

**Comunidad y líderes del sector crean la Coalición para Proteger
los Aeropuertos Regionales de Estados Unidos**

La coalición, representa un esfuerzo nacional para apoyar las contribuciones económicas críticas de los aeropuertos regionales y garantizar su acceso a Washington D.C. y a la región a su alrededor

(WASHINGTON D.C., 1 DE JUNIO, 2023) – En el día de hoy, aeropuertos, cámaras de comercio, empresas y organizaciones comunitarias de todo el país se unieron para formar la Coalición para Proteger los Aeropuertos Regionales de Estados Unidos (CPARA). CPARA es una coalición nacional que trabajará para proteger los aeropuertos regionales y el rol que desempeñan en conectar a las comunidades, fomentar la generación de empleo y apoyar a las economías locales. CPARA se opone firmemente a cualquier cambio en las normas de franjas horarias de alta densidad (“slots”) y perimetrales en el Aeropuerto Nacional Reagan (DCA).

CPARA cree que las autoridades aeroportuarias - en colaboración con las comunidades locales y los legisladores - son los más indicados para tomar decisiones operativas en nuestros aeropuertos, lo que conducirá a un transporte aéreo más seguro, cómodo y sostenible.

“Si se suprimen o modifican las normas sobre franjas horarias y perimetrales, las compañías aéreas estarán incentivadas a modificar las rutas aéreas, que hoy mantienen y promueven la conectividad nacional, por vuelos más rentables de mayor distancia. Estas conexiones perdidas generarán un impacto significativo en las comunidades que dependen de los aeropuertos regionales para su desarrollo económico y para movilizarse de manera segura y conveniente. Estas medidas no sólo impactarán negativamente a los aeropuertos regionales, sino también tendrán repercusiones importantes tanto en el Aeropuerto Nacional Reagan como en la comunidad que está a su alrededor. El Congreso de los Estados Unidos debería más bien enfocarse en aprobar la ley de Reautorización de la Administración Federal de Aviación (FAA), una iniciativa urgente para el sector aeronáutico y para los viajeros que hoy utilizan el sistema de aviación nacional a niveles históricos”. – Scott K. York, Director de la Coalición y Director Ejecutivo del Comité para Dulles.

La modificación de las normas sobre las franjas horarias (slot) y perimetrales tendría un impacto económico desproporcionado, demostrable y disruptivo en los aeropuertos regionales, así como en las comunidades y los negocios que dependen de ellos. Cada exención adicional a estas reglas amenaza el acceso a DCA y al Aeropuerto Internacional de Dulles (IAD) para las ciudades y comunidades más pequeñas dentro del perímetro que dependen de estos aeropuertos para conectar con Washington o a través de Washington.

DCA se encuentra actualmente al límite de su capacidad y corre el riesgo de sufrir una sobrecarga si estas normas se llegan a modificar. Un informe de CNN indicó que DCA ya registra el tercer puesto en el índice de cancelaciones entre los treinta aeropuertos más transitados de los Estados Unidos; mientras que un análisis de la Administración Federal de Aviación (FAA) muestra que alrededor del 20% de las salidas y el 22% de las llegadas a DCA ya sufren retrasos, con un promedio de 67 minutos. La FAA calcula que la adición

de 20 operaciones diarias de ida y vuelta aumentaría estos retrasos en un 25,9% mientras que un aumento de 25 operaciones diarias de ida y vuelta los incrementaría en un 33,2%.

“Las normas sobre franjas horarias y perimetrales en el Aeropuerto Nacional Reagan (DCA) fueron cuidadosamente diseñadas para promover la seguridad, aliviar la congestión aeroportuaria y reducir el tráfico en torno al aeropuerto, el cual se ubica en un espacio geográficamente limitado. La región alrededor de Washington D.C. cuenta con tres aeropuertos que operan de manera complementaria”. – Jack Potter, Presidente y CEO de la Autoridad Aeroportuaria Metropolitana de Washington (MWAA).

Un análisis de [CPARA](#) muestra que los cambios propuestos irresponsablemente agregarían más de 9.000 pasajeros por día en el Aeropuerto Nacional Reagan (DCA), aunque el aeropuerto ya está al límite de su capacidad. Esto sobrecargaría aún más las terminales, las puertas de embarque, los aparcamientos, las carreteras, calles y autopistas cercanas; lo anterior por encima de las objeciones expuestas por la Autoridad Aeroportuaria Metropolitana de Washington (MWAA).

Si estos cambios llegan a convertirse en ley, el aeropuerto se vería obligado a atender a 12,6 millones de pasajeros más de lo que está diseñado para atender; sin tener en cuenta el impacto sobre la seguridad o la comodidad de los pasajeros. Además, estos pasajeros adicionales tendrían que alojarse en un aeropuerto que simplemente no tiene dónde crecer, dadas las limitaciones geográficas de su ubicación, y con unas de las pistas más cortas del país las cuales no están equipadas para recibir aviones más grandes.

El Congreso debería dedicarse en solucionar la escasez de pilotos y controladores aéreos, apoyar a un sector que aún se está recuperando de la pandemia y fomentar la seguridad y la protección de los pasajeros; y no en comprometer la estabilidad económica y seguridad de las comunidades en Estados Unidos. Para más información o ponerse en contacto con su congresista, visite www.protectregionalairports.com.

Acerca de la Coalición para la Protección de los Aeropuertos Regionales de Estados Unidos

La Coalición para la Protección de los Aeropuertos Regionales de Estados Unidos (CPARA) cree firmemente que las autoridades aeroportuarias - en colaboración con las comunidades locales y los legisladores - son los más indicados para tomar decisiones operativas en nuestros aeropuertos, lo que conducirá a un transporte aéreo más seguro, cómodo y sostenible.

Nos oponemos a cualquier cambio en las normas sobre franjas horarias de alta densidad ("slot") y perimetrales del Aeropuerto Nacional Reagan (DCA). El DCA se encuentra actualmente al límite de su capacidad y corre el riesgo de verse gravemente sobrecargado en caso de que se modifiquen estas normas. Añadir más vuelos desde el DCA podría crear atascos innecesarios, poner en peligro puestos de trabajo y negocios locales, arriesgar la conectividad de innumerables comunidades y aumentar la congestión, los retrasos y el ruido.