

Una grave alerta sobre los procedimientos de seguridad, control y coordinación institucional en el Aeropuerto Diego Aracena de Iquique levantó la Contraloría Regional de Tarapacá, luego de detectar que más de 12 kilos de pasta base de cocaína permanecieron durante varias horas sin custodia policial al interior del terminal aéreo, tras ser hallados en cinco maletas asociadas a un vuelo comercial.

El hecho, calificado como uno de los principales hallazgos del informe fiscalizador, expuso una cadena de fallas operativas entre la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Servicio Nacional de Aduanas y las policías, en un recinto estratégico para la conectividad regional y especialmente sensible frente al avance del crimen organizado y el tráfico de drogas en la macrozona norte.

La fiscalización en terreno revisó los procedimientos de detección de sustancias ilícitas ejecutados por la DGAC y Aduanas. En particular, se analizó un operativo ocurrido el 11 de octubre de 2025, cuando fueron detectados 12,5 kilos de droga distribuidos en cinco maletas del vuelo LATAM LA907. Según el informe, el equipaje permaneció por horas en la zona de revisión sin resguardo policial, situación que representa una seria vulnerabilidad para la cadena de custodia, la seguridad del recinto y la persecución penal de eventuales responsables.

A esta situación se sumó una segunda irregularidad de alto impacto: el Servicio Nacional de Aduanas no registró formalmente el hallazgo, lo que afectó la trazabilidad del procedimiento. En términos prácticos, la falta de registro impidió contar con una secuencia documental clara y verificable respecto de lo ocurrido, desde la detección inicial de la sustancia hasta la intervención de los organismos competentes.

El informe también consigna que, tras el hallazgo, la DGAC instruyó a la aerolínea convocar por altoparlantes a los pasajeros presuntamente vinculados con el equipaje sospechoso. Sin embargo, los involucrados abandonaron el aeropuerto, mientras las maletas quedaron sin supervisión efectiva. Todo ello ocurrió en un contexto en que no hubo presencia de Carabineros durante aproximadamente siete horas, una demora que, por su extensión y consecuencias, instala una preocupación mayor sobre la capacidad de respuesta ante procedimientos asociados a drogas en un terminal aéreo internacional.

La situación resulta particularmente sensible para Tarapacá, una región que durante los últimos años ha enfrentado una presión creciente de delitos asociados al narcotráfico, el contrabando y el crimen organizado. En ese escenario, que un hallazgo de más de 12 kilos de pasta base quede sin resguardo policial por varias horas no puede ser considerado sólo una falla administrativa, sino una debilidad crítica del sistema de control en una infraestructura clave del Estado.

BAJO NIVEL DE COBERTURA

El organismo fiscalizador también advirtió un déficit estructural en la capacidad de fiscalización de Aduanas en el aeropuerto.



Crónica

En aeropuerto de Iquique dejan más 12 kilos de cocaína requisada sin custodia policial

El organismo fiscalizador ordenó a la DGAC, Aduanas, Carabineros y PDI adoptar medidas urgentes luego de constatar deficiencias en los protocolos de control, trazabilidad y resguardo de evidencia en el Aeropuerto Diego Aracena.

De acuerdo con los antecedentes revisados, la Unidad de Drogas no cuenta con personal suficiente para mantener controles permanentes en el terminal. Durante 2025 se efectuaron 82 inspecciones, cifra que equivale apenas al 7% de las operaciones aéreas registradas sólo en el primer trimestre, período en que se contabilizaron 1.204 vuelos.

Ese bajo nivel de cobertura evidencia una brecha importante entre el volumen de operaciones del aeropuerto y la capacidad real de fiscalización disponible. La diferencia no es menor: mientras el flujo aéreo mantiene una dinámica constante, los controles aparecen limitados por falta de dotación, lo que abre espacios de vulnerabilidad para quienes intentan utilizar la vía aérea como mecanismo de traslado de sustancias ilícitas.

Otro punto crítico detectado por la Contraloría fue que el bodyscan de la Policía de Investigaciones, ubicado en la zona de embarque, no se encuentra operativo. Esta situación incrementa el riesgo de ingreso de drogas, sustancias ilícitas u objetos peligrosos al interior del recinto y debilita una herramienta tecnológica clave para el control preventivo en puntos de alto tránsito.

OTRAS FALENCIAS

Las falencias no sólo se limitan al control físico de pasajeros y equipajes. El informe también detectó debilidades relevantes

en los sistemas de vigilancia del aeropuerto. El circuito cerrado de televisión, administrado por la DGAC, es utilizado mediante un usuario y contraseña compartidos, lo que impide identificar con precisión quién accede al sistema, cuándo lo hace y qué acciones ejecuta.

La ausencia de credenciales individuales compromete la trazabilidad interna y reduce la capacidad de auditoría sobre el uso de las cámaras de seguridad. A ello se suma la falta de respaldos de grabaciones y de registros históricos, situación que expone al sistema a la pérdida de evidencia ante eventuales fallas técnicas, siniestros o hechos que requieran investigación posterior.

