

AEROPUERTO REGIONAL DE MONTEREY

ENTENDIMIENTO DEL RUIDO



Avión comercial despegando sobre el vecindario de Canyon del Rey. Foto por el Gran Jurado Civil.

RESUMEN

El Gran Jurado Civil del Condado de Monterey (CGJ, por sus siglas en inglés) recibió una queja relativa al ruido que producen los aviones al acercarse y salir del Aeropuerto Regional de Monterey, en particular las molestias de los vuelos a primera hora de la mañana y a última hora de la tarde. La queja instigó una investigación por parte del CGJ sobre el funcionamiento del aeropuerto y su respuesta a las quejas de ruido de la comunidad.

El Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey (MPAD, por sus siglas en inglés) regula y gestiona todas las funciones operativas que tienen lugar en tierra. MPAD no tiene autoridad para regular lo que ocurre en el espacio aéreo, incluidas las rutas de vuelo. Dicha normativa la dicta la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) y lo hace de manera uniforme en todo Estados Unidos.

El CGJ constató que el público desconoce en gran medida los múltiples factores que intervienen en el ruido, las trayectorias de vuelo y los horarios de los aeropuertos.

MPAD identifica «Procedimientos Voluntarios» en su página web para los pilotos. Las recomendaciones de gestión del ruido para las horas no operativas son inaplicables porque el Aeropuerto de la Península de Monterey opera 24 horas al día, 7 días a la semana según la normativa de la FAA. Un aeropuerto que opera 24 horas al día, 7 días a la semana debe estar disponible para emergencias, operaciones militares, transportistas comerciales, retrasos meteorológicos y problemas operativos de las aeronaves.

MPAD revisa y registra regularmente las quejas recibidas. En muchos casos, MPAD responde a quejas específicas; sin embargo, no responde a quejas generadas en masa. La mayoría de las quejas se derivan de un único evento, como el California International Airshow Salinas o el Pebble Beach Concours d'Elegance.

El CGJ constató que la MPAD podría mejorar sus esfuerzos de divulgación comunitaria, especialmente en lo que respecta a las quejas por ruido. Además, las quejas del público y las respuestas del MPAD deberían encontrarse más fácilmente en su sitio web.

La MPAD cuenta con una distinguida trayectoria en la prestación de diversos servicios a la zona de la bahía de Monterey que responden a las necesidades de transporte aéreo de nuestra comunidad.

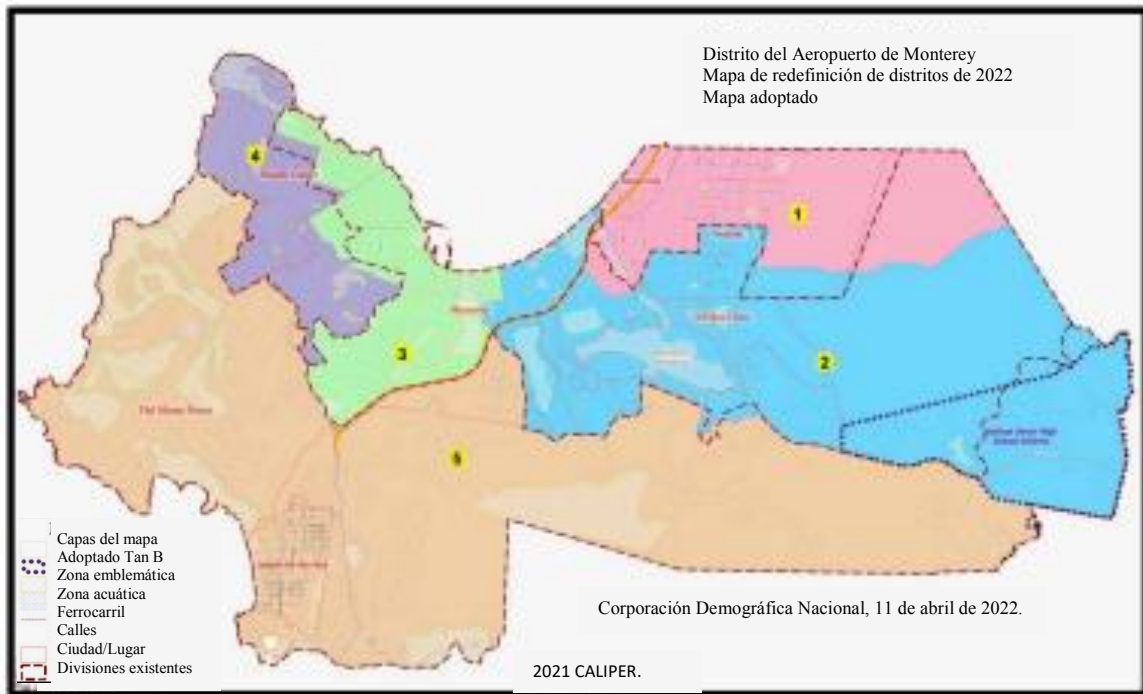


Fotografía aérea expuesta en el Aeropuerto Regional de Monterey. Foto tomada por el Gran Jurado Civil.

