



SESIÓN 140ª, ORDINARIA, DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA; PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO, CORRESPONDIENTE AL PERIODO LEGISLATIVO 2022-2026, LEGISLATURA 373ª, CELEBRADA EL MARTES 8 DE JULIO DE 2025. SE ABRE A LAS 17:33 HORAS.

SUMARIO.

Esta sesión tiene por objeto tratar la siguiente Tabla:

1.- Continuar con la discusión general de los proyectos de ley **REFUNDIDOS**, iniciados en mociones de las diputadas señoras Javiera Morales, María Francisca Bello, Ana María Bravo y Marcia Raphael, y de los diputados señores Boris Barrera, Alejandro Bernales, Daniel Manouchehri, Rubén Oyarzo, Jaime Sáez y Gonzalo Winter, que modifica el Código Aeronáutico para crear la Plataforma de Transferencia de Pasajes y Equipaje; establece el derecho de embarque prioritario por los motivos que indica y fija una cuota de asientos para habitantes de zonas extremas, [boletín N°15679-03](#); del diputado señor Gonzalo De la Carrera, que modifica el Código Aeronáutico para mejorar los derechos de los pasajeros de servicios de cabotaje aéreo, boletín N°15964-03; de los diputados señores Manouchehri, Camaño, Mauro González, Miguel Mellado, Cosme Mellado, y de las diputadas señoras Ana María Bravo, Daniella Cicardini, María Luisa Cordero, Emilia Nuyado y Emilia Schneider, que modifica el Código Aeronáutico para agregar un reembolso especial por la devolución de pasajes aéreos dentro del plazo que indica, boletín N°15994-03, de los diputados señores Calisto; Manouchehri; Mellado, don Cosme; Pino; Saffirio y Undurraga, don Alberto; y de las diputadas señoras Olivera; Pérez, doña Joanna; Pérez, doña Marlene, y Romero, doña Natalia, que modifica el Código Aeronáutico para establecer mayores indemnizaciones por cancelaciones o retrasos imputables a la empresa de transporte aéreo, boletín N°16532-03; de los diputados señores Calisto; Mellado, don Miguel; Pino y Saffirio; y de las diputadas señoras Ahumada; Morales, doña Javiera; Olivera; Pérez, doña Marlene; Pérez, doña Joanna, y Romero, doña Natalia, que modifica el Código Aeronáutico para consagrar el derecho de los pasajeros del transporte aéreo a portar equipaje de cabina sin cobro adicional, boletín N°16594-03, y de los diputados señores Matheson; Bernales; Calisto; De la Carrera; Durán, don Eduardo; Pino y Teao; y de las



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: E32549C6077748A8

diputadas señoras Bravo, doña Ana María; Raphael y Weisse, que modifica la ley N°19.496 para establecer prohibiciones y sanciones por venta de sobrecupos y cancelación de pasajes en el transporte aéreo de pasajeros, boletín N°17438-03. En primer trámite constitucional y primero reglamentario.

En el contexto de las iniciativas en discusión, se encuentran invitadas a exponer sobre el estado actual de los aeropuertos del país, y en relación con el aeropuerto de la región Metropolitana, Arturo Merino Benítez, las siguientes autoridades:

La Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva, quien concurre junto al Jefe de Departamento de Construcción, señor Sebastian Sepúlveda.

El Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación, señor Carlos Díaz, junto al Director de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, señor Juan Carlos Rojas, y al abogado del Departamento Jurídico, señor Nicolas Sutherland.

2.- Continuar con la discusión general de los proyectos de ley **REFUNDIDOS**, iniciados en moción de los diputados señores Daniel Manouchehri, Boris Barrera, Alejandro Bernales, Miguel Ángel Calisto, y Leonardo Soto, y de las diputadas señoras Ana María Bravo, Daniella Cicardini y Javiera Morales, que modifica diversos cuerpos legales para eliminar la unidad de fomento como sistema de reajustabilidad en casos que indica, [boletín N°15779-03](#), y de los diputados señores Jaime Naranjo, Tomás De Rementería, Marcos Ilabaca, Daniel Manouchehri y Daniel Melo, y de las diputadas señoras Danisa Astudillo, Ana María Bravo, Daniella Cicardini y Emilia Nuyado, que modifica la ley N°19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, para exigir que los contratos de prestación de servicios educacionales sean pactados en moneda nacional, boletín N°15787-03. En primer trámite constitucional y primero reglamentario.

Se encuentran invitados a exponer acerca de las iniciativas legales:

El abogado, señor Gonzalo Díaz, el economista, señor Alvaro García y el Presidente de la Federación de Estudiantes de la Universidad Andrés Bello, y Vocero de la Confederación de Estudiantes de Chile, CONFECH, señor Nicolás Rojas, *se excusaron de asistir*.

