO CONDICIONES CLIMÁTICAS ADVERSAS O DE NOCHE.

Verónica Salgado
cronica@australosorno.cl

El destino Osorno como ruta aérea nacional (Osorno-Santiago y viceversa) es uno de los que más ha crecido a nivel del país, llegando a movilizar el año pasado a 397.198 pasajeros, siendo la segunda vez que se superan los 300 mil pasajeros (en 2023 se llegó a 303.209). Las cifras son muy superiores a lo que ocurría en 2002, por ejemplo, donde se movilizaron 39.651 personas por Cañal Bajo, según las estadísticas de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC).

El crecimiento podría ser mucho mayor si el terminal aéreo tuviera la tecnología adecuada para aterrizar con baja visibilidad, es decir, de noche o en condiciones meteorológicas complejas. Una carencia que

fue advertida por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila), quienes aseguran que la principal causa de las cancelaciones en los vuelos programados este 2025 se debe a la falta de modernización en el sistema de aterrizaje instrumental o ILS (por sus siglas en inglés, Instrument Landing System).

Las asociaciones de operadores aéreos nacionales e internacionales indicaron que los aeropuertos regionales que presentan esta problemática - por no tener el sistema o estar obsoletos - están ubicados en Copiapó, La Serena, Osorno, Puerto Montt, Valdivia, Balmaceda y Punta Arenas. Una realidad que había sido manifestada desde hace años por gremios y autoridades de la zona, pero que vuelve a encender las alarmas debido a que son justamente las aerolíneas quienes acusan

PROVINCIA. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional y la Asociación Chilena de Líneas Aéreas señalaron que 5 aeropuertos (incluido el de Osorno) presentan falencia para aterrizar con baja visibilidad. Autoridades y gremios llaman a que el Estado realice las inversiones necesarias.

el problema y llaman al Estado a trabajar para resolverlo.

Achila nació en 1997 y actualmente reúne a 13 líneas aéreas que operan en Chile, que movilizan al 99% de los pasajeros en rutas nacionales a través

de Latam, Sky y JetsMart; y al 90% en rutas internacionales por medio de American Airlines, Air Canada, Avianca, Air France, Copa Airlines, entre otras. IATA, en tanto, fue fundada en 1945 como un instru-

mento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo. Actualmente incluye a 317 aerolíneas en 120 países.

CARENCIA DE TECNOLOGÍA

Los gremios precisaron en una respuesta conjunta entregada al Diario Financiero que "invertir en infraestructura aeroportuaria, en un país con las condiciones geográficas como el nuestro, siempre será un beneficio para la conectividad aérea y el desarrollo económico, social y turístico nacional (...) el mejoramiento, ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria del país debería ser considerado prioritario por el Estado, ya que se trata de una infraestructura crítica".

Agregaron que "definitivamente el año pasado fue complejo para la industria (...) Por

ello hemos planteado la necesidad de modernizar los diferentes terminales aéreos del país, lo cual esperamos se materialice lo antes posible en la totalidad de los aeropuertos y reducir las cancelaciones y modificaciones en los vuelos debido a condiciones meteorológicas".

El ILS, o Sistema de Aterrizaje Instrumental, ayuda a la navegación que guía a las aeronaves durante la aproximación y el aterrizaje, especialmente en condiciones de baja visibilidad. Consiste en dos señales principales: el localizador, que proporciona guía lateral (alineación con la pista); y la sonda de planeo, que proporciona guía vertical (ángulo de descenso).

El ILS es crucial para la seguridad aérea, ya que permite a los aviones aterrizar en condiciones climáticas adversas donde la visibilidad es limitada, como niebla, lluvia intensa o nieve.

1940 es la década

en que fueron donados los terrenos del aeródromo Cañal Bajo por Carlos Hott Siebert para concretar un recinto aéreo. En 1961 se licitó el proyecto para construir la pista asfáltica.

2016 se concretó

el alargue de la pista del aeropuerto de Cañal Bajo, pensando en el aterrizaje de aviones modelo Airbus A320 usados en las rutas nacionales.

10 años fue

la proyección mínima del alargue de pista concretado en el 2016. Actualmente tiene 1.950 metros de largo. Anteriormente tenía 1.750 metros.

(viene de la página anterior)

RESPUESTAS

Desde la Dirección de Aeropuertos precisaron que tanto el terminal aéreo El Tepual en Puerto Montt y Mocopulli en Chiloé, cuentan con un Sistema de Aproximación Instrumental (ILS) mientras que el aeropuerto de Cañal Bajo en Osorno utiliza un sistema de aproximación alternativo al ILS.

“La Dirección de Aeropuertos, dentro de su competencia, puede adquirir sistemas necesarios para la aeronavegación, como ILS, sólo cuando estos estén circunscritos a la construcción de un nuevo aeropuerto o pista, con tal de entregarlo operativo. Para fines de esta década está planificado que se haga una nueva pista en el aeropuerto El Tepual en Puerto Montt y será la oportunidad de instalar ILS acorde a los tiempos. Este proyecto está actualmente en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)”, precisaron textual desde la entidad.

