AEROPUERTO WHITEMAN

ESTUDIO DE USO DEL SUELO Y ANÁLYSIS DEL IMPACTO ECONÓMICO

Octubre de 2026



Whiteman Airport
Estudio del Uso del Suelo y Análisis del Impacto Económico

Encargado por:

Condado de Los Angeles
510 South Vermont Avenue
Los Angeles, CA 90020

Preparado por:

Trifiletti Consulting
1545 Wilshire Blvd, Ste 700
Los Angeles, CA 90017

Con el apoyo de:

BAE Urban Economics
Geosyntec Consultants
Ricondo & Associates
WJ Advisors

Octubre de 2026

RESUMEN EJECUTIVO





RESUMEN EJECUTIVO

Síntesis

El Aeropuerto Whiteman (WHP o el Aeropuerto) es un aeropuerto de aviación general de 184 acres situado en Pacoima, una comunidad residencial densamente poblada en la zona noreste del Valle de San Fernando en Los Ángeles.

El Condado de Los Ángeles (Condado) es propietario de WHP y lo opera a través del Departamento de Obras Públicas (Obras Públicas o DPW). Como propietario y operador, el Condado administra la propiedad, los contratos de alquiler, el presupuesto y el programa de capital, y es responsable de mantener el aeródromo en condiciones seguras y que cumplen con la normativa. El Condado no controla el espacio aéreo, no certifica pilotos ni aeronaves, no redacta reglas de vuelo ni dirige el tráfico aéreo. Estas funciones pertenecen a la Administración Federal de Aviación (FAA). Esa división de autoridad define cada cuestión de este Estudio. Debido a que WHP ha aceptado subvenciones federales, el Condado no puede cerrarlo a menos que la FAA primero libere al condado de sus obligaciones federales o que el Congreso lo haga por ley.

El Condado encargó a un equipo de expertos independientes en la materia, la preparación del Estudio del Uso del Suelo y el Análisis de Impacto Económico del Aeropuerto Whiteman para informar la toma de decisiones del Condado sobre el futuro del Aeropuerto. El Estudio analiza las consideraciones sobre el uso del suelo, financieras, económicas, de seguridad y comunitarias para mantener abierto al WHP, a comparación de cerrarlo y darle un nuevo uso. Aunque el Estudio no incluye nuevos análisis de impacto en la salud pública ni de calidad del aire, cubre las condiciones ambientales conocidas, comparte preocupaciones de las partes interesadas respecto a estos impactos, e identifica la diligencia ambiental adicional que requeriría cualquier nuevo uso del sitio.

El estudio es un marco para la toma de decisiones basado en datos, no un conjunto definitivo de recomendaciones. Evalúa tres escenarios en igualdad de condiciones, sin dar preferencia a ninguno de ellos:

- **Escenario 1, Conservar y mejorar**
- **Escenario 2, Transformar y optimizar**
- **Escenario 3, Transformar y dar nuevo uso**

La seguridad es la principal inquietud de la comunidad vecina a WHP y de las partes interesadas del sector de la aviación. Los recientes accidentes aéreos han reafirmado el temor expresado desde hace tiempo a que un avión pueda chocar contra una casa, una escuela o una persona en tierra. Esa preocupación es una respuesta legítima ante hechos reales.

Tres hallazgos sirven de marco al estudio.

Primero, se necesitan mejoras en la seguridad ahora, bajo cualquier escenario. Las aeronaves seguirán volando sobre Pacoima durante años, independientemente del escenario a largo plazo que elija el Condado, incluso durante la transición de cierre. El trabajo de seguridad a corto plazo no esperará a una decisión del uso del suelo a largo plazo.

En segundo lugar, el statu quo no funciona, ni financieramente ni para la comunidad. Operar WHP tal y como está hoy genera una pérdida neta proyectada para el Condado de unos $27.0 millones en base al Valor Actual Neto (NPV) hasta 2050, y deja sin abordar las preocupaciones sobre la seguridad, el ruido y el uso del suelo que los residentes han planteado durante años.

En tercer lugar, el cierre no es decisión exclusiva del Condado. Solo la FAA, o el Congreso mediante legislación, pueden liberar al Condado de sus obligaciones federales. Al evaluar una solicitud de liberación, la FAA analiza el rol que juega el aeropuerto en el sistema nacional de aviación, la necesidad aeronáutica continua, la inversión federal previa, la revisión medioambiental y si los riesgos de seguridad identificados pueden corregirse mientras el aeropuerto se mantiene abierto. El historial de seguridad es una de las aportaciones que la FAA considera entre varias, no es la que decide el cierre.

1. PROPÓSITO DEL ESTUDIO

El Estudio proporciona al Condado un fundamento objetivo y basado en datos para evaluar el futuro a largo plazo de la propiedad del Aeropuerto. No recomienda un resultado. Establece qué requeriría cada opción, cuánto costaría, cuánto tiempo tardaría y qué decisiones corresponden al Condado y cuáles al gobierno federal.

El Estudio valora las ventajas y desventajas en varias dimensiones, en este orden de énfasis: seguridad pública; prioridades comunitarias, compatibilidad de uso del suelo y oportunidades de servicio comunitario; funcionamiento del sistema de aviación y capacidad regional; viabilidad financiera; resultados económicos a largo plazo; y la complejidad jurisdiccional, los plazos y el riesgo. Aunque las preocupaciones comunitarias sobre el riesgo medioambiental se incluyen en las ventajas y desventajas entre escenarios, el Estudio no incluye nuevos análisis de impacto ambiental. El Equipo del Estudio revisó estudios ambientales previos y datos públicos disponibles, e identificó una diligencia ambiental adicional que se aplicaría según la vía de nuevo uso del sitio. [1]

A lo largo del Estudio, los escenarios muestran que el uso del suelo toma su forma no solo por las prioridades locales, sino también por un complejo marco regulatorio y jurisdiccional federal.

Origen comunitario y directrices de la Junta de Supervisores

En noviembre de 2020, una aeronave en aproximación al WHP chocó contra cables eléctricos a unos 175 pies antes de la pista y se estrelló contra el barrio adyacente de Pacoima. En respuesta a ese accidente y a las preocupaciones planteadas por la comunidad, la Junta de Supervisores (Junta) adoptó en diciembre de 2020 una moción encargando el Proceso para replantear el future del Aeropuerto Whiteman (Proceso de Replanteamiento) y establecimiento de un Comité Asesor Comunitario (CAC). El CAC se reunió 17 veces en 21 meses e identificó prioridades como reducir la exposición de la comunidad al impacto en los aeropuertos, mejorar la transparencia, ampliar las oportunidades económicas y de servicio comunitario, revisar estudios de plomo y calidad del aire, y evaluar opciones de uso del suelo a largo plazo, incluyendo el posible cierre.[2]

En enero de 2022, la Junta ordenó a los departamentos del Condado que evaluaran el proceso y las implicaciones de un posible cierre. El 9 de abril de 2024, la Junta ordenó la preparación de este Estudio, incluyendo una evaluación de los impactos económicos para el Condado y la comunidad de Pacoima. El 30 de junio de 2026, la supervisora Lindsey Horvath presentó una moción que solicitaba acciones inmediatas de seguridad en WHP mientras el Condado evalúa el futuro a largo plazo del aeropuerto. En conjunto, estas acciones reflejan un esfuerzo sostenido del condado en materia de seguridad comunitaria en WHP, más que una respuesta a un evento concreto. La sección 1.7 del informe, Planes y estudios anteriores, recopila los estudios y acciones previos del WHP del Condado.

Equipo del estudio y participación comunitaria

Esta labor está liderada por Trifiletti Consulting (TC), una firma de asesoría en aeropuertos y uso del suelo, junto con Ricondo & Associates (planificación aeronáutica y cumplimiento de la FAA), BAE Urban Economics (análisis de mercado, viabilidad financiera e impacto económico), WJ Advisors (financiación aeroportuaria) y Geosyntec Consultants (planificación ambiental) (en conjunto, el Equipo del Estudio).

El Equipo de Estudio trabajó por etapas. Primero, estableció una base referencia de las condiciones y restricciones existentes, luego desarrolló tres escenarios de uso del suelo basados en la aportación de los interesados, y después analizó las implicaciones financieras, económicas y de implementación de cada uno.