Resultado:

Se recibió la exposición de los invitados confirmados.

ASISTENCIA.

Presidió, accidentalmente, el diputado señor Daniel Manouchehri.

Asisten las y los diputados señores Roberto Arroyo en reemplazo del diputado señor Gonzalo De la Carrera, Boris Barrera, Alejandro Bernales, Ana María Bravo, Miguel Ángel Calisto, Sofía Cid, Eduardo Durán, Daniel Manouchehri, Christian Matheson, Javiera Morales en reemplazo del diputado señor Gonzalo Winter y Flor Weisse.

Asisten además la diputada señorita Daniella Cicardini y el diputado señor René Alinco.

Actúan como Abogado Secretario de la Comisión, señor Álvaro Halabi Diuana; como Abogada Ayudante, la señora Carolina Salas Prüssing, y como Secretaria Ejecutiva la señorita Luz Barrientos Rivadenerira.

Concurren, para el primer punto de la tabla, la Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva, quien concurre junto al Jefe de Departamento de Construcción, señor Sebastian Sepúlveda, y el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación, señor Carlos Díaz, junto al Director de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, señor Juan Carlos Rojas, y al abogado del Departamento Jurídico, señor Nicolas Sutherland.

CUENTA.

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Informe del Secretario General de la Asociación del Retail Financiero, señor Alejandro Arriagada, sobre Acciones de Sostenibilidad.

A disposición de las señoras y los señores diputados.

2.- Reiteración de la solicitud de abogado de la Compañía Aérea AEROVIAS DAP S.A., señor Rodrigo Hananías, para exponer ante la Comisión sobre los proyectos de Aeronáutica.

Se tuvo presente la solicitud.

3.- Carta de la Secretaria General de la Asociación Chilena de Empresas de Turismo, ACHET A.G., señora Lorena Arriagada, mediante la cual solicita exponer ante la Comisión sobre los proyectos de Aeronáutica.

Se tuvo presente la solicitud.

4.- El economista, señor Alvaro García se excusó de asistir a la sesión de hoy por haber contraído compromisos con anterioridad.

Se tuvo presente la excusa.

5.- Confirmación para concurrir a la sesión de hoy del Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación, señor Carlos Díaz, junto al Director de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, señor Juan Carlos Rojas, y al abogado del Departamento Jurídico, señor Nicolás Sutherland.

Se tuvo presente la confirmación.

6.- El Presidente de la Federación de Estudiantes de la Universidad Andrés Bello, y Vocero de la Confederación de Estudiantes de Chile, CONFECH, señor Nicolás Rojas había confirmado su asistencia y debió excusarse por deber atender asuntos académicos, solicita concurrir a una próxima sesión.

Se tuvo presente la excusa.

7.- Reemplazos para la sesión de hoy:

-Del diputado señor Roberto Arroyo al diputado señor Gonzalo De la Carrera.

-De la diputada señora Javiera Morales al diputado señor Gonzalo Winter.

-Del diputado señor Cristian Moreira al diputado señor Joaquín Lavín.

Se consignaron los reemplazos.

ACUERDOS.

La comisión acordó lo siguiente:

1.- Solicitar a la Sala, que los siguientes proyectos refundidos, iniciados en mociones, que modifican el código aeronáutico y la ley de protección al consumidor en materia aeronáutica, boletines N°s 15679-03, 15964-03, 15994-03, 16532-03, 16594-03 y 17438-03, sean refundidos con los proyectos de ley iniciados en las siguientes mociones, que modifica la ley N°19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores para sancionar a los prestadores de servicios de transporte aéreo de pasajeros, en caso de cometer las infracciones que indica, o incurrir en conductas o prácticas que perjudiquen patrimonialmente al consumidor, boletín N°11764-03; el que modifica el Código Aeronáutico para obligar a las empresas de transporte aéreo de pasajeros a contar con tarifas reducidas en los casos y condiciones que señala, boletín N°12918-03 y con el que modifica el Código Aeronáutico para que las empresas de transporte aéreo deban priorizar la venta de boletos con tarifa rebajada a pasajeros, en casos que indica, boletín N°16506-15, por tratarse de materias afines y cuyas ideas matrices tienen relación directa entre ellas, lo anterior conforme lo dispuesto en el artículo 17 A de la ley N°18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

2.- Invitar para el segundo punto de la tabla, al economista, señor Alvaro García y el Presidente de la Federación de Estudiantes de la Universidad Andrés Bello, y Vocero de la Confederación de Estudiantes de Chile, CONFECH, para escuchar su exposición en relación a las iniciativas en discusión, y luego de ello proceder a su votación en general.

