

MITOS vs. REALIDAD:

La Realidad Detrás de las Normas de Franjas Horarias de Alta Densidad (“Slots”) y Perimetrales del DCA



MITO #1: El aumento de vuelos en el Aeropuerto Nacional Reagan (DCA) no repercutiría la congestión o las demoras en DCA porque hay múltiples bloques de tiempo en los que el aeropuerto está infrautilizado.¹



REALIDAD:

- La Autoridad de Aeropuertos Metropolitanos de Washington (MWWA), la autoridad aeroportuaria local creada por el Congreso para tomar decisiones operativas para el aeropuerto, ha declarado repetidamente que DCA está al límite de su capacidad.²
- La Administración Federal de Aviación (FAA) ha declarado que DCA es más propenso a demoras que otros aeropuertos y estima que agregar 20 operaciones diarias de ida y vuelta aumentaría aún más las demoras en un 25,9 %, mientras que agregar 25 operaciones diarias de ida y vuelta aumentaría las demoras en un 33,2 % en DCA.³
- DCA ya promedia 50-55 operaciones en horas pico, excepto entre las 9:00 p.m. y las 10:00 p.m., con aviones que despegan y aterrizan en la misma pista corta.⁴ Ningún aeropuerto – especialmente los aeropuertos con control de franjas horarias que operan con importantes restricciones geográficas y de vuelo – puede operar al máximo de su capacidad en todas las horas sin consecuencias como demoras, cancelaciones y otras interrupciones.⁵
- DCA es uno de los tres únicos aeropuertos del país donde la FAA utiliza franjas horarias para limitar el tráfico aéreo debido a limitaciones en su capacidad y por lo tanto la FAA ha dicho que no se pueden agregar más vuelos.⁶
- Las horas de poca actividad son necesarias para recuperarse de la congestión en las horas pico, evitando que los retrasos se agraven.
- El margen de tiempo adicional de un minuto entre vuelos identificados en DCA refleja un desempeño deficiente – no la capacidad de agregar más vuelos – ya que la capacidad limitada del aeropuerto necesita tiempo adicional para asegurar que los vuelos salgan puntualmente.⁷



MITO #2: La Ley DCA exige agregar vuelos, pero no reemplazaría ni eliminaría ningún vuelo a los aeropuertos regionales.⁸



REALIDAD:

- La Ley DCA no protege los vuelos a destinos dentro del perímetro. Cualquier destino dentro del perímetro corre el riesgo de perder o reducir el servicio, ya que las aerolíneas se verán incentivadas a cambiar sus rutas de corta distancia para aumentar nuevos servicios de larga distancia más rentables.
- Adicionalmente, los 56 despegues y aterrizajes adicionales por día propuestos por la Ley DCA paralizarán el DCA ya que el aeropuerto se encuentra en su capacidad máxima, es más propenso a demoras en comparación con otros aeropuertos y tiene la pista más transitada del país. Esto aumentará los retrasos y las interrupciones en DCA con un impacto significativo en los aeropuertos regionales y los pasajeros que intentan conectarse a Washington o a través del mismo.¹⁰



MITO #3: Las normas perimetrales se promulgaron en 1966 para proteger el crecimiento del IAD, pero hoy ya no necesita esa protección debido al aumento de la demanda del IAD.¹¹



REALIDAD:

- Las normas perimetrales se crearon para preservar la función prevista del DCA como aeropuerto regional de corta distancia,¹² que se complementa con los vuelos de larga distancia que se ofrecen tanto en el Aeropuerto Internacional de Dulles (IAD) como en el Aeropuerto Internacional de Baltimore-Washington (BWI).
- Las normas perimetrales también son importantes ya que las aerolíneas tienden a utilizar aeronaves más grandes para operar vuelos de larga distancia y las pistas de aterrizaje del DCA – que son mucho más cortas¹³ que las del IAD¹⁴ y otros aeropuertos de larga distancia – ya tienen dificultades para acomodar las aeronaves más grandes.¹⁵
- IAD tiene el espacio en tierra y la capacidad para atender a un número mucho mayor de pasajeros de los que maneja actualmente, mientras que DCA ya está por encima de su capacidad. Tanto DCA como IAD atienden a unos 24 millones de pasajeros al año. Sin embargo, con expansiones menores, las instalaciones actuales de IAD podrían acomodar a 45 millones de pasajeros anuales, mientras que DCA ya atiende a 9 millones de pasajeros más por año de lo previsto originalmente.¹⁶
- Esto no es sorprendente cuando se observa los números: DCA tiene solo 58 puertas en 733 acres de tierra¹⁷ en comparación con 135 puertas en aproximadamente 12,000 acres en IAD.¹⁸
- Con el DCA a su máxima capacidad, las normas perimetrales son necesaria hoy más que nunca.