---

1 Ver el Apéndice 8 Memorándum del resumen medioambiental.

2 Ver el Apéndice 18 Referencias y fuentes para un enlace al informe sobre el proceso de replanteamiento.

Las investigaciones técnicas detrás del Estudio incluyen:[3]

- **Condiciones actuales:** condiciones físicas, operativas y financieras de WHP como punto de referencia.
- **Jurisdicción y roles**: Cuál es el organismo que tiene competencia sobre el aeropuerto, el espacio aéreo, los pilotos, las aeronaves y la gestión de accidentes.
- **Antecedentes de seguridad**: Análisis del registro de accidentes e incidentes de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) en WHP y en aeropuertos similares.
- **Condiciones medioambientales del sitio**: Revisión de registros históricos, bases de datos normativas e investigaciones medioambientales previas.
- **Proceso de cierre de la FAA**: Los procedimientos federales y las obligaciones en materia de subvenciones que rigen el aeropuerto, así como el historial de decisiones de cierre adoptadas en el pasado por la FAA, incluidos los cierres llevados a cabo por ley del Congreso.
- **Análisis de la demanda del mercado**: Las condiciones demográficas, económicas, laborales e inmobiliarias que determinan qué usos del suelo puede admitir el sitio.
- **Escenarios de desarrollo del uso del suelo**: Tres escenarios elaborados a partir de las aportaciones de las partes interesadas.
- **Análisis del impacto financiero y económico**: Evaluación de la viabilidad financiera y las repercusiones económicas de la situación de referencia y de cada escenario.
- **Participación de la comunidad**: Programa de participación comunitaria en dos fases (Fase 2 pronto).

Los análisis detallados que respaldan cada conclusión figuran en los apéndices técnicos y se incorporan por referencia. Cuando en este resumen se menciona una cifra, la metodología y las fuentes en las que se basa quedan documentadas en dichos apéndices.

Aportes del Público

El Equipo del Estudio se basó directamente en el proceso del CAC. Volvió a reunirse con los mismos grupos de partes interesadas que había convocado el CAC, incorporó sus recomendaciones como aportaciones para la elaboración de escenarios y utilizó las prioridades del CAC como marco de partida para la Fase 1 de Participación Comunitaria.

En la Fase 1 se recabaron numerosas aportaciones, se identificaron las preocupaciones de las partes interesadas y se sentaron las bases para la elaboración de escenarios y el alcance del análisis. Entre las actividades realizadas figuraba una página web pública en la que se publicaron los materiales del estudio en whplandusestudy.com; más de 50 reuniones individuales; tres grupos de discusión moderados con más de 50 participantes en representación de los usuarios del sector de la aviación, organizaciones comunitarias y colaboradores del sector laboral; una jornada de puertas abiertas celebrada el 3 de diciembre de 2025, a la que asistieron aproximadamente 175 personas; y una visita guiada al Programa de Tecnología y Mantenimiento Aeronáutico del West Los Angeles College y del The Park VNY, en el aeropuerto de Van Nuys (VNY).

La Fase 1 abarcó a todas las partes interesadas: residentes, consejos vecinales y escuelas; organizaciones comunitarias y defensores de justicia medioambiental; inquilinos del aeropuerto y empresas del sector de la aviación; asociaciones de aviación y grupos consultivos; organismos de seguridad pública y servicios de emergencia; socios del ámbito laboral y educativo; organismos municipales y regionales; y funcionarios electos a nivel federal, estatal y del Condado. En el Apéndice 14 se enumeran las organizaciones que participaron. Esta amplitud permitió que los escenarios reflejaran conjuntamente los valores de la comunidad, las perspectivas de los usuarios de la aviación, las necesidades del sistema regional y la viabilidad normativa.

3 El Equipo del Estudio también examinó los análisis de terceros disponibles públicamente sobre un posible cierre de WHP, incluido el análisis publicado por ICON CDC, y los abordó en el informe.

2. CONDICIONES EXISTENTES Y CONTEXTO DEL ENTORNO

Historia del aeropuerto

Marvin E. Whiteman fundó el Whiteman Airpark como aeropuerto privado en 1946, en respuesta al auge de la aviación general y del número de pilotos tras la Segunda Guerra Mundial. La Junta adquirió el aeropuerto, de 32 acres, en 1970 para evitar que se reconvirtiera en un parque industrial, lo destinó a uso público y lo rebautizó como Aeropuerto de Whiteman. La FAA aprobó la construcción de una Torre de Control de Tráfico Aéreo (ATCT) en 1988, y el Condado la construyó al año siguiente. En 1999, el Condado adquirió dos parcelas situadas en los números 12642 y 12648 de Osborne Street, financiadas principalmente por fondos del Programa de Mejora de Aeropuertos (AIP) de la FAA. Dichas parcelas se encuentran dentro de la Zona de Protección de la Pista (RPZ) del aeropuerto y se adquirieron para eliminar obstáculos y servir como barrera de seguridad. En la actualidad, el WHP ocupa aproximadamente 184 acres.

Contexto local

WHP se encuentra en un vecindario urbano densamente poblado y prácticamente urbanizado, dentro del barrio de Pacoima de la ciudad de Los Ángeles, donde residen 69,600 habitantes. Se sitúa entre las autopistas I-5 e I-210, justo al sur de la autopista 118, a unas siete millas del aeropuerto de Hollywood-Burbank y a ocho millas del aeropuerto de Van Nuys. El sitio está rodeado de viviendas unifamiliares y multifamiliares, locales comerciales e instalaciones de industria ligera. Por el oeste limita con San Fernando Road y la línea Metrolink Antelope Valley, y por el sur con Osborne Street.

Pacoima es una comunidad predominantemente hispana/latina —alrededor del 89 % en 2024—, con ingresos medios por hogar por debajo del promedio del Valle de San Fernando y una población activa concentrada en los sectores de fabricación, construcción, transporte y oficios especiales. Además, presenta una concentración documentada de cargas medioambientales e industriales en comparación con el resto del valle. Los residentes y las organizaciones comunitarias han descrito sistemáticamente a WHP en estos términos: otra fuente más de exposición para una comunidad que ya soporta más de lo que le corresponde, y un activo perteneciente al Condado que no ha aportado beneficios proporcionales a las personas que viven en sus inmediaciones.

Las partes interesadas de la comunidad han planteado cuatro cuestiones de forma constante por muchos años:

- **Seguridad**: La proximidad de las operaciones de despegue y aterrizaje a viviendas y escuelas, y el riesgo de que una aeronave se estrelle en el barrio.
- **Ruido**: Ruido de aviones sobre zonas residenciales, especialmente el procedente de los entrenamientos de vuelo y las maniobras de aproximación.
- **Calidad del aire y plomo**: Emisiones de aeronaves de pistón que utilizan gasolina de aviación con plomo, en una comunidad que ya se ve afectada por fuentes industriales y de autopistas. El Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles (Salud Pública) evaluó diversos estudios sobre el plomo y la calidad del aire en el marco del “Proceso de Replanteamiento”.
- **Equidad**: Si las cargas y los beneficios de una instalación propiedad del Condado se distribuyen de forma equitativa.

Estas preocupaciones forman el contexto en el que se está evaluando el papel a largo plazo del aeropuerto, y han determinado los escenarios de uso del suelo que se recogen en la Sección 6.

Jurisdicción y roles

La responsabilidad sobre el WHP se divide entre organismos federales, estatales y del Condado. Comprender esa compleja división jurisdiccional es un requisito previo para evaluar cualquier escenario, ya que varias de las medidas solicitadas por los residentes locales no entran dentro de las competencias del Condado.

- **Administración Federal de Aviación (FAA):** Regula el diseño, mantenimiento y operación de aeronaves; regula el espacio aéreo y gestiona el control del tráfico aéreo; certifica a pilotos, escuelas de vuelo y aeropuertos; administra subvenciones federales para aeropuertos y las obligaciones relacionadas; e investiga escenas de accidentes para determinar posibles causas y hacer cumplir sus regulaciones.
- **Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB):** Agencia federal independiente que normalmente gestiona escenas de accidentes, investiga todos los accidentes de aviación civil en Estados Unidos, determina la causa probable y emite recomendaciones de seguridad.
- **División de Aeronáutica de Caltrans**: Emite permisos estatales, realiza inspecciones de seguridad en aeropuertos de uso público y confirma el cumplimiento de las normativas estatales y federales.
- **Obras Públicas del Condado de Los Angeles**: Posee, opera y mantiene los cinco aeropuertos de aviación general del Condado de manera segura, protegida y compatible, los mantiene financieramente autosuficientes y cumple con las normas federales, estatales y locales, así como con las garantías de las subvenciones asociadas a la aceptación de fondos federales. Tras un accidente o incidente, Obras Públicas informa del evento a la policía, bomberos, la FAA, la NTSB y a los dirigentes del Condado; notifica a las oficinas de la Junta y a los medios de comunicación; apoya operaciones de salvamento; protege y conserva el lugar como prueba; ayuda a la FAA y a la NTSB con la limpieza y retirada de aeronaves; y proporciona a los residentes y empresas afectadas información de contacto y recursos de salud mental.

