

## **JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL**

### **ACTA DE LA SESIÓN N° 1.882**

En Santiago, el viernes 28 de junio de 2013, a las 09:00 horas, en la sala de reuniones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se reúne el Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil, presidido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Sr. Pedro Pablo Errázuriz; y con la asistencia de los Consejeros señores: General Jaime Alarcón, Director General de Aeronáutica Civil; Sr. Alfonso Silva, Subsecretario de Relaciones Exteriores; Sra. María Isabel Castillo, Directora Nacional de Aeropuertos; el Sr. Felipe Saavedra, Jefe de División de Planificación, Estudio e Inversión del Ministerio de Desarrollo Social, en representación de la Subsecretaría de Evaluación Social; y el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil Sr. Jaime Binder Rosas. Asisten también como observadores la Sra. Gloria Hutt, Subsecretaria de Transportes; Sra. Paulina Radrigán, Sra. Viviana Iturriaga, Sra. Carolina Cabezas y el Sr. Duncan Silva, de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el Sr. Felipe Henríquez y Sr. Luciano Parodi de la Subsecretaría de Relaciones Exteriores; la Sra. María Elena Cornejo, de la Dirección de Aeropuertos; la Sra. Nancy Whittle, de la Subsecretaría de Evaluación Social; el Sr. Martín Urrutia de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas; el Sr. Angelo Cherubini del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Sr. Cristián Ferrada de la Consultora Qualimet; las Sras. Paola Tapia, Javiera Arteaga y Johanna Luksic y los Sres. Guillermo Novoa y Eduardo Alvarado, de la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil.

#### **1. ACTA SESIÓN N° 1.881.-**

El Consejo aprueba el acta de la sesión anterior.

#### **2. CUENTA DE LA SECRETARÍA GENERAL: Mayo 2012- Junio 2013.**

La Cuenta incluye: 1.- Asuntos de transporte aéreo: 1.1 Negociaciones bilaterales; 1.2 Cabotaje; 1.3 Licitación de Frecuencias a Lima; 1.4 Presentación de Tampa Cargo S.A. ante la FNE; 1.5 Organismos Internacionales; 1.6 Calidad de Servicio; 1.7 Estadísticas; 1.8 Estudios; 1.9 Emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte aéreo internacional; 1.10 Planificación aeronáutica. 2.- Asuntos Legislativos: 2.1. Proyecto de ley que modifica el Código Aeronáutico, en materia de transporte de pasajeros y sus derechos. 2.2. Acuerdos de transporte aéreo. 3.- Asuntos Administrativos.

Se destaca la negociación con Qatar, El Salvador y Macao. Además se informa que se está negociando con Fiji, Nicaragua, Egipto, Trinidad y Tobago, Macedonia, Surinam, Tailandia, Australia, Países Bajos e Indonesia.

Se informa que con fecha 19 de febrero de 2013, la Contraloría General de la República ha requerido informar al tenor de lo expuesto por Aerolínea Principal S.A. que ha solicitado un pronunciamiento sobre la juridicidad o legalidad de la Resolución Exenta N° 63, de fecha 18 de enero de 2012, de la Junta de Aeronáutica Civil. La Secretaría General informó a la Contraloría, con fecha 10 de abril de 2013. El pronunciamiento se encuentra pendiente.

Se agrega que con fecha 18 de marzo de 2013, la Fiscalía Nacional Económica ha requerido informar al tenor de lo expuesto por Tampa Cargo S.A. Se informó con fecha

30 de abril de 2013. El pronunciamiento sobre la admisibilidad de la denuncia se encuentra pendiente.

Se informa que la Secretaría de la JAC se encuentra en proceso para licitar las cuatro frecuencias de 5<sup>a</sup> libertad a Lima.

En materia de calidad de servicio, destaca el lanzamiento de una aplicación para dispositivos móviles que contiene los derechos del pasajero aéreo y entrega acceso directo a los formularios de reclamos del convenio JAC-SERNAC.

En planificación aeronáutica destaca el estudio "Análisis de los efectos de la liberalización del transporte aéreo entre Chile y la Unión Europea", el cual fue remitido al Ministerio de Relaciones Exteriores, para ser enviado a la Unión Europea. Además en el contexto del Proyecto Transforma del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se realizó el estudio de estimación y proyección de demanda del transporte aéreo.

Por último, la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil ha participado activamente en el proyecto de ley que modifica el Código Aeronáutico, en materia de transporte de pasajeros y sus derechos.