ANTECEDENTES

El 31 de marzo de 1941 se creó el Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey, una agencia pública de California. El MPAD está gobernado por cinco miembros de la Junta Directiva elegidos públicamente, uno por cada distrito representado en el mapa que figura a continuación. La función principal de la Junta Directiva es establecer y supervisar la implementación de políticas.

Este Distrito Especial no está incorporado al Condado de Monterey ni a ningún municipio. Actualmente ocupa 498 acres de terreno. Sus límites abarcan las ciudades de Carmel, Del Rey Oaks, Monterey, Pacific Grove y Sand City; partes de Seaside, Pebble Beach y Carmel Highlands; el extremo oeste de Carmel Valley y la autopista Monterey-Salinas hasta Laureles Grade.



Mapa del distrito aeroportuario facilitado por MPAD

Un distrito especial es directamente responsable ante sus votantes y contribuyentes a través de su junta elegida. Está obligado a presentar informes financieros y de compensación anuales al Interventor del Estado y a cumplir los requisitos de reunión exigidos por las leyes estatales relativas a las reuniones públicas,

deuda en bonos, mantenimiento de registros y elecciones. MPAD funciona como un distrito empresarial que recauda sus tasas por servicios de los clientes y arrendatarios. Además, recibe subvenciones para financiar proyectos específicos. A diferencia de la mayoría de los distritos empresariales, MPAD sirve a poblaciones más allá de los límites de su distrito.

La misión del Aeropuerto Regional de Monterey es proporcionar a la región un acceso conveniente para la aviación comercial y general al sistema nacional de transporte aéreo; operar el aeropuerto de una manera segura, eficiente, sostenible y fiscalmente responsable; y desarrollar el aeropuerto para satisfacer las necesidades, oportunidades y desafíos futuros.

METODOLOGÍA

El CGJ realizó múltiples entrevistas a personas familiarizadas con las operaciones del MPAD y visitó su recién construido parque de bomberos para obtener una perspectiva más amplia de sus operaciones generales.

Se revisó la página web de la MPAD como fuente de información para complementar las entrevistas y proporcionar un contexto histórico. Se obtuvo y revisó información sobre la gestión de MPAD, sus contratos, registros, políticas y procedimientos.

El CGJ también examinó informes de terceros sobre el ruido aeroportuario, incluida la política de la Administración Federal de Aviación en materia de restricciones acústicas, como el Servicio de Investigación del Congreso, Normativa y Programas Federales sobre el Ruido en los Aeropuertos, de 27 de septiembre de 2021. Además, el CGJ investigó otros informes del Gran Jurado de California relativos a aeropuertos



*Un avión comercial aterriza en la puerta de embarque con el vecindario de North Monterey al fondo.
Foto tomada por el Gran Jurado Civil.*

DISCUSIÓN

La FAA está facultada para supervisar tanto los aeropuertos como el espacio aéreo de los Estados Unidos. La intención de la FAA es lograr operaciones aeroportuarias seguras y cumplir con sus responsabilidades de garantizar que existan condiciones seguras. Esto exige profesionales experimentados para gestionar las operaciones en tierra y controlar el tráfico aéreo por encima y alrededor de todos los aeropuertos.

La FAA clasifica todos los aeropuertos en función de varios criterios, como la longitud de las pistas, la iluminación y la dotación de personal de las torres. Según la FAA, el Aeropuerto Regional de Monterey debe funcionar 24 horas al día, 7 días a la semana, y permanecer abierto para que aterricen o despeguen todos los aviones comerciales, privados o militares.

Los reglamentos de la FAA controlan las trayectorias de vuelo y las rutas de entrada y salida de las aeronaves de cada aeropuerto. MPAD no controla las rutas del espacio aéreo. Un aeropuerto sólo puede exhortar a los pilotos de vuelos con reglas de vuelo visual (VFR, por sus siglas en inglés) a sobrevolar zonas despobladas.

MPAD proporciona valiosos servicios de viaje y hospitalidad a las comunidades de la Costa Central de California. MPAD está gobernado por una junta directiva elegida que representa a la comunidad en sus necesidades locales de transporte aéreo. MPAD está gestionado por personal

con múltiples años de experiencia en el negocio de las operaciones aeroportuarias. Promueve la transparencia en sus operaciones y es financieramente estable.



Torre de control del Aeropuerto Regional de Monterey. Foto tomada por el Gran Jurado Civil.

MPAD opera de forma similar a un centro comercial, obteniendo una parte significativa de sus ingresos de los alquileres recibidos de aerolíneas comerciales, propiedades de alquiler de coches, hangares de aviones privados, tiendas, restaurantes (incluidos Woody's at the Airport y Tarp's) y otros inquilinos. La venta de combustible para aviones es también una fuente importante de ingresos.