Figura ES.1, Jurisdicciones del Aeropuerto

FEDERAL: Supervisa la seguridad, accidentes, subvenciones y cierre de aeropuertos

- Controla el espacio aéreo, hace cumplir las obligaciones de seguridad y financiación (FAA)
- Regula el espacio aéreo y la seguridad de vuelo (FAA)
- Supervisa el cumplimiento de las subvenciones federales (obligaciones de AIP) (FAA)
- Debe aprobar cualquier cierre o reutilización del aeropuerto (FAA)
- Hace cumplir la NEPA y otros requisitos ambientales federales (FAA)
- Investigación de accidentes (NTSB)

ESTADO: Caltrans Aeronautics, CEQA, Uso y compatibilidad del suelo

- Regula la seguridad y las operaciones aeroportuarias
- Proporciona supervisión en licencias, seguridad y planificación
- Hace cumplir la CEQA para la revisión medioambiental
- Garantiza la compatibilidad del uso del suelo entre WHP y los desarrollos circundantes
- Coordina con condados y ciudades para hacer cumplir la Ley Estatal de Aeronáutica

CONDADO: Propietario Operador, Operaciones de Planificación Local

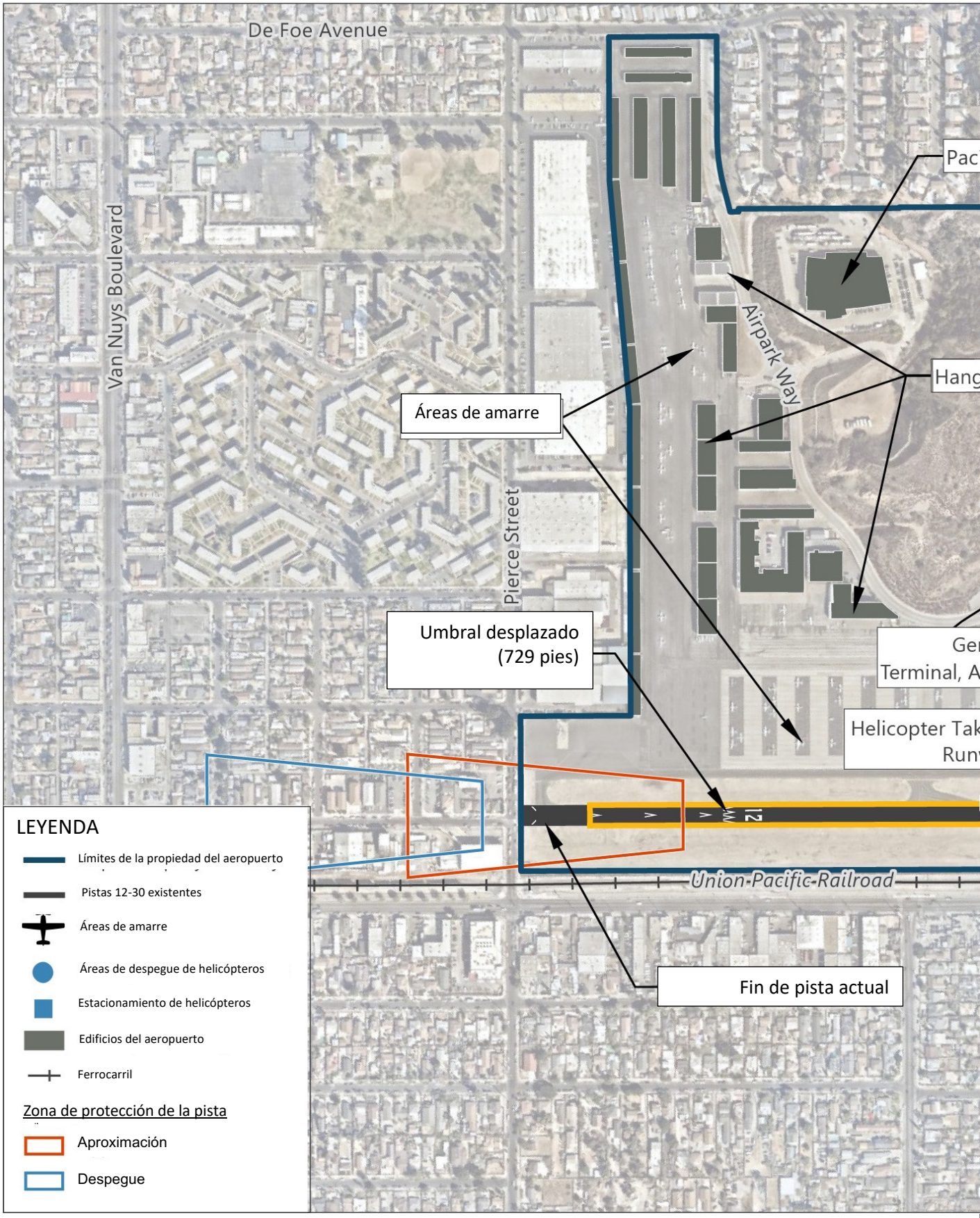
- Propietario/operador; gestiona el uso del suelo, las políticas locales y la participación comunitaria
- Gestiona directamente las operaciones aeroportuarias, el mantenimiento y las decisiones locales sobre el uso del suelo
- Lidera la participación comunitaria, la planificación local y los estudios de reutilización
- Debe coordinarse con las autoridades estatales y federales en el cumplimiento regulatorio y de financiación

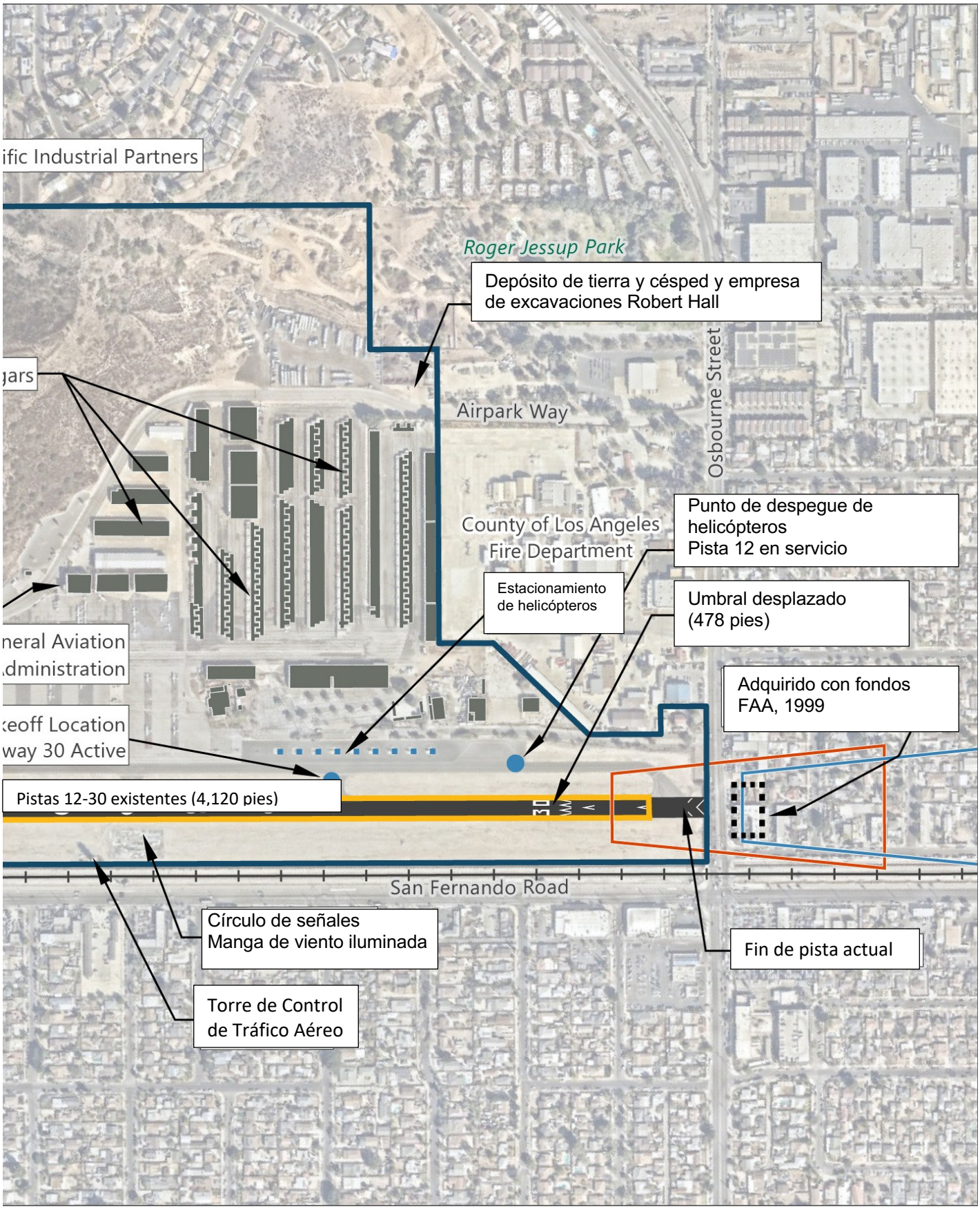
Sistema de Aeropuertos del Condado y la función del aeropuerto WHP

WHP es uno de los cinco aeropuertos de aviación general que el Condado opera a través de la División de Aviación de Obras Públicas, junto con Brackett Field, General William J. Fox Airfield, San Gabriel Valley Airport y Compton/Woodley Airport. El sistema, que es propiedad del Condado, se administra a través de un único fondo, Aviation Enterprise Fund, que agrupa ingresos y gastos y no recibe apoyo del Fondo General del Condado. Como se describe en la Sección 2.12 Condiciones Financieras Existentes, ese fondo actualmente opera con déficit.