ORDEN DEL DÍA.

1.- **Se continuó con la discusión general de los proyectos de ley REFUNDIDOS, iniciados en mociones de las diputadas señoras Javiera Morales, María Francisca Bello, Ana María Bravo y Marcia Raphael, y de los diputados señores Boris Barrera, Alejandro Bernales, Daniel Manouchehri, Rubén Oyarzo, Jaime Sáez y Gonzalo Winter, que modifica el Código Aeronáutico para crear la Plataforma de Transferencia de Pasajes y Equipaje; establece el derecho de embarque prioritario por los motivos que indica y fija una cuota de asientos para habitantes de zonas extremas, boletín N°15679-03; del diputado señor Gonzalo De la Carrera, que modifica el Código Aeronáutico para mejorar los derechos de los pasajeros de servicios de cabotaje aéreo, boletín N°15964-03; de los diputados señores Manouchehri, Camaño, Mauro González, Miguel Mellado, Cosme Mellado, y de las diputadas señoras Ana María Bravo, Daniella Cicardini, María Luisa Cordero, Emilia Nuyado y Emilia Schneider, que modifica el Código Aeronáutico para agregar un reembolso especial por la devolución de pasajes aéreos dentro del plazo que indica, boletín N°15994-03, de los diputados señores Calisto; Manouchehri; Mellado, don Cosme; Pino; Saffirio y Undurraga, don Alberto; y de las diputadas señoras Olivera; Pérez, doña Joanna; Pérez, doña Marlene, y Romero, doña Natalia, que modifica el Código Aeronáutico para establecer mayores indemnizaciones por cancelaciones o retrasos imputables a la empresa de transporte aéreo, boletín N°16532-03; de los diputados señores Calisto; Mellado, don Miguel; Pino y Saffirio; y de las diputadas señoras Ahumada; Morales, doña Javiera; Olivera; Pérez, doña Marlene; Pérez, doña Joanna, y Romero, doña Natalia, que modifica el Código Aeronáutico para consagrar el derecho de los pasajeros del transporte aéreo a portar equipaje de cabina sin cobro adicional, boletín N°16594-03, y de los diputados señores Matheson; Bernales; Calisto; De la Carrera; Durán, don Eduardo; Pino y Teao; y de las diputadas señoras Bravo, doña Ana María; Raphael y Weisse, que modifica la ley N°19.496 para establecer prohibiciones y sanciones por venta de sobrecupos y cancelación de pasajes en el transporte aéreo de pasajeros, boletín N°17438-03. En primer trámite constitucional y primero reglamentario.**

El Director General de Aeronáutica Civil General de Aviación (DGAC), señor Carlos Díaz, con apoyo de una [presentación en power point](#), expuso el estado actual de la red aeroportuaria nacional, con especial énfasis en los aeródromos de la red primaria y su comparación con el aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Indicó que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) está conformada

por un total de 5.506 funcionarios, de los cuales 3.678 corresponden a personal operativo desplegado en los distintos aeropuertos y aeródromos del país, y 1.828 administrativos.

Señaló que, la red aeroportuaria nacional se encuentra organizada en una red primaria, compuesta por los principales aeropuertos y aeródromos desde Arica hasta Punta Arenas (incluyendo Mataverí), y una red secundaria, integrada por aeródromos menores. Dentro de la red primaria, destacó que 12 aeródromos estaban bajo régimen de concesión, mientras que 5 (Valdivia, Osorno, Castro, Natales y Mataverí) permanecían bajo administración directa de la DGAC.

Agregó que, durante el año 2024, la red primaria registró un total de 389.364 operaciones aéreas, mientras que, al 31 de mayo de 2025, se contabilizaron 104.929 operaciones. En cuanto al tráfico de pasajeros, informó que en 2024 se movilizaron aproximadamente 44 millones de personas, considerando trayectos de ida y vuelta, y que en lo que va del año 2025 se han registrado 19 millones de pasajeros. Recalcó que el 58% del total del tráfico de pasajeros corresponde al aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB).

Respecto al transporte de carga aérea, indicó que, hasta la fecha, se han movilizado 186 mil toneladas, de las cuales el 93% se concentran en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, seguido a gran distancia por Mataverí, Iquique, Antofagasta y Punta Arenas.

En cuanto a las condiciones tecnológicas, señaló que el aeropuerto AMB cuenta con sistemas de aterrizaje ILS categoría III, lo que le permite operar con una visibilidad mínima de 50 metros. En cambio, otros aeródromos de la red primaria operan con sistemas de menor categoría, lo que limitaba su operatividad ante condiciones meteorológicas adversas.