La cuenta se aprueba sin observaciones.

### **3. INCOBRABILIDAD DE TASAS AERONÁUTICAS.**

De acuerdo a lo previsto en el artículo 11 de la Ley 16.752, inciso quinto, "las tasas y derechos aeronáuticos atrasados podrán ser declarados incobrables por acuerdo de la JAC" y, conforme al inciso tercero de la misma norma legal, "el Director General podrá, condonar, total o parcialmente, los intereses penales devengados, previo acuerdo de la JAC". En esta materia la DGAC ha remitido a la Secretaría General de la JAC facturas correspondientes y solicita incobrabilidad de deudas por tasas aeronáuticas por un monto de \$5.678.576 (cinco millones seiscientos setenta y ocho mil quinientos setenta y seis pesos).

En los casos señalados la DGAC entiende haber agotado los medios razonables a su alcance para recuperar lo adeudado.

Con el mérito de los antecedentes anteriores el Consejo de la JAC acuerda declarar incobrables las deudas descritas, y acuerda que se condonen totalmente los intereses devengados, todo ello de conformidad a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 16.752, Orgánica de la DGAC.

### **4. DESARROLLO AERONÁUTICO.**

#### **A) PRESENTACIÓN DEL CONCEPTO CIUDAD/COMUNA-AEROPUERTO: Expone Secretaría General JAC.**

La Secretaría de la JAC ha trabajado el desarrollo de la visión de ciudad/comuna-aeropuerto, a través de: reuniones de trabajo con distintos actores involucrados como es la DAP, la DGAC, la CEPAL, Seremi de Vivienda de la Región Metropolitana, Municipalidad de Pudahuel, entre otros; recopilación de antecedentes bibliográficos; revisión e investigación, respecto de las regulaciones existentes en otros países; y, participación en el Seminario de Ciudades Aeroportuarias.

Considerando lo anterior, la Secretaría de la JAC, expuso en la Sesión, el contexto general del transporte aéreo en Chile y el mundo, donde se evidencia la importante magnitud de pasajeros transportados mundialmente y lo relevante que es el Aeropuerto Arturo Merino Benítez en la operación aeronáutica chilena y como principal puerta de entrada para los turistas que llegan por el modo aéreo.

Asimismo, se explicó el círculo virtuoso que se genera alrededor del sistema de transporte aéreo, destacando la interacción entre la actividad económica y el transporte aéreo, en un espacio definido por la capacidad de la infraestructura y la normativa vigente.

También se realizó una revisión bibliográfica de las principales doctrinas sobre las ciudades aeroportuarias, Además se destacan como ejemplos el Aeropuerto Hartsfield-Jackson, Atlanta, E.E.U.U. y el Aeropuerto Internacional El Dorado, Bogotá, Colombia.

La visión presentada por la Secretaría de la Junta consiste en considerar que la protección del entorno aeroportuario trae consigo una serie de costos asociados, puesto que no se permite la libre disposición de las actividades en el entorno aeroportuario y, por lo tanto, se generan externalidades negativas para el desarrollo económico de la comuna aeroportuaria. Sin perjuicio de lo anterior, los beneficios generados por la actividad aeroportuaria son de gran magnitud y alcanzan a la comuna, a la ciudad y al país.

Esta visión busca internalizar adecuadamente los costos asociados a las restricciones territoriales y para eso hay que planificar actividades que sean compatibles con la actividad aeronáutica y la vocación productiva de la comuna. Se plantea que la ciudad y el país deben hacerse cargo de la protección del entorno aeroportuario, que los recursos recaudados por el sistema aeronáutico se inviertan en el sistema aeronáutico.

En este sentido, las tareas consisten en la coordinación entre los organismos que intervienen, fortalecer la normativa de protección al sistema aeronáutico, incorporación de la norma de planificación territorial y analizar protección que considere mapas de ruido.

Por su parte, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señala que el Ministerio ha tomado un rol planificador para todos los modos de transporte y explica, en términos generales, en que consiste esta nueva tarea.

## **B) PRESENTACIÓN “INTEGRIDAD DEL SISTEMA AERONÁUTICO NACIONAL”: Expone DGAC.**

El Director de la DGAC expone que la infraestructura aeronáutica es un bien escaso, de gran valor, lento de reponer, esencial para darle sustentabilidad al crecimiento del país y necesaria para la economía. Durante los últimos años se ha realizado una gran inversión junto a los privados para desarrollar la infraestructura aeronáutica, lo que ha permitido sustentar las altas tasas de crecimiento de transporte de pasajeros a la fecha.