Un aeropuerto de aviación general es una instalación de uso público para servicio a vuelos civiles que no son para servicios comerciales programados. La aviación general abarca vuelos de negocios, personales y recreativos, entrenamiento de vuelo, extinción de incendios, aplicación de la ley, ayuda en desastres, búsqueda y rescate, transporte médico, patrulla de oleoductos, agricultura y trabajo de estudios aéreos. Como aeropuerto de relevo designado a nivel federal, WHP reduce la congestión en los aeropuertos de servicio comercial.

Figura ES.2, Configuración del Aeropuerto Whiteman




ific Industrial Partners
Roger Jessup Park
Depósito de tierra y césped y empresa de excavaciones Robert Hall
Airpark Way
Osbourne Street
County of Los Angeles Fire Department
Punto de despegue de helicópteros
Pista 12 en servicio
Estacionamiento de helicópteros
Umbral desplazado (478 pies)
Adquirido con fondos FAA, 1999
Pistas 12-30 existentes (4,120 pies)
San Fernando Road
Círculo de señales
Manga de viento iluminada
Fin de pista actual
Torre de Control de Tráfico Aéreo

Además de la actividad habitual de la aviación general, WHP alberga a la Patrulla Aérea Civil y programas de formación aeronáutica para jóvenes, y sirvió como centro de operaciones aéreas durante los incendios forestales de enero de 2025, cuando los aeropuertos vecinos se vieron limitados por su capacidad.

Debe precisarse con exactitud el alcance de la función de emergencia del WHP. Las Operaciones Aéreas del Cuerpo de Bomberos del Condado de Los Ángeles tienen su sede en el helipuerto de Barton, una instalación independiente adyacente al WHP y que no se encuentra dentro de los terrenos del aeropuerto, tal y como se muestra en la figura ES.2. Las operaciones aéreas del Cuerpo de Bomberos del Condado no dependen de la actividad de aviación general del WHP y no se verían afectadas por un cambio en la situación del WHP. El Cuerpo de Bomberos del Condado coordina sus actividades con la Torre de Control de Tráfico Aéreo (ATCT) de WHP para los servicios de tráfico aéreo. Sin embargo, la contribución de WHP en situaciones de emergencia es independiente del Cuerpo de Bomberos del Condado y se activa únicamente cuando la demanda regional supera la capacidad de otros servicios.

Configuración del aeropuerto, instalaciones e infraestructura

Tal y como se muestra en la figura ES.2, el WHP cuenta con una única pista, la Pista 12-30, con las correspondientes vías de rodaje, plataformas, hangares, zonas de amarre, helipuertos y la Torre de Control (ATCT). El aeródromo cumple en gran medida con las normas de diseño de la FAA aplicables a un aeropuerto de relevo de este tipo, establecidas en la Circular Consultiva 150/5300-13B de la FAA, "Diseño de aeropuertos", así como con las normas estatales que Caltrans hace cumplir a través de su programa de permisos e inspecciones. En el Apéndice 2, Secciones 2.4 y 2.8 del informe, se analizan en detalle la disposición del aeropuerto y su conformidad con dichas normas.

Una evaluación realizada en 2022 otorgó al pavimento del aeródromo un Índice de Estado del Pavimento medio de aproximadamente 61, con una puntuación de 59 para la pista, de 60 para las plataformas de prueba de motores y de 67 para las vías de rodaje. Este es el rango en el que normalmente se recomienda llevar a cabo una rehabilitación. La pista y las vías de rodaje cumplen actualmente los requisitos normativos estatales y federales. Caltrans inspecciona el aeródromo anualmente en el marco de su programa de permisos estatales, y el Departamento de Obras Públicas lleva a cabo evaluaciones periódicas del estado del pavimento. El pavimento requerirá un mantenimiento y una rehabilitación continuos en los próximos años, y en mayo de 2026 el Condado solicitó una subvención del Programa de Inversiones Aeroportuarias (AIP) de la FAA para financiar la reparación del pavimento.

El ATCT y sus sistemas tienen una antigüedad similar a la del aeródromo. El Condado ha identificado proyectos de mantenimiento del ATCT por un valor aproximado de $1 millón, que abarcan desde mejoras en los sistemas de climatización hasta la modernización de los equipos de comunicaciones, y que se incluyen en el Plan de Renovación de Activos del Aeropuerto.

Los sistemas de iluminación y navegación cumplen con las normas de diseño de la FAA y permiten realizar operaciones de vuelo visual en las condiciones actuales. El estudio señala que una evaluación específica de la iluminación del aeródromo, la visibilidad en la aproximación y los obstáculos, incluida la posible iluminación controlada por el piloto, constituye una opción para mejorar la conciencia situacional durante la noche y en condiciones de baja visibilidad.

Usos, contratos de alquiler y ocupación

Las instalaciones de WHP incluyen aproximadamente 324 hangares propiedad del Condado y 133 de propiedad privada, 239 posiciones de amarre y 9 helipuertos, que dan servicio a unas 31 empresas del sector aeronáutico, entre las que se incluyen entrenamiento de vuelo, mantenimiento de aviones y helicópteros, navegación aérea y topografía aérea, además de usos no relacionados con la aviación que van desde la producción cinematográfica hasta el almacenamiento de vehículos. El equipo de estudio estima que las operaciones del aeropuerto y las actividades relacionadas aportan al condado aproximadamente $66.3 millones en actividad económica anual, 280 puestos de trabajo y $29.6 millones en ingresos laborales. Doce inquilinos generan aproximadamente el 60 % de los ingresos totales por alquiler; ocho de esos inquilinos son empresas aeronáuticas (relacionadas con la aviación).

La ocupación de los hangares propiedad del condado es desigual. Los hangares ejecutivos están prácticamente llenos, con una tasa de desocupación de alrededor del 1 %; los hangares portátiles en forma de T más antiguos presentan una tasa de desocupación de entre el 25 % y el 32 %; y solo 80 de las 239 plazas de amarre están ocupadas. La demanda es mayor para los hangares cerrados y modernos, y menor para los amarres al aire libre y las estructuras antiguas en forma de T.



Foto por Marietta Torriente

La estructura de los contratos de alquiler determina el calendario para desarrollar un nuevo uso. La mayoría de los contratos son mensuales con una cláusula de rescisión de 10 días, lo que otorga al Condado una flexibilidad considerable a corto plazo para reconfigurar o reasignar el espacio. También hay 26 contratos de alquiler a largo plazo de operaciones y oficinas; siete de ellos se extienden más allá del Año Fiscal 2031, con opciones a favor de los inquilinos que llegan hasta el Año Fiscal 2059. Uno de los contratos incluye un derecho de compra negociado. Por lo demás, el Condado solo puede rescindir un contrato de alquiler a largo plazo por causa justificada, es decir, por un incumplimiento grave por parte del inquilino, como falta de pago, uso no autorizado o incumplimiento del mantenimiento de las instalaciones. El Condado no puede rescindir un contrato de alquiler a largo plazo por conveniencia o para facilitar un nuevo uso. Por lo tanto, varias parcelas no estarán disponibles para desarrollar un nuevo uso integral hasta el vencimiento de sus contratos de alquiler, en su mayoría a partir de 2050 y más adelante.

Operaciones aeronáuticas y proyecciones

En 2025, el WHP registró aproximadamente 126,976 operaciones de aeronaves. La aviación general representa más del 99 % de la actividad y no hay servicio comercial programado. Hay 391 aeronaves con base en el aeropuerto; alrededor del 87 % son aeronaves monomotor de pistón, mientras que el resto lo componen 40 helicópteros y 10 aeronaves multimotor de pistón

Cabe señalar que 2025 no es un año representativo en cuanto a operaciones anuales. Un cierre temporal de la pista en VNY desvió sus operaciones hacia WHP. Durante la década anterior, WHP registró un promedio de unas 97,060 operaciones anuales, lo que constituye una base más fiable para evaluar los niveles de actividad. Las proyecciones del Estudio excluyen el pico de 2025.

La mayoría de las operaciones de aeronaves en WHP son operaciones locales, normalmente vuelos cortos de entrenamiento, práctica o de circuito de aterrizaje que se mantienen en las inmediaciones del aeropuerto. En 2025, las operaciones locales representaron más de dos tercios del total de operaciones, mientras que las operaciones itinerantes (aeronaves que llegan de otros aeropuertos o parten hacia ellos) representaron menos de un tercio del total.

Excluyendo el pico de 2025, las proyecciones apuntan a que el total de operaciones crecerá aproximadamente un 2.3 % anual a partir de 2024, pasando de unas 91,508 operaciones en 2024 a unas 118,143 en 2035, con un ligero aumento de la actividad de los helicópteros como porcentaje de la flota. FAA La política de la FAA tiene en cuenta la demanda de aviación razonablemente previsible, más que la capacidad no utilizada actual, por lo que esta perspectiva es directamente relevante para la forma en que la FAA evaluaría el rol continuo del WHP.