Abordó también el estado de los vehículos SEI (Sistemas de Extinción de Incendios), informándose que la red nacional cuenta con 53 unidades, pero existe una brecha operativa de 15 unidades, ya que 28 vehículos superan los 15 años de uso. Citó como ejemplo la paralización de las operaciones en Antofagasta por más de cuatro horas, debido a la falla simultánea de los dos carros SEI disponibles.

Sobre los horarios de operación de los aeródromos de la red primaria, mencionó que cualquier ampliación debía ser evaluada considerando recursos presupuestarios y humanos. Enfatizó que el funcionamiento general de la DGAC depende del autofinanciamiento a través de tasas aeronáuticas, aunque en los últimos años se había observado una asignación presupuestaria inferior a los ingresos efectivamente generados.

Finalmente, detalló los esfuerzos en modernización tecnológica, destacando la reciente adquisición del radar de Calama, con un valor de US\$10 millones, que se sumaba a la red nacional de radares que permite el control del tránsito aéreo. También abordó la necesidad de renovación de radio ayudas de ruta y terminal, esenciales para asegurar la navegación y aterrizaje en condiciones climáticas variables.

El diputado señor Alejandro Bernales, destacó como un tema de interés regional la limitación horaria de operación en algunos aeródromos, citando específicamente el caso del aeródromo de Mocopulli, en la comuna de Castro, el cual opera actualmente hasta las 17:00 horas.

Señaló que esta situación afectaba no solo a Castro, sino también a diversos territorios del país, por lo que instó a impulsar desde las regiones una ampliación de los horarios de funcionamiento, reconociendo que dicha medida implicaría consideraciones presupuestarias, logísticas y de dotación de personal.

Asimismo, planteó la necesidad de incorporar en la discusión legislativa la situación de aeródromos más pequeños o de carácter privado, los cuales no aparecían reflejados en la presentación institucional. Mencionó como ejemplo el aeródromo La Paloma, ubicado en la zona urbana de Puerto Montt, que opera vuelos hacia la provincia de Palena y que, según indicó, podría tener incluso mayor frecuencia operativa que el aeropuerto El Tepual.

Expresó su preocupación respecto a los niveles de control en este tipo de terminales privados, particularmente ante reportes recientes vinculados al uso de estos espacios para el transporte de ilícitos, e hizo un llamado a profundizar en la relación que mantiene la DGAC con este tipo de instalaciones.

Finalmente, solicitó que el Director General pudiera detallar cuál es la vinculación de la DGAC con aeródromos más pequeños o privados, cuál es su frecuencia operativa y qué tipo de supervisión o fiscalización se realiza en dichas infraestructuras, considerando que situaciones similares pueden darse en otras regiones del país.

El Director General de Aeronáutica Civil General de Aviación (DGAC), señor Carlos Díaz, aclaró que dicha instalación corresponde a un aeródromo de carácter privado, y que el tráfico aéreo que allí se desarrolla está basado principalmente en aeronaves con capacidad inferior a 19 pasajeros.

Explicó que la exposición presentada se había centrado en la red primaria de aeropuertos, dado que es en ella donde se concentra la mayor cantidad de operaciones aéreas y tránsito de pasajeros a nivel nacional.

Asimismo, precisó que la misión de la seguridad aeroportuaria, ejercida por la unidad APSEC de la DGAC, está orientada exclusivamente a detectar elementos que pongan en peligro la navegación aérea, tales como objetos cortopunzantes, líquidos peligrosos o explosivos, tanto en equipaje de mano como facturado. En ese sentido, indicó que la detección de ilícitos vinculados al narcotráfico u otros delitos penales no forma parte de las competencias de la DGAC, correspondiendo esa labor a otras instituciones del Estado.

Respecto a las operaciones aéreas en el aeródromo La Paloma, señaló que estas están limitadas por la baja capacidad de asientos de las aeronaves que allí operan, lo que reduce considerablemente el volumen de tráfico en comparación con aeropuertos de la red primaria.

No obstante, señaló que, en el futuro, podría evaluarse la posibilidad de establecer controles de seguridad más robustos en dicho aeródromo, siempre que se cuente con los recursos necesarios, disponibilidad de espacio, equipamiento adecuado (como máquinas de rayos X) y personal capacitado, con el objetivo de garantizar la seguridad operacional de los vuelos que allí se realicen.

La Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva, con apoyo de una [presentación en power point](#), señaló que, a nivel nacional, Chile cuenta con 17 aeropuertos pertenecientes a la red primaria, 12 de red secundaria, 101 pequeños aeródromos, 10 aeródromos estratégicos y 11 recintos militares con uso compartido, donde el MOP también ejecuta obras de conservación.

