



PARA TERMINAR CON RETRASOS Y DESVÍOS DE VUELOS

Buscan que aeródromo La Florida dé un salto operativo con el sistema ILS

LIONEL VARELA Á. La Serena

La reiterada suspensión y reprogramación de vuelos en el aeródromo La Florida de La Serena, especialmente durante jornadas marcadas por baja visibilidad y nubosidad costera, ha vuelto a instalar con fuerza el debate sobre la modernización del principal terminal aéreo de la Región de Coquimbo.

En ese escenario, una de las propuestas que ha cobrado mayor fuerza es la implementación del sistema ILS, instrumento que permitiría mejorar las operaciones de aterrizaje en condiciones meteorológicas adversas y reducir así el impacto que hoy afecta a cientos de pasajeros.

La iniciativa ha sido impulsada por el alcalde de Coquimbo, Ali Manouchehri, quien ha encabezado gestiones para avanzar en una modernización estructural del recinto, apuntando no solo a resolver las contingencias operativas que hoy enfrenta el aeropuerto, sino también a proyectarlo como una infraestructura de estándar internacional para la conurbación.

CAMBIO ESTRUCTURAL

El jefe comunal sostuvo que, junto al diputado Daniel Manouchehri, se ha empujado una agenda orientada a fortalecer la conectividad aérea de la zona, destacando como uno de los primeros resultados el avance hacia una operación continua del terminal aéreo.

“Han sido gestiones decididas para que el aeropuerto avance hacia una operación 24/7, una necesidad largamente planteada por la región. El gobierno escuchó y esta medida comenzará a implementarse a fines de mayo, pero ese es solo un primer paso”, afirmó el alcalde.

Manouchehri recalzó que el objetivo de fondo es avanzar hacia una transformación mayor del aeropuerto, con inversiones que permitan responder al crecimiento de la demanda y a las necesidades de desarrollo regional.

“Seguiremos liderando las gestiones para que la región cuente con un aeropuerto de estándar internacional, por el impacto que esto tiene en el turismo, la economía y la calidad de vida de nuestros trabajadores. Hemos planteado la incorporación de la Categoría I del sistema ILS y la extensión de la pista de aterrizaje, elementos clave para su modernización. Este desafío requiere voluntad y recursos, por eso hacemos un llamado al MOP a desti-

La propuesta impulsada por el alcalde de Coquimbo apunta a mejorar la conectividad regional mediante obras orientadas a modernizar la infraestructura aérea. Se estima que el costo de su instalación se ubica entre los 2 y 8 millones de dólares.

nar la inversión necesaria”, sostuvo.

¿CÓMO FUNCIONA EL SISTEMA ILS?

Para comprender el alcance técnico de esta medida, el académico de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes, Alfonso Kaiser, explicó que el ILS corresponde a un sistema de guiado electrónico que permite a los aviones aterrizar con mayor seguridad cuando las condiciones visuales no son suficientes.

“Es el sistema de aterrizaje por instrumentos. Corresponde a un dispositivo que funciona en el avión, pero con elementos que están en la pista, y además la pista tiene que tener una serie de condiciones”, señaló el académico.

Según detalló, este sistema opera mediante señales electrónicas que permiten orientar al avión en dos variables fundamentales durante la aproximación: dirección y altitud.

“Lo que hace es guiar al avión en forma electrónica por un cono de aproximación hacia la pista. Normalmente tiene dos ejes: uno permite que se aproximen transversalmente a la pista, es decir, que vengán correctamente alineados en su rumbo, y el otro guía cómo viene el avión en su altitud”, explicó Kaiser.

El académico agregó que este sistema permite que la aeronave reciba instrucciones electrónicas desde tierra, integradas con los sistemas computacionales del propio avión, haciendo mucho más precisa la maniobra de aterrizaje.

UNA SOLUCIÓN NECESARIA

En el caso de La Florida, sostuvo que se trata de una herramienta



EL DÍA

El sistema ILS permite que la aeronave reciba instrucciones electrónicas desde tierra, integradas con los sistemas computacionales del propio avión, haciendo mucho más precisa la maniobra de aterrizaje.

particularmente útil debido a que el terminal presenta frecuentes episodios de baja visibilidad que impiden realizar aproximaciones visuales, obligando muchas veces a retrasar vuelos o incluso desviar aeronaves hacia terminales alternativos.

“Este aeropuerto tiene muchos eventos en los cuales la visibilidad no es suficiente para hacer una aproximación visual. Entonces el avión tiene que esperar o dirigirse a otro aeropuerto alternativo”, explicó.

Kaiser advirtió que esta situación no solo genera costos operativos inmediatos, sino también consecuencias logísticas de mayor escala para la red aérea nacional.

“La forma más directa del costo es lo que se gasta por trasladar un vuelo a otro lado, o lo que demora esperando que mejoren las condiciones para poder aterrizar. Pero además hay un costo indirecto, que es el efecto dominó, porque ese mismo avión después tiene que salir a otra parte y se produce un retraso que se prolonga en el tiempo”, indicó el ingeniero.

En ese sentido, Kaiser subrayó que el impacto de La Florida en la operación aérea nacional no es menor. “JetSmart dijo que el 55% de los retrasos experimentados a nivel local, nacional, se produjeron en el aeropuerto de La Florida”, advirtió.

Respecto al costo de implementación, Kaiser estimó que la inversión dependerá del tipo de sistema y del

alcance de las obras requeridas, aunque proyectó un rango que podría alcanzar los 8 millones de dólares.

“Diría que entre 2 y 8 millones de dólares es lo que va a costar. Y para contrastarlo con cuánto tiempo se recupera, las pérdidas directas permitirían pagar la inversión entre 2 y 6 años, dependiendo del tipo de equipos, la empresa adjudicataria y los trabajos asociados”, sostuvo el académico.

USO EN OTROS AEROPUERTOS

Cabe señalar que el sistema ILS ya opera en otros terminales del país, como el aeropuerto Carriel Sur de Talcahuano y el aeropuerto de Balmaceda, en la Región de Aysén, lo que refuerza su viabilidad técnica en zonas donde las condiciones meteorológicas también afectan la operación aérea.

No obstante, el debate no es nuevo. En 2024, parlamentarios de la zona oficiaron a la Dirección General de Aeronáutica Civil para consultar por la posibilidad de implementar este sistema en La Florida. En esa oportunidad, la DGAC respondió que era técnicamente posible, siempre que se cumplieran condiciones asociadas a ubicación, tipo de equipamiento, presencia de obstáculos y capacidades técnicas de aeronaves y tripulaciones.

No obstante, en ese momento se descartó su incorporación al no estar considerada dentro de la planificación, principalmente por su alto costo.