Estado financiero

WHP es el aeropuerto con mejores resultados de los cinco aeropuertos de aviación general del Condado. Entre los Años Fiscales 2022 y 2025, WHP generó unos $18.7 millones en ingresos operativos, lo que supone aproximadamente el 32 % de los ingresos del sistema aeroportuario del Condado. Durante ese mismo periodo, WHP registró unos $17.7 millones en gastos operativos. El superávit operativo acumulado de WHP durante estos ejercicios fiscales fue de aproximadamente $1.1 millones, promediando $300,000 al año.

WHP es el único aeropuerto de aviación general del Condado que registró un superávit durante ese periodo. Todos los demás aeropuertos del Condado registraron déficit, y el Fondo Empresarial de Aviación en su conjunto también registró déficit. Los resultados de WHP respaldan de manera efectiva al resto del sistema aeroportuario del Condado.

Tres factores explican el rendimiento de WHP en comparación con los demás aeropuertos de aviación general del Condado: su ubicación en una zona densamente poblada y con gran demanda de la región; una base de contratos de alquiler a largo plazo; y la fuerte demanda de su espacio de hangares cerrados. Los ingresos por alquileres y arrendamientos, que ascienden a unos $13.1 millones entre los Años Fiscales 2022 y 2025, constituyen la mayor fuente de ingresos de WHP. En el Año Fiscal 2024, el Departamento de Obras Públicas transfirió las operaciones de suministro de combustible a una empresa privada, lo que permitió al Condado seguir obteniendo ingresos por el flujo de combustible al tiempo que se liberaba al Condado de la responsabilidad del costo de funcionamiento del sistema de abastecimiento de combustible, incluido el costo del combustible.

Tabla ES.1, Ingresos y gastos operativos del Sistema Aeroportuario del Condado de Los Ángeles, Año Fiscal 2022-2025

Aeropuerto de aviación general del Condado	Ingresos operativos AF22-25 ($ millones)	Gastos operativos AF22-25 ($ millones))	Porcentaje del sistema (ingresos)	Resultado Neto
Whiteman Airport	**$18.70**	**$17.70**	**32%**	**Superávit (~$1.1M)**
Brackett Field	$13.00	$13.70	22%	**Déficit**
General William J. Fox Airfield	$10.90	$15.30	19%	**Déficit (mayor)**
San Gabriel Valley	$9.80	$11.70	17%	**Déficit**
Compton/Woodley	$6.30	$7.60	11%	**Déficit**
Total del sistema	**$58.70**	**$66.00**	**100%**	

Fuente: Apéndice 9 Análisis Financiero de Aviación General del Condado de Los Ángeles

Necesidades de capital

El Plan de Mejoras de Capital (CIP) del Condado identifica aproximadamente $53.5 millones en mejoras de capital necesarias en el WHP hasta el año 2050, entre las que se incluyen la rehabilitación de la pista, obras en las pistas de rodaje y plataformas de prueba de motores, la gestión del pavimento y mejoras en la seguridad del aeródromo, junto con proyectos adicionales de renovación de activos, como las mejoras de la Torre de Control (ATCT). En este contexto, las mejoras en la seguridad del aeródromo se refieren a las obras físicas en el propio aeródromo: el estado del pavimento y las marcas viales, la señalización, el alumbrado, la eliminación de obstáculos y la protección de la Zona de Protección de la Pista (RPZ).

Una suspensión de las subvenciones federales

Al inicio del Proceso de Replanteamiento en 2020, en respuesta a las preocupaciones de la comunidad y a la posibilidad de cierre considerada por el CAC, el Condado suspendió sus esfuerzos por obtener nuevas subvenciones del Programa de Mejora de Aeropuertos (AIP) de la FAA. Cada subvención del AIP conlleva garantías que, por lo general, obligan al propietario u operador del aeropuerto (también denominado patrocinador del aeropuerto) a operar el aeropuerto durante 20 años, mientras que los terrenos adquiridos con fondos del AIP conllevan obligaciones que no caducan. El Condado suspendió la solicitud de nuevas subvenciones con el fin de evitar un mayor aumento de dichas obligaciones mientras estaba pendiente una decisión a largo plazo sobre el futuro del aeropuerto. Esa decisión de renunciar a las subvenciones tenía por objeto preservar la flexibilidad. Sin embargo, también redujo el acceso a una de las mayores fuentes de financiación de capital disponibles y aumentó la parte de los costos de los proyectos de capital que el Condado tendría que asumir por cuenta propia.

El hecho de dejar el WHP tal y como está actualmente y continuar sin las solicitudes de subvenciones de la FAA supone una pérdida neta prevista de unos $27.0 millones, calculada en términos de Valor Actual Neto (VAN), hasta el año 2050. Esa cifra representa la diferencia entre los ingresos previstos y el costo total operativo del aeropuerto, la renovación de los activos obsoletos y la ejecución del Plan de Inversiones de Capital (CIP) de $53.5 millones sin la participación de subvenciones federales. Se trata de un déficit que el Condado tendría que cubrir con otros recursos. La inacción también aumenta el riesgo de que, con el tiempo, el WHP deje de cumplir las normas de la FAA.

Historial de seguridad e incidentes recientes

La seguridad es la principal preocupación de la comunidad, y el debate que aquí se plantea se basa en las estadísticas federales de accidentes y no en percepciones subjetivas.

La NTSB distingue entre un accidente y un incidente. Un accidente es un suceso relacionado con la operación de una aeronave en el que una persona fallece o sufre lesiones graves, o en el que la aeronave sufre daños importantes. Un incidente es un suceso distinto de un accidente que afecta o podría afectar a la seguridad de las operaciones. La NTSB no investiga los incidentes de aeronaves. Solo investiga los accidentes de aeronaves.

El historial

Entre 2015 y 2026, la NTSB investigó 12 accidentes ocurridos en el WHP o en sus inmediaciones, incluidos incidentes dentro del aeropuerto, como aterrizajes bruscos y operaciones de asistencia en tierra, y accidentes fuera del aeropuerto, en zonas residenciales y comerciales cercanas. La mayoría de estos accidentes se produjeron durante el despegue y el aterrizaje, las fases más exigentes del vuelo. Entre los 12 accidentes, se registraron cuatro víctimas mortales entre los ocupantes de las aeronaves y no hubo víctimas mortales ni heridos entre las personas que se encontraban en tierra.

Las causas

La NTSB concluyó que estos accidentes se debieron a un error del piloto, a factores operativos de la aeronave y a un fallo mecánico. Entre las conclusiones específicas figuraban la pérdida de potencia del motor, el agotamiento del combustible, un mantenimiento inadecuado y la pérdida de control de la aeronave. El condado revisó 25 años de registros de la NTSB relativos a WHP y observó el mismo patrón en todos ellos: todos los accidentes se atribuyeron a un error del piloto o a un mal funcionamiento de la aeronave. En ninguno de los casos la NTSB ha atribuido un accidente en WHP al diseño, la distribución, el estado o el funcionamiento del aeropuerto, ni al ATCT de WHP. Esta conclusión configura las medidas de seguridad que se analizan en la Sección 10.5, ya que identifica que el riesgo de seguridad que debe abordarse radica en la competencia de los pilotos, el mantenimiento de las aeronaves y las normas de los operadores, y no en el propio aeródromo.

Eventos recientes

Dos accidentes recientes han avivado el interés sobre el futuro del Aeropuerto. El 20 de abril de 2026, una aeronave monomotor se estrelló en un estacionamiento de Pacoima, a aproximadamente una milla de la pista. El 16 de junio de 2026, una aeronave monomotor se estrelló en la pista. En agosto de 2026, la NTSB seguía investigando ambos sucesos..

Comparación con otros aeropuertos regionales

La Tabla ES.2 recoge un resumen de los accidentes ocurridos en 11 aeropuertos de aviación general de la región de Los Ángeles, Orange y Ventura entre 2009 y 2026. Durante ese periodo, el número de accidentes en WHP es similar o, en algunos casos, inferior al número de accidentes registrados en los aeropuertos regionales.

Tabla ES.2, Resumen de accidentes aéreos entre 2009 y 2026

Resumen de accidentes aéreos según los datos de la NTSB | Años 2009 a 2026							
	Accidentes			En el aeropuerto		Fuera del aeropuerto	
Aeropuerto	En el aeropuerto	Fuera del aeropuerto	TOTAL	Fallecidos	Lesiones	Fallecidos	Lesiones
Sistema de Aeropuertos del Condado de LA							
Compton/Woodley	8	3	11	2	3	0	4
San Gabriel Valley	9	4	13	1	3	0	0
Brackett Field	12	4	16	2	3	1	3
Whiteman	11	6	17	1	5	3	1
General William J. Fox	10	5	15	0	3	0	2
Aeropuertos Regionales							
Camarillo	16	7	23	1	5	4	3
Santa Monica	15	6	21	3	2	4	2
Van Nuys	17	6	23	2	1	3	2
Hawthorne Municipal	5	4	9	1	2	3	1
Torrance Municipal	12	4	16	1	3	3	2
Fullerton Municipal	17	3	20	1	5	1	2

Fuente: Revisión por parte del Condado de Los Ángeles de los expedientes de la NTSB.