Abordó cinco líneas de trabajo prioritarias: infraestructura, expansión, conservación, soporte aéreo para emergencias y apoyo en incendios forestales, especialmente relevantes entre las regiones de Coquimbo y Los Lagos. En esa línea, destacó el desarrollo de una red de puntos de posada para helicópteros, que a la fecha sumaba 75 y se proyectaba llegar a 100 en marzo de 2026.

Respecto al crecimiento del tráfico aéreo, informó que el aeropuerto Arturo Merino Benítez había registrado 25,8 millones de pasajeros en 2023, reflejando un crecimiento del 50% desde 2010. Detalló también que el crecimiento anual actual postpandemia es del 12%, lo cual ha adelantado las proyecciones de ocupación máxima en varios aeropuertos del país.

Asimismo, señaló que se identificaron brechas críticas en la red aeroportuaria, como la falta de pistas alternativas, limitaciones en aterrizajes instrumentales, especialmente en condiciones meteorológicas adversas, y terminales aéreas que han quedado obsoletos. Citó como ejemplo el caso del aeródromo de Mocopulli, cuya infraestructura está atrasada en relación con otros recintos de similar categoría.

Expuso también el Plan Nacional de Aeropuertos, que contempla una inversión de 1.500 millones de dólares en un horizonte de 10 años, abarcando obras en aeropuertos de las redes primaria, secundaria y menores. Enumeró proyectos ya en

ejecución o en diseño en Arica (Chacalluta), Iquique (Diego Aracena), Antofagasta (Andrés Sabella), Calama (El Loa), La Serena (La Florida), Isla de Pascua (Mataverí), Puerto Montt (El Tepual), Coyhaique (Balmaceda), Punta Arenas (Presidente Ibáñez), Puerto Natales (Julio Gallardo), entre otros.

En cuanto al aeropuerto Arturo Merino Benítez, explicó que se trabaja en el anteproyecto de un plan maestro que proyecta a futuro un aeropuerto con tres pistas y dos terminales, de forma similar al modelo de planificación que tuvo en su origen el sistema Metro de Santiago. También informó sobre avances en la licitación del nuevo terminal para Mataverí, debido a la devolución del terreno actual y el deterioro de la infraestructura existente.

Detalló, además, estudios de demanda en curso en regiones como el Maule (potencial aeropuerto de carga), Los Ángeles, Chillán (vinculado a turismo termal), Viña del Mar (orientado a vuelos interregionales), y Pucón, donde la geografía presenta restricciones operativas para aeronaves de mayor tamaño.

Finalmente, mencionó el caso del aeródromo el Teniente Marsh en la Antártica, donde se están realizando trabajos de mejora como parte del compromiso nacional con la soberanía y conectividad del territorio antártico.

El diputado señor Miguel Ángel Calisto, expuso la importancia estratégica del transporte aéreo para la Región de Aysén, considerada una de las zonas más desconectadas del país, sin acceso terrestre directo con el resto del territorio nacional. Señaló que, en esa región, el avión no es un medio de comodidad o lujo, sino una herramienta esencial de conectividad, especialmente para personas que deben viajar por motivos de salud o educación.

Indicó que el alto costo de los pasajes aéreos constituye una carga desproporcionada para los habitantes de la zona. Mencionó que los valores de los tramos entre Coyhaique y Santiago pueden superar los \$500.000 ida y vuelta, especialmente considerando los cobros adicionales por equipaje y asignación de asiento.

El diputado señaló que las líneas aéreas argumentan que el aeropuerto de Balmaceda presenta dificultades operativas, particularmente en invierno, por limitaciones en el aterrizaje en condiciones de baja visibilidad, lo que las lleva a reducir o suspender vuelos estacionales. Mencionó específicamente que JetSmart había suspendido vuelos a Aysén y Magallanes, priorizando rutas internacionales más rentables, como Buenos Aires o Río de Janeiro.

Llamó la atención sobre la falta de incentivos para las aerolíneas a operar en regiones extremas y recalzó que quienes pagan el costo de esta desconexión son los ciudadanos australes. Añadió que, ante las dificultades del tránsito terrestre por Argentina, exacerbadas por declaraciones de autoridades de ese país sobre eventuales cobros a camiones chilenos, la única opción viable es el transporte aéreo.

Recordó que ha impulsado diversas iniciativas legales para mejorar las condiciones de viaje de los pasajeros, como la ley de endoso de pasajes, proyectos para reservar asientos preferentes a personas con discapacidad, y la eliminación del cobro por equipaje de mano.