El desarrollo urbano cercano a los aeropuertos genera un problema a nivel nacional, puesto que limita el uso de terrenos para el crecimiento futuro del aeropuerto. Se empiezan a generar poblaciones muy cercanas al aeropuerto.

Existen aeropuertos críticos, el principal aeropuerto AMB, que genera el 86% de los ingresos del sistema; en Puerto Montt, el Tepual en el cual la población se está acercando al aeropuerto; en Concepción, Carriel Sur está siendo asfixiado por la ciudad y; en Antofagasta, Cerro Moreno la ciudad se encuentra sólo a 7 km. También hay problemas en pequeños aeródromos como es el caso de Curicó.

Por lo anterior, es necesario generar zonas de protección del aeropuerto en los sectores del cono de protección, y también en los sectores aledaños porque es un mayor gasto poner el aeropuerto más lejos. Actualmente se requiere zonas de expansión o protección aeroportuaria en Santiago, AMB; Puerto Montt, El Tepual; Concepción, Carriel Sur; Calama, El Loa; Mataveri, Isla de Pascua y Cerro Moreno, Antofagasta.

Las recomendaciones son elaborar una política pública, orientada a proteger la infraestructura aeronáutica nacional, dada su difícil reposición y su alto costo, generar mejores mecanismos de coordinación, entre los diferentes entes involucrados en la planificación de desarrollo aeroportuario y urbano, planificar modelos de gestión que permitan el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, mediante mecanismos como restricciones del uso de suelo, incluida la expropiación. De no prosperar esta iniciativa, se podría hipotecar el desarrollo del transporte aéreo, elemento esencial para la economía nacional.

## **5. INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA.**

### **A) PRESENTACIÓN DE RESULTADOS, EN EL MARCO DEL ESTUDIO DE ESTIMACIÓN Y PROYECCIÓN DE DEMANDA: EXPONE SECRETARÍA GENERAL JAC.**

Se comenzó a trabajar en este estudio en marzo de 2013, a través de él se busca contar con un instrumento metodológico, que permita desarrollar las proyecciones de demanda de corto, mediano y largo plazo por servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, nacional e internacional.

La metodología de elaboración del estudio, incluyó entrevistas con la industria, quienes informaron las variables que consideran relevantes al momento de proyectar y entregaron sus proyecciones para mediano plazo. Además, se trabajó con la base del Sistema para Control de Pasajeros Embarcados (COPAE) de la DGAC, la base COPAE de Lan, la base de Aduana y las estadísticas de la JAC.

En el estudio, se diferenció corto, mediano y largo plazo. El método para corto y mediano plazo es el bottom up con datos mensuales y para largo plazo top down, con datos anuales. Se usaron 4 técnicas econométricas y se seleccionó para cada modelo la técnica con mejor grado de predicción.

A continuación se presentó el resultado preliminar del estudio a los consejeros, quienes dieron diversas opiniones para enriquecer el estudio.

### **B) PRESENTACIÓN PLANES DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA: EXPONE DAP.**

La Directora de la DAP expone los proyectos más relevantes y señala que además de la demanda es importante considerar también el cambio de flota.

En Calama hay que construir una nueva pista para soportar las condiciones de las nuevas aeronaves, se espera su concreción para el mes de diciembre de 2014.

En Carriel Sur, se requiere un alargue de pista que comienza en esta fecha y con la instalación de ILS categoría 3, le dará la posibilidad como alternativa a AMB. El ILS no está en el presupuesto hoy en día, se está gestionando el apoyo porque es indispensable un ILS categoría 3, se requiere alrededor de un millón de dólares.

En AMB se requiere la ampliación de plataforma para estacionamiento de aeronaves y se está ejecutando la obra que genera un aumento de 16 puestos incrementando la capacidad en un 50%. Está ubicada en el sector internacional. Esta es una solución para este tiempo, ya que son estacionamientos remotos, con la mayor demanda van a haber más aeronaves, se necesitará por tanto más puestos de estacionamiento y puentes de embarque, mantenimiento y otras prestaciones.

En conjunto con lo anterior se dio el impulso inicial a la construcción de la Fase 1 de AMB, que busca agilizar procesos de control e incorpora obras para la aviación corporativa en sector nororiente en terrenos DGAC. Hay un estudio para determinar donde se instalaría el crecimiento de este tipo de aviación, inicialmente se había pensado en 10 años pero el tema se ha acelerado. Al mover estas instalaciones se ejecutará un proyecto de mejoramiento del área de mantenimiento, fundamentalmente pensando en los requerimientos de la aviación mayor.