La Tabla ES.3 compara los accidentes ocurridos en el WHP con los de cinco aeropuertos urbanos de todo el país que se encuentran de ubicación similar y con niveles de actividad comparables. El WHP registró 12 accidentes entre 2015 y 2026, frente a un promedio de 9, con un máximo de 13 en el Aeropuerto Regional de Glendale y en el de Pompano Beach, y un mínimo de 6 en Concord y Brown Field. Normalizada en función de la actividad, la tasa de WHP es de 1.13 accidentes por cada 100,000 operaciones, solo superada por la del Aeropuerto Regional de Glendale, con 1.44, y por encima de la media del grupo, que es de 0.81. Parte de esa diferencia se debe al volumen de operaciones del aeródromo más que a la frecuencia de los incidentes. WHP registró cuatro víctimas mortales, más que cualquier otro aeropuerto comparable, y las cuatro eran ocupantes de aeronaves. Al igual que en WHP, ningún aeropuerto comparable notificó víctimas en tierra.

Los errores de los pilotos, los factores operativos y los fallos mecánicos explican todos los accidentes ocurridos en WHP y la mayoría de los accidentes en los aeropuertos comparables. Tres de estos aeropuertos presentan causas que se salen de ese patrón: las condiciones meteorológicas en el Aeropuerto Regional de Glendale, un error de los controladores aéreos en Brown Field y la compleja disposición del terreno en McClellan-Palomar. Ninguno de estos factores influyó en los accidentes de WHP.

Tabla ES.3, Incidentes de seguridad comparables de 2015 a 2026

Métrica	WHP (documentado)	Comparación entre aeropuertos similares
Accidentes reportables (2015-2026)	12 incidentes	**Promedio**: 9 incidentes **Alto**: 13 incidentes (Glendale y McClellan-Palomar) **Bajo**: 6 incidentes (Concord and Brown)
Fallecidos	Las 4 víctimas mortales se limitan a los ocupantes de la aeronave; no se han confirmado víctimas en tierra entre los residentes.	**Promedio**: 1 **Alto**: 2 (Pompano Beach) **Bajo**: 0 (Glendale)
Accidentes fuera del aeropuerto (en zonas residenciales o comerciales)	Múltiples, entre los que se incluyen el incidente residencial de 2020, y los incidentes en el estacionamiento de 2022 y en abril de 2026	Los accidentes en aeropuertos similares se produjeron tanto dentro como fuera del recinto aeroportuario
Índice de accidentes por cada 100,000 operaciones	1.13	**Promedio**: 0.81 **Alto**: 1.44 (Glendale) **Bajo**: 0.50 (Pompano Beach)
Causas principales (NTSB)	Decisión del piloto, estado mecánico, pérdida de potencia o control del motor	Errores de operación/del piloto y fallas mecánicas (Concord, Glendale, Pompano, y McClellan-Palomar) Condiciones ambientales o meteorológicas (Glendale) Error del controlador aéreo (Brown) Configuración del terreno complicada (McClellan-Palomar)
Promedio anual de operaciones de aeronaves (promedio de 10 años)	97,060	**Promedio**: 114,764 **Alto**: 148,615 (McClellan-Palomar) **Bajo**: 90,346 (Glendale)

Fuente: Apéndice 7. Resumen de operaciones y accidentes.

Qué está bajo el control del Condado y qué no

El Condado se enfrenta a limitaciones en su autoridad en materia de seguridad en el WHP. La legislación federal regula el acceso a los aeropuertos de uso público y restringe la capacidad de un patrocinador para limitar las aeronaves de paso y itinerantes que utilizan el aeródromo; por lo tanto, el Condado no puede rechazar a esas aeronaves ni dictar cómo deben volar. Los pilotos, las aeronaves, el espacio aéreo y el acceso están bajo la autoridad federal.

La autoridad del Condado se extiende al estado y la modernización del aeródromo, así como a sus inquilinos a través de los contratos de alquiler y los permisos: propietarios de aeronaves con base en el aeródromo, titulares de contratos de amarre y hangares, escuelas de vuelo, operadores de mantenimiento y empresas de aviación. Dado que el informe de la NTSB atribuye el riesgo concreto a la competencia de los pilotos, el mantenimiento de las aeronaves y las normas de los operadores, las herramientas de que dispone el Condado para reducir el riesgo de seguridad, a través de sus contratos de alquiler, permisos y programa de inversiones, abordan una parte significativa de dicho riesgo, aunque el Condado no regule los vuelos.

Medidas adoptadas y en curso

Las medidas de seguridad que se describen a continuación son independientes del escenario y ya se están aplicando. Las aeronaves seguirán operando sobre Pacoima mientras WHP permanezca abierto, incluso durante el periodo de transición hacia el cierre; por lo tanto, estos tres escenarios requieren la aplicación de estas medidas.

En respuesta a los recientes accidentes, la Junta ordenó al Departamento de Obras Públicas que identificara medidas a corto plazo para reforzar la seguridad, basándose en las recomendaciones del CAC y aclarando las responsabilidades jurisdiccionales y la normativa federal que regula las operaciones y a los pilotos. El 30 de junio de 2026, la Supervisora Lindsey Horvath presentó una moción pidiendo medidas de seguridad inmediatas en el WHP mientras el Condado evalúa el futuro a largo plazo del aeropuerto, incluida la evaluación de las prácticas operativas, las mejoras de las infraestructuras, los estándares para los inquilinos y otras medidas de reducción de riesgos.

El informe de Obras Públicas, en respuesta a la moción de la Supervisora Horvath, señalaba la organización de seminarios piloto trimestrales sobre seguridad, un proyecto de inversión para el mantenimiento del pavimento, las marcas de las pistas y las vías de rodaje, actividades de alcance comunitario centradas en la seguridad y un estudio de compatibilidad acústica conforme a la Parte 150 de la FAA.

Situación actual de las medidas recomendadas a fecha de agosto de 2026 :

- **Seminarios de seguridad para pilotos:** En curso. Se programan trimestralmente y abordan los factores relacionados con la competencia de los pilotos y la toma de decisiones identificados por la NTSB. El Departamento de Obras Públicas celebró el primer seminario de seguridad para pilotos en el WHP el 27 de julio de 2026.
- **Pavimentación y señalización:** En curso. Tras reanudar la aceptación de fondos federales, el Condado solicitó en mayo de 2026 una subvención del programa AIP de la FAA para la reparación del pavimento. La pavimentación de la pista y las vías de rodaje cumple actualmente con los requisitos estatales y federales, y Caltrans inspecciona el aeródromo anualmente.
- **Campaña de seguridad comunitaria:** En curso. El Condado está desarrollando un programa mejorado de alcance comunitario para ofrecer actualizaciones periódicas y anuncios de seguridad pública a la comunidad a través de la página web del aeropuerto, boletines informativos por correo electrónico y plataformas de redes sociales.
- **Estudio de compatibilidad acústica conforme a la Parte 150 de la FAA:** Aún no se ha iniciado. Se trata de unas medidas financiadas con fondos federales destinadas al aislamiento acústico de las viviendas y a dar una respuesta basada en datos a las preocupaciones relacionadas con el ruido.

La Sección 10.5 del informe establece un programa integral de seguridad preventiva en cuatro ámbitos: mejoras en la infraestructura y las pistas; operaciones y formación de pilotos; políticas y supervisión; y transparencia y rendición de cuentas ante la comunidad. Las medidas que dependan de nuevos contratos de arrendamiento o de un acuerdo de desarrollo o de colaboración público-privada, incluidos umbrales más elevados de seguro y responsabilidad civil para los inquilinos y derechos de auditoría ampliados, se garantizarían contractualmente a medida que se negocien dichos acuerdos y entrarían en vigor a medida que se renueven los contratos de alquiler.

Condiciones ambientales

El Equipo del Estudio revisó los archivos históricos, las bases de datos normativas y las investigaciones medioambientales previas para evaluar las condiciones medioambientales en WHP e identificar cuestiones relevantes para un posible nuevo uso.

Los datos medioambientales del aeropuerto son limitados. Solo se ha llevado a cabo un estudio del subsuelo en el emplazamiento, y gran parte de la propiedad, incluidas las antiguas zonas de combustible, mantenimiento y operaciones, nunca se ha evaluado. Por lo tanto, existen lagunas de información sobre el estado actual del suelo, los vapores del suelo y las aguas subterráneas

Las condiciones regionales también influyen en el uso futuro del suelo. WHP se encuentra dentro de la cuenca de aguas subterráneas del Valle de San Fernando, y una parte de la zona sureste del aeropuerto se encuentra dentro del emplazamiento de la Unidad Operativa, designado como Superfund, de North Hollywood, que desde 1989 está sometido a un proceso de rehabilitación supervisado por la EPA debido a la contaminación de las aguas subterráneas por disolventes industriales (PCE, TCE), 1,4-dioxano y cromo hexavalente. Las instalaciones situadas al norte del aeropuerto, en particular las de SDI Systems, presentan una contaminación documentada, pero no se han realizado análisis específicos del emplazamiento en WHP.