Finalmente, expresó su preocupación por las limitaciones del sistema de aterrizaje instrumental (ILS) del aeropuerto de Balmaceda. Afirmó que la instalación de un ILS categoría 1 no resulta suficiente para garantizar una operación aérea constante. Consultó directamente a las autoridades sobre la posibilidad de implementar un ILS categoría 3, lo cual permitiría mayor seguridad operativa y, eventualmente, la habilitación de vuelos internacionales hacia la región. Recalzó que mejorar la infraestructura y tecnología del aeropuerto es clave para aumentar la oferta de vuelos y reducir las tarifas.

La Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva, explicó que se está trabajando activamente en el mejoramiento del aeropuerto de Balmaceda, específicamente en las condiciones necesarias para implementar un sistema de aterrizaje instrumental (ILS) de categoría 3, que permitiría operaciones más seguras en condiciones de baja visibilidad.

Indicó que la instalación de un ILS categoría 3 (CAT III) implica intervenir toda la pista principal, lo cual obligaría a mantenerla cerrada por un periodo de 8 a 9 meses, situación que resulta inviable dado que la región no puede quedar sin conectividad aérea. Por esa razón, el plan en ejecución contemplaba la extensión y acondicionamiento de la actual pista de carreteo, más corta y estrecha, para transformarla en una pista operativa alternativa. Esta obra permitiría más adelante intervenir la pista principal sin interrumpir completamente las operaciones aéreas, añadió.

Destacó que, posteriormente, y una vez realizada esta adecuación, se proyecta la instalación progresiva del ILS, comenzando con una categoría 1 y, en una fase posterior, avanzando a la categoría 3, que requiere además expropiaciones y la instalación de equipamiento instrumental adicional en una franja de aproximadamente 900 metros más allá del extremo de la pista.

La autoridad enfatizó en que el proceso no estaba detenido, sino que avanza por etapas según las condiciones técnicas y presupuestarias necesarias.

El Jefe de Departamento de Construcción de la Dirección Nacional de Aeropuerto, señor Sebastian Sepúlveda, informó que el proyecto de mejoramiento de la pista del aeropuerto de Balmaceda se encontraba actualmente en ejecución, con trabajos preliminares ya iniciados. Las obras de mayor envergadura estaban programadas para comenzar después del 18 de septiembre del presente año y se proyectaba que se extenderían hasta finales del próximo año, agregó.

Resaltó que el objetivo principal de esta etapa era habilitar la actual calle de rodaje para que opere como pista alternativa, lo que permitiría posteriormente intervenir la pista principal sin suspender completamente las operaciones del aeródromo.

La diputada señora Flor Weisse, planteó sus inquietudes respecto a la falta de avances concretos en la habilitación del aeropuerto de Los Ángeles para vuelos comerciales, señalando que, pese a diversas inversiones realizadas y promesas reiteradas durante procesos electorales, la operación de vuelos regulares no se había materializado.

Recordó que, hace aproximadamente dos años, se había asistido a una inauguración de obras en dicho terminal, con el anuncio de que comenzarían a despegar vuelos, lo que no ocurrió. Indicó que la infraestructura se había utilizado principalmente para operaciones de CONAF en época de incendios, pero que el objetivo original era habilitarlo para vuelos comerciales.

Mencionó además que se han desarrollado numerosos estudios de demanda, algunos de los cuales concluían que existía viabilidad, considerando el alto flujo de pasajeros que actualmente se moviliza en buses. Sin embargo, también citó un estudio reciente de 2023, el cual habría concluido que el proyecto no sería socialmente rentable, generando frustración en la comunidad local.

Finalmente, solicitó claridad respecto a las expectativas reales y la viabilidad futura del aeropuerto, cuestionando cuándo podrían existir condiciones que permitan hacer factible el desarrollo de vuelos comerciales, más allá de las limitaciones presupuestarias actuales.

La Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva, respondió que se había reunido con las tres líneas aéreas, quienes coincidieron en que, aunque pueden aterrizar en el aeropuerto de Los Ángeles, actualmente solo pueden hacerlo con el 80% de la carga, lo que afecta negativamente la rentabilidad de las operaciones comerciales. Precisoó que ese 20% restante representa la diferencia que les permite cubrir sus costos y obtener ganancias, por lo que resulta fundamental ampliar la pista.

Indicó que ya se estaban desarrollando diseños para extender la pista, y que incluso existían ofertas para adicionar terrenos que permitieran dicho alargue. Paralelamente, informó que se estaba trabajando en la instalación de un cuartel CI (de salvamento y extinción de incendios aeronáuticos), el cual es un requisito exigido por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). La licitación para su construcción estaba proyectada para fines de 2025 o comienzos de 2026, agregó.

Comunicó que el aeropuerto de Los Ángeles será incorporado dentro de la denominada “Red Sur”, junto a otros aeródromos como el de Osorno, lo que permitirá dar continuidad y soporte técnico a su desarrollo. Enfatizó que el proceso está en curso y que no se ha detenido el avance de los requisitos técnicos necesarios para viabilizar la operación aérea comercial.