Detallaron que la construcción de una nueva pista en el aeropuerto El Tepual y la instalación de un sistema de aproximación instrumental (ILS categoría III B) posibilitará que a Puerto Montt puedan arribar aviones de mayor envergadura, tales como el Airbus A380, el Boeing 747-8i y cargueros del tipo B767-300ER. La nueva pista tendrá una extensión de 3.200 metros, es decir, 550 metros más extensa que la actual.



POR AL AEROPUERTO DE CAÑAL BAJO CIRCULARON 397 MIL PASAJEROS EN 2024.

La Dirección de Aeropuertos enfatizó que “en aeropuertos y aeródromos existentes, la adquisición se da en el ámbito aislado de instalación y operación de servicios aeronáuticos, siendo la instalación de ILS una materia exclusiva de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)”.

Dado ese contexto, dotar al aeropuerto de Cañal Bajo de este tipo de tecnologías será resorte de la DGAC, ya que no hay un proyecto de nueva pista. Desde dicha entidad precisaron que “para el caso de Cañal Bajo, en el corto plazo no se

encuentra comprendida la instalación de un sistema ILS dentro de la cartera de proyectos”.

Agregaron que “para la instalación de equipos ILS es necesario, además de los equipos, contar con presupuestos que permitan su mantención y capacitación de personal. Además, la operación de los equipos ILS requiere contar con terrenos para la instalación de todos los componentes del sistema, lo que significa que, en algunos casos, deban realizarse expropiaciones, tarea que es propia del Ministerio de Obras Públicas (MOP)”.

REACCIONES

El alcalde de Osorno, Jaime Bertin, expresó que es fundamental dotar a los terminales regionales de las tecnologías adecuadas para su operatividad.

“Resulta lamentable que en la zona sur, donde se sabe que las condiciones climáticas generan poca visibilidad, no se cuente con estos sistemas. Cuando las aerolíneas manifiestan estas insuficiencias, el Estado debe reaccionar, porque los operadores requieren condiciones apropiadas que deben ser dadas precisamente por el Estado. Es el momento

de actuar y no esperar a que simplemente retrocedamos y volvamos a depender sólo de la Ruta 5”, dijo el jefe comunal.

Harry Jürgensen Rundshagen, diputado por el distrito 25, precisó que “el hecho que en estos momentos se recuerden las falencias que tienen nuestros aeropuertos, revela que la descentralización está muy al debe. Mientras se anuncia incluso que el Metro llegaría al aeropuerto de Santiago, en regiones seguimos sufriendo por la conectividad y ni siquiera existen condiciones óptimas de operatividad. Estimo que mejorar la infraestructura y la conectividad del país debe ser una política de Estado, no podemos seguir siendo las regiones postergadas en temas tan relevantes como este”.

Héctor Barria, diputado por el distrito 25, argumentó que “esto no puede seguir ocurriendo, porque significa que muchas veces se cancelan vuelos y las personas pierden horas médicas, trabajos, negocios, encuentros familiares, entre muchos otros efectos negativos que se pueden evitar. Para solucionar este tema se requiere voluntad del Estado, porque el uso del avión como medio de transporte dejó hace rato de ser para un grupo específico y es la forma de conectar con el resto del país. No puede ser que siempre las regiones estén postergadas”.

Luis Rigo-Righi, presidente de la Cámara de Comercio e Industrias de Osorno, enfatizó

que es un tema grave que pone en riesgo el futuro de la operatividad del aeropuerto local. “Las aerolíneas van avanzando en sus tipos de aviones, en sus rutas, en su operación comercial y de traslado de pasajeros. Entonces, no puede ser que el Estado no avance en la infraestructura y tecnología. Es preocupante, porque se anuncian inversiones a medias dejando de lado algo tan básico e importante para la zona sur como es la tecnología para aterrizar con poca visibilidad. Además, esto evidencia la centralización con que aún opera el país”, expresó el representante del gremio del comercio.

El Estado tiene proyectada una inversión de \$55 mil millones para el aeropuerto de Cañal Bajo, que considera la ampliación y mejoramiento del terminal osornino, que pasará de tener una superficie de 2 mil a casi 6 mil metros cuadrados, una nueva torre de control y tráfico, estacionamientos, entre otros adelantos. Se realizará una segunda licitación, dado que el primer proceso fue declarado desierto, porque la única oferta fue por \$103 mil millones, superando ampliamente el presupuesto disponible.

Paralelamente, durante el primer semestre se realizará el llamado para entregar en concesión el aeropuerto de Cañal Bajo a privados, considerando un modelo de administración a 20 años o más (no la operatividad aérea).

CS