El ruido es una molestia común relacionada con los aeropuertos, especialmente para las personas que viven a lo largo de las rutas de vuelo comunes o cerca del aeropuerto. Este problema se está abordando lentamente en todo el país, ya que los nuevos aviones comerciales y privados son considerablemente más silenciosos y consumen menos combustible. Los aviones son más ruidosos al aterrizar que al despegar, ya que una mayor superficie, esencial para frenar, genera más sonido. Las leyes generales de la aerodinámica dictan que los aviones aterrizan y despegan contra el viento. Esto explica por qué los aviones utilizan trayectorias de vuelo diferentes y aterrizan en direcciones distintas.

La creación prevista de una nueva terminal pondrá fin al incumplimiento de la normativa de la FAA por parte de MPAD, debido en gran parte al tamaño insuficiente de la actual pista de rodaje de aviones.

La nueva terminal también está diseñada para ofrecer un sistema eléctrico de recarga de los aviones. Esto eliminará los ruidosos vehículos diésel que se utilizan actualmente para este propósito fundamental.



Un avión comercial aterriza en la pista con el vecindario de Monterey al fondo. Foto tomada por el Gran Jurado Civil.

HALLAZGOS

- F1. Un resumen de las quejas por ruido sólo está disponible dentro de los informes mensuales de la junta directiva, lo que dificulta que el público pueda encontrarlos y revisarlos, contribuyendo a la incompreensión de la comunidad.
- F2. La respuesta del MPAD a las quejas no es bien comprendida por la comunidad, lo que provoca frustración.
- F3. Aunque el MPAD cuenta con comités de relaciones con la comunidad, estos comités no comunican, implican o educan eficazmente al público en relación con el ruido del tráfico aéreo, lo que provoca quejas e insatisfacción por parte de la comunidad.

RECOMENDACIONES

- R1. Que el MPAD cree un área más visible en su sitio web que comparta las quejas públicas y la respuesta del MPAD a las mismas en un plazo de 72 horas desde su recepción antes del 31 de octubre de 2024.
- R2. El MPAD creará una declaración más destacada en su sitio web en la que se expliquen los parámetros relativos a un aeropuerto que opera las 24 horas específicos para la gestión del ruido antes del 31 de agosto de 2024.
- R3. El MPAD creará y aprobará una política y un procedimiento internos por escrito para responder a las quejas de los ciudadanos sobre el ruido antes del 31 de agosto de 2024.
- R4. El MPAD desarrollará un programa de divulgación comunitaria más proactivo en relación con el ruido del tráfico aéreo, las actualizaciones de construcción y otra información que afecte a la comunidad antes del 31 de octubre de 2024.
- R5. La MPAD creará un comité de ciudadanos que aporte información a la comunidad sobre las operaciones y los esfuerzos de mitigación del ruido antes del 31 de octubre de 2024.
- R6. El MPAD aumentará su visibilidad en las redes sociales para transmitir información sobre el Distrito Aeroportuario antes del 31 de octubre de 2024.



Un avión comercial espera ser atendido en la pista con el vecindario de North Monterey y la bahía de Monterey a lo lejos. Foto tomada por el Gran Jurado Civil.

SOLICITUD DE RESPUESTAS

De conformidad con los artículos 933 y 933.05 del Código Penal, se requieren las siguientes respuestas:
De los siguientes órganos de gobierno en un plazo de 90 días a partir de la publicación de este informe:

- Consejo de Administración, MPAD
 - o Conclusiones: F1 - F3
 - o Recomendaciones: R1 - R6

RESPUESTA INVITADA

De la siguiente persona

- Director Ejecutivo, MPAD
 - o Hallazgos: F1 - F3
 - o Recomendaciones: R1 - R6

Los informes emitidos por el Gran Jurado no identifican a las personas entrevistadas. El artículo 929 del Código Penal exige que informes del Gran Jurado no contengan el nombre de ninguna persona o hechos que conduzcan a la identidad de ninguna persona que proporcione información al Gran Jurado.

GLOSARIO

CGJ	Gran Jurado Civil
FAA	Administración Federal de Aviación
MPAD	Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey
VFR	Las reglas de vuelo visual se refieren a aeronaves sin equipo de piloto automático

BIBLIOGRAFÍA

Aeropuerto Regional de Monterey
<https://www.montereyairport.com/>

Los distritos marcan la diferencia
<https://www.districtsmakethedifference.org/home>

Administración Federal de Aviación
https://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/pham_html/chap10_section_3.html

Servicio de Investigación del Congreso, Reglamentos y programas federales sobre el ruido en los aeropuertos, de 27 de septiembre de 2021
<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R46920>

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Un gran jurado civil se abstuvo de participar en todas las reuniones y debates relativos a este informe y se abstuvo de votar sobre su aprobación.