Más grave aún, la Contraloría constató que el equipo utilizado para operar el sistema de vigilancia mantiene instalada la aplicación WhatsApp, lo que abre la posibilidad de filtración de registros audiovisuales. En un recinto aeroportuario, donde la información visual puede formar parte de investigaciones sensibles, esta vulnerabilidad adquiere especial relevancia y obliga a revisar con urgencia los estándares de seguridad informática y control de acceso a imágenes.

El informe también apunta a una falta de coordinación efectiva entre las instituciones que intervienen en el control aeroportuario. La ausencia de mecanismos robustos de trabajo conjunto entre la DGAC, Aduanas, la PDI y Carabineros dificulta una respuesta rápida y ordenada

ante situaciones de riesgo, especialmente cuando se trata de procedimientos vinculados a drogas o posibles actos de interferencia ilícita.

La Contraloría constató, además, que no existe presencia permanente de personal policial en el aeropuerto, lo que limita la capacidad de reacción frente a hechos que puedan afectar la seguridad de pasajeros, trabajadores y funcionarios. Esta ausencia permanente resulta especialmente delicada considerando que el terminal Diego Aracena cumple un rol estratégico en una región fronteriza, con alta movilidad de personas y mercancías. Tras los hallazgos, el organismo de control instruyó una serie de medidas correctivas. En el caso del Servicio Nacional de Aduanas, ordenó implementar un sistema de registro obligatorio de hallazgos de droga y aumentar la cobertura de fiscalización de acuerdo con el flujo real de vuelos. Esta instrucción busca cerrar una brecha básica: que toda detección de sustancias ilícitas quede debidamente documentada, con respaldo institucional y trazabilidad verificable.

A la DGAC, en tanto, se le exigió coordinar acciones con las aerolíneas para asegurar la comparecencia de pasajeros vinculados a equipajes sospechosos, evitando que situaciones como la ocurrida en octubre de 2025 permitan que personas eventualmente relacionadas con un procedimiento abandonen el recinto sin control efectivo. También se ordenó implementar

credenciales individuales de acceso al sistema de vigilancia, eliminando el uso de usuarios compartidos.

La Dirección General de Aeronáutica Civil deberá informar, además, sobre las acciones de coordinación establecidas con las policías y Aduanas, así como sobre los protocolos vigentes para enfrentar actos de interferencia ilícita. En la práctica, el organismo deberá acreditar que existen procedimientos claros, oportunos y conocidos por todas las instituciones que operan dentro del aeropuerto.

Carabineros, por su parte, deberá reforzar sus procedimientos para reducir los tiempos de respuesta ante detecciones de droga. La demora constatada en el informe no sólo afecta la eficacia del procedimiento, sino que también puede comprometer la seguridad del recinto, la custodia de la evidencia y la posibilidad de detener oportunamente a personas involucradas. La Policía de Investigaciones deberá acreditar la mantención y puesta en funcionamiento del bodyscan ubicado en la zona de embarque, junto con la respectiva autorización sanitaria. Esta medida apunta a recuperar una capacidad tecnológica relevante para el control preventivo y para la detección de elementos que puedan ser ocultados por pasajeros.

Finalmente, ambas policías deberán garantizar procedimientos que minimicen riesgos para la seguridad y el orden público dentro y fuera del recinto aeroportuario. Esto implica no sólo reaccionar ante emergencias, sino

también contar con presencia, protocolos y coordinación suficiente para actuar de manera preventiva.

El caso deja en evidencia una realidad incómoda: mientras el discurso público insiste en reforzar el combate contra el crimen organizado, los controles en una infraestructura estratégica como el aeropuerto de Iquique exhiben brechas que pueden ser aprovechadas por redes delictuales. La falta de custodia de más de 12 kilos de droga, la ausencia de registros, los sistemas de vigilancia vulnerables y la falta de presencia policial permanente configuran un cuadro que exige respuestas concretas y no sólo ajustes formales.

En una región donde la seguridad se ha convertido en una de las principales preocupaciones ciudadanas, los aeropuertos, puertos, pasos fronterizos y rutas deben funcionar bajo estándares rigurosos de control. La fiscalización de Contraloría no sólo revela errores puntuales, sino una necesidad mayor de coordinación interinstitucional, inversión en tecnología, dotación suficiente y responsabilidad operativa. El Aeropuerto Diego Aracena no puede convertirse en un punto débil dentro de la estrategia regional contra el narcotráfico. Por el contrario, su condición de puerta aérea de Tarapacá exige protocolos estrictos, presencia efectiva de las instituciones y una cadena de custodia que no deje espacio a improvisaciones. La instrucción de Contraloría abre ahora una etapa clave: que las instituciones respondan, corrijan y demuestren que la seguridad aeroportuario está a la altura de los riesgos que enfrenta la región.