Finalmente en AMB la relicitación está programada para el 2013, su publicación y desarrollo para el 2014 y empezar a construir en septiembre de 2015 cuando termina la concesión actual. La obra más relevante es la construcción de un nuevo terminal internacional donde actualmente están ubicados los estacionamientos de superficie. Cuando se inició el proyecto para el 2030 se proyectó un crecimiento de 29 millones de pasajeros, y con los anuncios de los entes operadores del mercado empezó a generarse una expectativa más optimista y ahora existe una alternativa (anteproyecto a nivel conceptual) donde se han planteado obras para alcanzar los 44 millones de pasajeros en el 2030.

En el Tepual por el modelo de concesión se anticipó demasiado su término, puede ser de enero a marzo en cualquier momento. Por lo tanto, al no poder generar un proyecto de infraestructura de más largo plazo se está haciendo una concesión por un plazo fijo de 4 años, de manera que como la capacidad del terminal estaba diseñado para un período mayor, tiene la posibilidad de hacer una obra solamente en el área de movimiento y con eso se tendría la posibilidad de licitar otra concesión con un proyecto asociado y por un plazo de diseño más largo.

La concesión del Aeródromo Desierto de Atacama se termina en el 2023, estaba diseñada para responder a una demanda de 350.000 pasajeros y estamos en 550.000 pasajeros por lo tanto llegar al 2023 con una calidad de servicio por lo menos aceptable es difícil por lo que se ha desarrollado un proyecto con el gobierno regional con cofinanciamiento. Se ha elaborado a nivel conceptual, contempla 2 niveles y puentes de embarque de acuerdo al plan maestro original. Se presentó al Ministerio de Hacienda y se está revisando el convenio complementario.

**SE ACUERDA, en materia de infraestructura:**

1. Tomar conocimiento de propuestas en materia de planificación de infraestructura aeronáutica y del concepto ciudad comuna aeropuerto para validarla y difundirla como herramienta de trabajo.

2. Solicitar a la DGAC que convoque a los CADU (Comisión Coordinadora de Aeródromos y Desarrollo Urbano), en los que se invitará a participar a Concesiones y la Secretaría de la JAC. El objetivo es que dicha Comisión formule propuestas relacionadas con las políticas públicas de la zona de protección del aeropuerto y el desarrollo de su entorno.
3. Conformar Comité de Expertos, que realice una propuesta para la planificación de la red primaria y otros aeropuertos y aeródromos relevantes, para los próximos 30 años en Chile, en consistencia con el acuerdo Nº2.
4. En el curso de dos semanas máximo, la Secretaría de la JAC presentará los resultados del Estudio de demanda, a los miembros del Consejo de la JAC, la Subsecretaría de Transportes y Concesiones.
5. Encomendar a la Secretaría de la JAC, la ejecución de estos acuerdos.

## **6. INFORME DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTE DE CHILE ANTE LA ORGANIZACIÓN DE ACIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI): EXPONE DGAC.**

De acuerdo a lo previsto en el artículo 6 del D.F.L. Nº 241, de 1960, que fusiona y reorganiza diversos servicios relacionados con la aviación civil, le corresponde a la JAC "Proponer, previo informe de la Dirección de Aeronáutica, la designación de los representantes de Chile ante la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), sus comisiones, comités o reuniones, así como ante los congresos o reuniones que se celebren para tratar materias relacionadas con la navegación aérea civil".

El Director General de la DGAC señala que este año corresponde que Chile sea electo como Estado miembro representado en el Consejo de la OACI. Esta situación se produce cada 6 años, rotando con Paraguay y Uruguay, actualmente en este puesto está Paraguay. Ahora corresponde proponer al representante de Chile para el período octubre 2013 y octubre 2016.

La DGAC, en conformidad a la normativa citada, informa la propuesta respecto al representante de Chile, indicando que el señor Wolfram Celedon Mecketh, posee una vasta experiencia, la cual lo llevó a ganar el concurso que realizó la DGAC, para formular la propuesta previa.

Se acuerda que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en cuanto presidente de la JAC, previa reunión con el señor Señor Wolfram Celedon Mecketh, propondrá, en conformidad a la normativa vigente, la candidatura de Chile ante la OACI.

El Presidente de la JAC agradece a los Consejeros y se pone fin a la Sesión.

---