



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/5)

Montevideo, Uruguay, 20 al 24 de noviembre de 2006

AGA/AOP/SG/5-NI/15

09/11/06

Cuestión 8 del
Orden del Día:

Otros asuntos

HABILITACIÓN DE UN NUEVO AERÓDROMO EN LA ZONA NORTE DE CHILE

(Nota presentada por Chile)

RESUMEN

La presente nota informativa tiene como propósito dar a conocer a los participantes de la Quinta Reunión del Grupo GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos acerca de la puesta en servicio del nuevo aeródromo “Desierto de Atacama” de Copiapó y el mejoramiento de las capacidades aeroportuarias en la zona norte del país.

1. Introducción

1.1 Hasta fines de Enero del año 2005 la ciudad de Copiapó, capital de la III^a Región de Atacama, ubicada a 807 km. al norte de la ciudad de Santiago, contaba con el aeródromo “Chamonte”, habilitado sólo para operaciones visuales, debido a las limitaciones que le imponía la topografía de su entorno, motivo por el cual no contaba con ningún sistema de radioayudas ni ayuda visual luminosa. El aeródromo contaba con un pequeño edificio terminal de pasajeros y una pista de asfalto de 1.660 x 28 m., la que permitía la operación de aviones hasta del tipo B737-200.

1.2 Dado el creciente desarrollo que presenta la región en cuanto a las actividades minera, agrícola, pesquera y turística, se estimó necesario fortalecer las condiciones de conectividad vía aérea con el resto del país. Por tal razón, el Gobierno de Chile determinó la construcción de un nuevo aeródromo para la III^a Región, en reemplazo del aeródromo “Chamonte”, que cumpliera con los más altos estándares de seguridad operacional, que contara con modernas capacidades para los pasajeros y que pudiera ser operado por aeronaves de mayor tamaño que el B737-200, tales como el A319 y el A320, las que son utilizadas hoy en los vuelos domésticos.

1.2.1 El anteproyecto referencial fue elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y fue licitado mediante el sistema de concesiones de obra pública del Estado de Chile, que permite al sector privado participar en los procesos de inversión, mantención y explotación de grandes obras públicas, recuperando su inversión a través del cobro directo de una tarifa a los usuarios y, en el caso de los

aeródromos, también por un pago del Estado por pasajero embarcado. Cabe hacer presente que este es el primer aeródromo completamente nuevo que se construye bajo esta modalidad.

2. Antecedentes

2.1 El aeródromo “Desierto de Atacama”, cuya clave de referencia OACI es 4-D, comenzó a operar comercialmente el 1º de febrero de 2005 y está ubicado en la zona denominada Los Llanos de Caldera, a 52 km. al NW de la ciudad de Copiapó, capital de la IIIª Región de Atacama. Su construcción demandó una inversión de 25 millones de dólares, siendo ejecutada por la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Regional de Atacama, empresa que se adjudicó la concesión de los terminales de pasajeros y de carga, además de la plataforma, por un periodo de 21 años y seis meses.

2.2 Las obras construidas fueron las siguientes:

- Un edificio terminal de pasajeros de un nivel, con una superficie de 3.100 m²
- Un terminal de carga
- Una pista de asfalto de 2.200 x 45 m., orientación 17 – 35
- Una plataforma de asfalto de 33.000 m², con capacidad para cuatro aviones del tipo A320
- Un edificio de administración D.G.A.C.
- Una torre de control de 22 m. de altura
- Un cuartel SEI con capacidad de tres estacionamientos de vehículos
- Un sistema ILS Cat I para la pista 17
- Un equipo VOR/DME
- Un sistema de luces de aproximación del tipo ALSF-1 para la pista 17
- Un sistema de luces de pista de alta intensidad
- Sistemas PAPI en ambos umbrales
- REIL en ambos umbrales
- RVR
- Un sistema de iluminación de plataforma
- Una zona de estacionamiento con capacidad para 170 vehículos
- Planta de tratamiento de aguas servidas
- Zonas de circulación peatonal
- Paisajismo y red de riego
- Cierro perimetral

2.3 Cabe hacer presente que, si bien es cierto que la totalidad de las obras de construcción del nuevo aeródromo fueron de responsabilidad del concesionario, éste sólo puede explotar comercialmente los servicios a las compañías aéreas (servicios de plataforma, counters, oficinas, etc.) y los servicios a los pasajeros (estacionamiento de vehículos, venta de bienes, restaurantes, salones de atención preferencial, etc.). El resto de los servicios son suministrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

2.4 El edificio terminal de pasajeros cuenta con amplios y confortables espacios para la atención de pasajeros: zonas de counters, cafetería, kioscos, sala de embarque con dos puestos de control de seguridad, sala de llegada con una cinta de entrega de equipaje, además de baños para discapacitados, teléfonos públicos, mesón de informaciones, letrero electrónico de información de vuelos, climatización, etc. La responsabilidad de la operación y mantenimiento de este terminal es del concesionario, bajo la supervisión del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas.

2.5 Los servicios aeroportuarios y de navegación aérea son los que se indican a continuación y son proporcionados por la DGAC, organismo responsable de la administración de los aeródromos fiscales de uso público del país, siendo su horario de funcionamiento de domingo a viernes de 08:30 a 21:00 hrs. y los días sábado de 08:30 a 19:30 hrs.

- Control de aeródromo
- Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), (Proporciona Categoría 6 con dos autoextintores: un Oshkosh T-6 y un Oshkosh T 1.500)
- Seguridad Aeroportuaria (Revisión de equipaje de mano, equipaje facturado y carga por sistema de rayos X)
- Supervisión de área de movimiento
- Meteorología aeronáutica

2.6 Los pavimentos de la pista, calles de rodaje y plataforma son de asfalto y tienen un PCN de 48/F/A/W/T. La pista cuenta con áreas de viraje en pista en ambos extremos y se provee RESA en los dos extremos de la franja de pista; además, cuenta con letreros con instrucciones obligatorias y de información, WDI iluminado y está debidamente señalizada, cumpliendo con todos los estándares del Anexo 14 Aeródromos Vol. I.

2.7 El aeródromo tiene publicadas tres aproximaciones instrumentales, una de precisión Cat I a la pista 17 y dos de no precisión VOR/DME a las pistas 17 y 35 respectivamente, lo que ha reducido al mínimo los atrasos y cancelaciones de vuelo que se producían en el antiguo aeródromo de Chamonate.

3. Conclusión

3.1 La construcción de un nuevo aeródromo para la Región de Atacama ha mejorado la conectividad de esta región con el resto del país, disponiendo de una eficiente infraestructura aeroportuaria que utiliza la más moderna tecnología para el servicio de sus clientes, aviones y pasajeros, con los más altos estándares de seguridad operacional, cumpliendo con todas las regulaciones aeronáuticas. Esta mejor conectividad motivó el ingreso de una segunda empresa aérea de transporte público para atender las necesidades de la región, lo que se ha traducido en una mayor cantidad de vuelos regulares hacia el norte y el centro del país, mayor cantidad de personas que se trasladan por vía aérea, una mayor oferta para el traslado de carga y tarifas más competitivas y accesibles, vale decir, un mayor progreso.

3.2 Por otra parte, la red aeroportuaria de Chile se ha visto potenciada, contando con un nuevo aeródromo que sirve como alternativa de los vuelos regulares domésticos de la ruta norte, con iguales o mejores estándares que los aeródromos de destino.