MITO #4: Si bien el 80 por ciento de los votantes de Virginia desconocen la regla del perímetro,¹⁹ una clara mayoría apoyará la modernización de la regulación una vez que se den cuenta de que les está costando más tiempo y dinero.



REALIDAD:

- Los votantes de Virginia no se benefician de ninguna forma de los cambios en las normas sobre las franjas horarias y perimetrales que aumentarán los retrasos, las cancelaciones, el tráfico, el ruido y las preocupaciones de seguridad en su comunidad.
- Esta oposición local se ejemplifica con las fuertes posiciones públicas adoptadas por los legisladores federales que representan a estas comunidades, entre ellos el gobernador Glenn Youngkin, los senadores Tim Kaine y Mark Warner (D-VA), los senadores Chris Van Hollen y Ben Cardin (D-MD) y Del. Eleanor Holmes Norton (D-DC), así como por los 44 grupos con sede en Virginia, D.C. y Maryland que se han unido a la Coalición para Proteger los Aeropuertos Regionales de Estados Unidos para oponerse a cualquier cambio en estas reglas.



MITO #5: Cambiar las normas mejorará el acceso a la capital de la nación para nuestras fuerzas armadas, especialmente para aquellos en bases militares en Texas y California.



REALIDAD:

- Hay más personal militar en servicio activo ubicado dentro del perímetro – y por lo tanto en riesgo de perder o reducir el acceso a Washington y mayores demoras y cancelaciones debido a más vuelos en DCA de los que puede manejar razonablemente – que fuera del perímetro.
- El Distrito de Columbia y los 37 estados ubicados total o parcialmente dentro del perímetro albergan a más de 718.263 militares en servicio activo, 1,5 veces más que los 476.816 que viven en los 19 estados parcial o totalmente fuera del perímetro.²⁰

ENDNOTES

- ¹ Datos Proporcionados por la FAA Demuestran que DCA Puede Acomodar Más Vuelos, [Capital Access Alliance](#) 2023
- ² DCA Tiene la Pista Más Transitada del País, [Metropolitan Washington Airports Authority](#), 2023
- ³ Capital Access Alliance: Análisis del Servicio Aero de DCA (abril 2023), [Federal Aviation Administration](#), 2023
- ⁴ Calendario Publicado OAG, 4 de mayo 2023
- ⁵ El Aumento de Vuelos en el Aeropuerto Nacional Reagan Empeorará Los Retrasos, dice la FAA (June 2023), [The Washington Post](#), 2023
- ⁶ Administración de "Slots," [Federal Aviation Administration](#)
- ⁷ Capital Access Alliance: Análisis del Servicio Aero de DCA (abril 2023), [Federal Aviation Administration](#), 2023
- ⁸ La Verdad de la Ley DCA y Aeropuertos Regionales, [Capital Access Alliance](#), 2023
- ⁹ "Información Sobre los Efectos de las Reglas Nacionales que Limitan Vuelos de Larga Distancia," p. 32, [U.S. Government Accountability Office](#), noviembre 2020
- ¹⁰ DCA Tiene la Pista Más Transitada del País, [Metropolitan Washington Airports Authority](#), 2023
- ¹¹ Viajando Mas Lejos | Análisis del Servicio Aero de DCA, [Capital Access Alliance](#), 2023
- ¹² DCA – Normas de Franjas Horarias de Alta Densidad y Perimetrales, [FlyReagan.com](#)
- ¹³ Introducción al Aeropuerto, [FlyReagan.com](#)
- ¹⁴ Introducción al Aeropuerto, [FlyDulles.com](#)
- ¹⁵ Anatomía: Aterrizando un Avión en el Aeropuerto Nacional Reagan, [Washingtonian](#), 2012
- ¹⁶ Hoyer Se Une a Colegas del Congreso en Oponer Más Trafico en DCA, [Rep. Steny Hoyer](#), May 2023
- ¹⁷ Introducción al Aeropuerto, [FlyReagan.com](#)
- ¹⁸ Acerca del Aeropuerto Internacional Dulles, [FlyDulles.com](#)
- ¹⁹ Encuesta Sobre Potencial Modernización de la Regla Perimetral, [Co/efficient](#), 2023
- ²⁰ Personal Militar y Personal Civil por Estado, 2021, [Governing.com](#)