Ahora bien, informó que, respecto al aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, si bien antes de la pandemia se había proyectado su ampliación, la ejecución estaba sujeta a un umbral mínimo de pasajeros anuales. Aunque ese umbral no se había alcanzado en 2023, el Presidente de la República hizo uso de su facultad para levantar la restricción e instruir a la concesionaria el inicio del diseño de ampliación del terminal aeroportuario, lo que ya estaba en desarrollo.

En relación al aeropuerto de Puerto Natales, comunicó que existía un plan de conservación de la pista en ejecución, seguido por una conservación mayor de la terminal proyectada para el próximo año. Además, se contempla una ampliación futura del terminal y la construcción de una segunda pista, todo ello orientado a mejorar las condiciones operacionales, incluida la visibilidad.

Sobre el aeropuerto de Puerto Williams, confirmó que las condiciones geográficas y topográficas del sector dificultaban una ampliación significativa de la pista. La pista actual está flanqueada por el mar y una laguna artificial generada por el retiro de material durante su construcción. No obstante, se está trabajando en un diseño técnico para estimar los costos y viabilidad de extender la pista, con el fin de desmitificar su imposibilidad. Asimismo, se proyecta una reubicación de la torre de control, una mejora del terminal y la habilitación de nuevas calles de rodaje, lo que permitiría aumentar la capacidad de estacionamiento de aeronaves.

Respecto a la base aérea Teniente Rodolfo Marsh en la Antártica, indicó que ya existía un cuartel de bomberos y que se encontraba en tramitación ante Contraloría la adjudicación de una conservación mayor de la pista, cuyas obras estaban planificadas para las temporadas 2026 y 2027. Además, se había solicitado financiamiento al gobierno regional para la instalación de luminarias en sectores de apoyo y se proyectaba la construcción de un pequeño terminal-refugio, que permitiría alojar al personal de la DGAC y recibir adecuadamente a los pasajeros.

Finalmente, abordó el tema de la gobernanza de los aeropuertos y el ecosistema de conectividad aérea. Explicó que actualmente las funciones están compartimentadas entre distintas instituciones: el MOP se encarga de la infraestructura, la DGAC de la seguridad operacional, el SAG del control sanitario, entre otras. Sin embargo, no existe una instancia de gobernanza integrada o una autoridad coordinadora que gestione el conjunto de operaciones y actores en los aeropuertos, situación que provoca descoordinaciones, especialmente en terminales de gran escala como el de Santiago, añadió.

El diputado señor Daniel Manouchehri, expuso que el aeropuerto de La Serena enfrentaba serias dificultades operacionales, calificándolo como un “completo desastre”. Señaló que un porcentaje muy alto de los vuelos no lograba aterrizar, especialmente los vuelos de primera hora de la mañana, lo que generaba múltiples inconvenientes, tales como retrasos en actividades oficiales, pérdidas de tiempo para pasajeros, y cancelaciones o modificaciones de reuniones importantes.

Advirtió que, si bien la proyectada remodelación del aeropuerto abordaría mejoras físicas necesarias, como la ampliación de salas de embarque, el problema central no sería resuelto si no se incorporaba un sistema ILS (Instrument Landing System) que permitiera aterrizajes con baja visibilidad, específicamente en condiciones de neblina, que son frecuentes en la zona.

En esa línea, planteó la preocupación respecto a la decisión de no avanzar con el proyecto del aeropuerto de Tongoy, una iniciativa que en su momento se encontraba avanzada, incluyendo procesos de expropiación, pero que fue cancelada de forma sorpresiva. Según se recordó, en sumísimo se afirmó que las nuevas tecnologías instaladas en los aviones permitirían superar los problemas de aterrizaje en La Serena, pero aquello no se ha materializado en una solución efectiva, ya que los vuelos siguen enfrentando cancelaciones o desvíos.

Asimismo, manifestó inquietud por el emplazamiento actual del aeropuerto de La Serena, ubicado en una zona densamente habitada, lo que implicaba riesgos en caso de incidentes aéreos. Agregó que, no resulta lógico ni sostenible mantener un aeropuerto con dificultades meteorológicas persistentes y emplazado en medio de la ciudad, cuando existía una alternativa viable como el aeropuerto de Tongoy, que fue descartada sin mayor explicación.

Por lo expresado, consultó:

- 1.- Si se considera la instalación de un sistema ILS en el aeropuerto de La Serena en el marco de su remodelación;
- 2.- Cuál es el estado y la justificación de la paralización del proyecto del aeropuerto de Tongoy.