Cualquier proyecto para dar un nuevo uso al suelo de WHP para otros usos, ya sean industriales, comerciales o residenciales, requeriría la realización de evaluaciones ambientales del sitio (Fase I y Fase II) y, posiblemente, la remediación del subsuelo antes de que puedan desarrollarse otros usos que requieran condiciones ambientales seguras. Otros trabajos podrían incluir análisis de vapores del suelo, muestreo de aguas subterráneas, análisis de metano (obligatorios, ya que el aeropuerto se encuentra en una zona de riesgo de metano) e inspecciones de los materiales de construcción para detectar pintura con plomo y amianto. Los resultados podrían afectar de manera significativa a los costos del proyecto, la obtención de permisos, la rehabilitación y los plazos de reurbanización en cualquier escenario.

Calidad del aire y plomo

Como parte del "Proceso de replanteamiento", el Departamento de Salud Pública evaluó los estudios sobre el plomo y la calidad del aire en las inmediaciones de WHP. A raíz de este análisis, el condado concluyó que no hay pruebas de niveles elevados de plomo en sangre en los niños que viven cerca del aeropuerto en comparación con la situación general del condado. Salud Pública también revisó los estudios de control de la calidad del aire realizados por el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD), que revelaron que las concentraciones de plomo en el aire se situaban muy por debajo del estándar de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, fijada en 150 nanogramos por metro cúbico, y eran coherentes con los niveles de fondo regionales observados en toda la cuenca atmosférica de la Costa Sur. Las condiciones medioambientales actuales se analizan en la Sección 2.10 y en el Apéndice 8, "Memorándum de resumen medioambiental".

Ruido

Las directrices estatales y federales consideran que los usos del suelo residenciales, escolares, hospitalarios y de edificios religiosos son potencialmente incompatibles a partir de un Nivel Equivalente de Ruido Comunitario (CNEL) de 65 dB o superior. Se llevó a cabo un análisis preliminar del ruido como parte del "Proceso de replanteamiento". En él se identificaron aproximadamente 335 viviendas y unos 1,635 residentes dentro del contorno de 65 dB del CNEL. Este análisis es una estimación a nivel de planificación. No indica una infracción normativa ni sustituye al Estudio de Compatibilidad Acústica de la Parte 150 de la FAA, el proceso federal para medir la exposición al ruido e identificar las medidas de mitigación aplicables. El ruido fue una de las preocupaciones que las partes interesadas plantearon con mayor frecuencia durante la Fase 1 de participación ciudadana llevada a cabo como parte de este Estudio.

3. PROCESO DE CIERRE DEL AEROPUERTO

El cierre de un aeropuerto de uso público sujeto a obligaciones federales requiere un procedimiento administrativo federal, no una medida legislativa local. La Sección 3 del Informe contiene el análisis completo del cierre, incluida una revisión de otros casos de cierre de aeropuertos y un análisis jurídico.

Obligaciones federales de WHP

El condado ha aceptado múltiples subvenciones del programa AIP de la FAA para el WHP, entre ellas una en 2013 destinada a la instalación de vallas y otra en 1999 para la adquisición de terrenos en la calle Osborne.

En virtud de la Sección 47107 del Título 49 del Código de los Estados Unidos (49 U.S.C. § 47107), los patrocinadores que acepten financiación del AIP se comprometen a cumplir una serie de garantías vinculantes relativas a la subvención. Tres de ellas son de especial relevancia para el WHP:

- **Garantía 5, Conservación de derechos y facultades**: Prohíbe cualquier acción, incluido el cierre, la venta o el alquiler, que menoscabe la capacidad del promotor para gestionar el aeropuerto sin la autorización de la FAA.
- **Garantía 22, No discriminación económica**: Exige que el aeropuerto permanezca a disposición de todo tipo, clase y categoría de usuarios aeronáuticos en condiciones razonables y no injustamente discriminatorias. En la práctica, el Condado no puede excluir a ninguna categoría de aeronaves u operadores, limitar las operaciones ni establecer tarifas y condiciones que favorezcan a unos usuarios frente a otros.

Por este motivo, el Condado no puede aplicar algunas medidas propuestas por los residentes, como prohibir la formación de pilotos o denegar el acceso a aeronaves de paso.

- **Garantía 25, Ingresos del Aeropuerto**: exige que todos los ingresos generados por el aeropuerto, incluidos los procedentes de cualquier venta de terrenos, se destinen a fines aeroportuarios. Dichos ingresos se reembolsarían a la FAA en proporción a su participación original en la financiación o se reinvertirían en instalaciones aeroportuarias que cumplan los requisitos.

En una respuesta por escrito con fecha del 21 de enero de 2026, a una consulta del Condado, la FAA confirmó que el uso por parte del Condado de los fondos del AIP para adquirir terrenos del aeropuerto genera obligaciones vinculadas a dichos terrenos que no caducan. Según la normativa de la FAA, el WHP está sujeto a obligaciones federales a perpetuidad, salvo que la FAA exima formalmente al patrocinador. Un patrocinador es el organismo público que aceptó las subvenciones federales y asumió las obligaciones derivadas de las mismas. En el caso del WHP, el Condado es el patrocinador. Por lo tanto, el Condado debe obtener la aprobación de la FAA para cualquier cierre definitivo, cierre parcial o conversión a un uso no aeronáutico.

Qué factores sopesa la FAA al decidir sobre una solicitud de liberación de obligaciones

La Orden 5190.6B de la FAA establece que la agencia puede aprobar el cierre de un aeropuerto únicamente cuando dicho cierre beneficie a la aviación civil, por ejemplo, cuando permita contar con una instalación de reemplazo moderna y con mayores capacidades.

El Equipo del Estudio revisó casos de cierre de aeropuertos aprobados por la FAA que se remontan a 1999. A lo largo de estos antecedentes, la FAA ha sostenido sistemáticamente que los objetivos locales de reurbanización, vivienda o desarrollo económico, por sí solos, no constituyen motivos suficientes para autorizar la liberación de obligaciones. La FAA expresó este principio directamente en una comunicación relacionada con una solicitud comparable: “Es fundamental comprender que los intereses ajenos a la aviación no pueden servir de justificación para autorizar la liberación de obligaciones o el cierre del aeropuerto.”

Cuando la FAA evalúa una solicitud de liberación de obligaciones, sopesa los siguientes factores:

- La función del aeropuerto en el sistema nacional de aviación, incluida su inclusión en el Plan Nacional de Sistemas Aeroportuarios Integrados (NPIAS) y su designación como aeropuerto de relevo
- La demanda aeronáutica actual y la que razonablemente se prevé en el futuro
- Las garantías de subvención aplicables y las inversiones federales anteriores
- Las obligaciones relacionadas con los bienes inmuebles federales y el valor justo de mercado que debe reintegrarse al sistema de aviación
- Los requisitos de evaluación ambiental conforme a la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)
- Si los riesgos identificados en materia de seguridad y compatibilidad pueden corregirse mientras el aeropuerto continúa en funcionamiento

Cuando se solicita la liberación de obligaciones por motivos de seguridad, la FAA determina si los riesgos pueden corregirse mediante cambios operativos, capacitación de pilotos, mejoras de los procedimientos o inversiones de capital; si las Zonas de Protección de las Pistas (RPZ) están debidamente protegidas y pueden incorporarse a los terrenos del aeropuerto; si el aeropuerto cumple con las normas de diseño y operación de la FAA; si se está abordando la compatibilidad del uso del suelo mediante herramientas como un estudio de compatibilidad acústica conforme a la Parte 150, controles locales del uso del suelo, servidumbres aeronáuticas (derechos sobre bienes inmuebles inscritos en el registro correspondiente que permiten el sobrevuelo de aeronaves y que, por lo general, el patrocinador del aeropuerto adquiere de los propietarios de terrenos cercanos) o requisitos de divulgación; y si el cierre reduciría los riesgos para la aviación o simplemente los trasladaría a otra zona de la región.

La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) ha atribuido todos los accidentes ocurridos en WHP a errores de los pilotos, factores operativos o fallas mecánicas, y ninguno al campo de aviación ni a la torre de control. El campo de aviación cumple sustancialmente con las normas de diseño de la FAA. En conjunto, estos antecedentes apuntan a riesgos que pueden mitigarse, en lugar de a condiciones que demuestren que la continuidad de las operaciones es intrínsecamente insegura.