La diputada señora Flor Weisse, señaló que el Aeropuerto de Santiago fue remodelado, modificando completamente la distribución anterior. Antes de la remodelación, al ingresar al aeropuerto, el embarque nacional se encontraba a la derecha y el internacional a la izquierda. Con los cambios, el acceso a la zona nacional pasó a realizarse por el lado izquierdo.

Advirtió que el sector antiguo aún se encontraba habilitado, lo que generaba una situación problemática: algunas puertas de embarque, como la B8, ubicada en el extremo derecho del aeropuerto, requerían que los pasajeros cruzaran largas distancias desde el nuevo ingreso. Indicó que, si bien para una persona joven el trayecto podía representar entre 15 y 20 minutos caminando, para quienes presentan dificultades de movilidad, adultos mayores o personas con discapacidad, esta situación se transformaba en una verdadera dificultad.

Planteó la interrogante respecto a si se había considerado la posibilidad de habilitar ambos ingresos, permitiendo así que las personas pudieran entrar por el acceso más cercano a su puerta de embarque, evitando trayectos extensos e incómodos. Asimismo, lamentó que el aeropuerto aún se encontrara en obras, observándose tabiques y estructuras provisionarias que evidenciaban que los trabajos no estaban finalizados.

Finalmente, expresó la necesidad de considerar la implementación de sistemas de transporte interno como alfombras mecánicas, especialmente en aeropuertos de gran extensión, ya que las largas distancias entre las puertas de embarque dificultaban el desplazamiento para muchas personas.

La Directora Nacional de Aeropuertos, señora Claudia Silva, respondió que la Dirección General de Concesiones estaba trabajando junto a la concesionaria del aeropuerto para avanzar en la mejora de las condiciones de traslado de personas con movilidad reducida o discapacidad. Entre las medidas consideradas, mencionó sobre el aumento en la disponibilidad de sillas de ruedas, mayor asistencia, e incluso la incorporación de sillas de ruedas mecánicas. Indicó que este tema ha sido abordado conjuntamente por ambas entidades y que se proyectaban avances positivos a futuro.

Respecto a la situación del aeropuerto de La Serena, confirmó la preocupación existente en torno a Tongoy. Aclaró que actualmente se estaban ejecutando obras tanto en el terminal como en la pista, aunque bajo distintas competencias. Explicó que, en el modelo de concesiones vigente en Chile, los edificios del aeropuerto eran responsabilidad del concesionario, mientras que las pistas eran gestionadas por la Dirección de Aeropuertos, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dado que esta última debía asegurar que las condiciones de seguridad aérea fueran óptimas.

Señaló que la Dirección de Aeropuertos construía, reparaba y mantenía las pistas, y que la DGAC realizaba revisiones periódicas, alertando sobre eventuales fallas. En el caso específico de La Serena, indicó que, al haberse adjudicado recientemente la concesión de La Florida, esta infraestructura tomó mayor protagonismo frente a Tongoy. No obstante, afirmó que se estaba evaluando una ampliación de la pista de La Florida en conjunto con la DGAC, y se estaban analizando alternativas de orientación de dicha ampliación, con el fin de evitar interrupciones operativas.

Asimismo, mencionó que, a diferencia de otros aeropuertos como Tepual o Balmaceda, el de La Serena no contaba con pista de rodaje paralela, lo cual dificultaba la implementación del sistema de aterrizaje instrumental (ILS). Por ello, se estaba considerando una implementación progresiva de ayudas a la navegación aérea, comenzando con soluciones más básicas hasta llegar, idealmente, al ILS, añadió.

Subrayó que, aunque desde fuera pudiera parecer que las obras avanzaban de manera descoordinada, en realidad se estaban ejecutando en paralelo. Esta misma lógica se aplicaba en Balmaceda, donde ya se construía el nuevo edificio mientras la Dirección de Aeropuertos trabajaba en la pista, agregó.

Finalmente, explicó que, en el caso de Tongoy, el proceso estaba más retrasado, debido a la reciente adjudicación de La Florida, lo que requería revisar el modelo de negocios para la zona. Aclaró que cualquier modificación en la infraestructura aeroportuaria impactaba directamente en dicho modelo, por lo que era necesario evaluar cuidadosamente su viabilidad y sustentabilidad. Por el momento, indicó que los esfuerzos estaban concentrados en el desarrollo del aeropuerto La Florida, en La Serena.

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **19:14 horas**.

El detalle de las exposiciones realizadas y el debate suscitado en torno a ellas quedan registrados en un archivo de audio disponible en la Secretaría de la Comisión y en un [video](#) publicado en la página www.democraciaenvivo.cl

ALVARO HALABI DIUNA
Secretario Abogado de la Comisión