Posibles repercusiones del cierre en el tráfico aéreo

Las llegadas y salidas de WHP forman parte del sistema regional de tráfico aéreo del sur de California gestionado por la FAA. Es probable que las aeronaves que dejen de operar en WHP se trasladen al aeropuerto de Hollywood Burbank (BUR) y a VNY. Las rutas de vuelo cambiarían, pero la actividad de la aviación general continuaría en el noreste del Valle de San Fernando y partes del espacio aéreo que ahora utilizan las operaciones de WHP seguirían dando servicio a las aeronaves que llegan y salen de esos aeropuertos. El cierre redistribuiría en gran medida las operaciones y los riesgos asociados, en lugar de eliminarlos de la comunidad que rodea a WHP.

Qué significa esto para el Condado

La FAA regula a los pilotos, las aeronaves, el espacio aéreo y el acceso. El Condado controla los contratos de alquiler de WHP, las normas para los inquilinos, el programa de inversiones y el estado físico del aeródromo. Las medidas de seguridad preventivas de las que dispone el Condado, resumidas en la Sección 10.5, son también las medidas que la FAA esperaría que el patrocinador local evaluara y aplicara antes de considerar una exención por motivos de seguridad. La aplicación de estas medidas no descarta el cierre; es un requisito previo para una solicitud de cierre creíble. El Condado ha exigido la adopción de medidas de seguridad inmediatas en el WHP, incluida la evaluación de las prácticas operativas, las mejoras de las infraestructuras y los requisitos que deben cumplir los arrendatarios, mientras evalúa el futuro a largo plazo del WHP.

Requisitos de procedimiento

La solicitud de cierre la inicia formalmente el patrocinador y se presenta ante la Oficina de Distrito de Aeropuertos de la FAA, recayendo la autoridad para la aprobación definitiva en el Administrador Adjunto de Aeropuertos. Los casos analizados para este estudio reflejan un proceso de revisión federal coherente y de varias fases:

1. Solicitud de cierre por parte del patrocinador local
2. Determinación de las obligaciones federales, incluidas las subvenciones del AIP, las transferencias de bienes excedentes y las garantías de subvención
3. Análisis del sistema de aviación de la FAA que abarque la capacidad, la función de aeropuerto de relevo, la designación NPIAS, la demanda aeronáutica y los servicios de emergencia
4. Evaluación medioambiental conforme a la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la NEPA
5. Coordinación con el público y las agencias
6. Análisis de los intereses federales y de la devolución de la subvención, incluida una valoración independiente a precio de mercado y el reembolso o la reinversión de la parte proporcional que corresponde a la FAA
7. Decisión de liberación de obligaciones por parte de la FAA
8. Enajenación y desarrollo de un nuevo uso de la propiedad, incluida una notificación de desactivación conforme a la Parte 157 para que puedan actualizarse las cartas aeronáuticas y el Sistema Nacional del Espacio Aéreo

Por qué el cierre del Aeropuerto Whiteman es un caso complejo

Los cierres que la FAA ha aprobado desde 1999 se clasifican en dos categorías bien delimitadas: sustitución por una instalación superior, en la que el servicio de aviación se mejoró en lugar de eliminarse, y obsoletos, en los que los aeropuertos contaban con pocas o ninguna aeronave con base en ellos y un volumen de operaciones insignificante. El WHP no encaja en ninguna de ellas. No está siendo sustituido; presta servicio a unas 391 aeronaves con base en sus instalaciones y cuenta con un centro activo de formación de vuelo y mantenimiento, además de conservar su designación como aeropuerto de relevo del NPIAS, con una demanda prevista al alza. Por lo tanto, una propuesta de cierre de WHP tendría que cumplir un umbral sustancialmente más alto que una decisión convencional sobre el uso del suelo a nivel local.

A lo largo de este proceso, recae sobre el promotor la responsabilidad de demostrar que el cierre no afectará negativamente a la seguridad aérea, a la capacidad del sistema regional o nacional, ni al acceso razonable de los usuarios, con el respaldo de documentación técnica sobre las operaciones de las aeronaves, la reubicación de las aeronaves con base en el aeropuerto, la capacidad de las pistas y los hangares de los aeropuertos circundantes, las repercusiones en el espacio aéreo y la redundancia del sistema.

4. DATOS CLAVE PARA LOS ESCENARIOS DE USO DEL SUELO

Los tres escenarios de uso del suelo de la Sección 6 del informe se basaban en tres factores. El primero es la demanda del mercado: lo que el emplazamiento podría albergar de forma realista, dadas las condiciones económicas, laborales e inmobiliarias de la región descritas en la Sección 4. El segundo es la opinión de las partes interesadas: lo que los residentes, inquilinos, organismos y funcionarios electos expresaron sobre la reurbanización y el cierre, tal y como se expone en la Sección 5. El tercero es la viabilidad reglamentaria y legal: si un escenario es compatible con las obligaciones y regulaciones de la FAA, las garantías de las subvenciones y las restricciones de los contratos de alquiler descritas en las Secciones 2 y 3. Para que un escenario pudiera seguir adelante, debía cumplir con estos tres factores. Por ejemplo, una opción con un fuerte respaldo del mercado pero sin una vía realista para obtener la aprobación de la FAA no superaría esa prueba, al igual que una con un fuerte apoyo de la comunidad pero sin base económica.

Análisis de la demanda del mercado

El análisis de mercado responde a una pregunta concreta: ¿qué usos del suelo podría admitir realmente las instalaciones del WHP en las condiciones de mercado actuales y previstas? Su objetivo era basar los tres escenarios en una demanda de mercado realista, en lugar de en aspiraciones económicas generales, para garantizar que el Condado y la comunidad no elijan entre opciones que el mercado no pueda ofrecer. El análisis evaluó las condiciones demográficas, económicas, laborales e inmobiliarias en Pacoima, en la zona más amplia de Pacoima-Arleta-San Fernando y en el Valle de San Fernando. El análisis de la demanda de mercado realizado para el Estudio se trata con más detalle en la Sección 4 del informe y en el Apéndice 13, "Tendencias económicas y análisis de mercado".

El Aeropuerto Whiteman se encuentra en un corredor industrial y laboral bien establecido. El Estudio identificó aproximadamente 251 empresas en las inmediaciones, varias de ellas con vínculos directos con los sectores aeroespacial y de la aviación. Los sectores de la industria de fabricación, la construcción, el comercio minorista, el transporte y el almacenamiento, y la asistencia sanitaria emplean en conjunto a más de la mitad de los residentes de Pacoima que trabajan. Solo la industria de fabricación da empleo a unos 4,100 residentes locales, lo que supone casi el doble de la proporción registrada en todo el Valle en términos de porcentaje del empleo total.

Varios sectores cuentan con una ventaja competitiva regional que haría que la proximidad a este complejo resultara muy valiosa. Los sectores de la industria aeroespacial y de defensa generan unos 57,000 puestos de trabajo en el Condado, con unos ingresos medios superiores a $136,000, y la actividad aeroespacial tiene una concentración local casi tres veces superior a la nacional. El sector del transporte y la logística genera unos 80,000 puestos de trabajo, y se prevé que el sector de depósitos y almacenes generaría casi 29,000 puestos de trabajo en el Condado entre 2022 y 2032. Se prevé que el Condado añadiría aproximadamente 424,000 puestos de trabajo en total durante ese periodo.

Incluso con una demanda a largo plazo, no todos los usos viables del suelo serían económicamente viables en la actualidad. Un análisis del valor residual del suelo evalúa lo que un patrocinador pagaría por un terreno tomando como referencia el precio de venta o alquiler del proyecto terminado y restándole el costo de construcción. Teniendo en cuenta los costos actuales de construcción y los alquileres de mercado, los hangares de aviación (alrededor de $3.5 millones por acre) y el almacenaje o las industrias ligeras (alrededor de $0.4 millones por acre) son los únicos usos con un valor del suelo positivo. Los usos residenciales, clínicas médicas y biotecnología actualmente presentan valores residuales del suelo negativos, lo que significa que los costos de desarrollo superan el valor de los edificios terminados.

Esto describe las condiciones actuales de costos y alquileres, en lugar de constituir una evaluación a largo plazo de qué usos podrían ser viables en función de diferentes condiciones del mercado y de los costos. El desarrollo de proyectos residenciales, sanitarios y de ciencias de la vida en este emplazamiento probablemente sería viable con apoyo financiero del sector público, reducciones del valor del suelo, una ejecución por fases estratégica o unas condiciones de mercado más favorables: el Condado de Los Ángeles utiliza habitualmente diversas herramientas para apoyar el desarrollo de sectores industriales clave a lo largo de los ciclos de mercado. El Apéndice 13 contiene el análisis de mercado completo, tablas y gráficos de datos, fuentes y supuestos.

Parámetros de planificación legal y de la FAA

Tres conjuntos de parámetros normativos y legales establecen los límites máximos de lo que cualquier escenario podría incluir de forma realista. Las condiciones de los contratos de alquiler de los inquilinos del aeropuerto regulan los plazos: la mayoría de los alquileres son mensuales y pueden modificarse con poca antelación, mientras que 26 contratos de alquiler a largo plazo de terrenos y oficinas, rescindibles únicamente por causa justificada, mantienen sus parcelas hasta que caduquen los plazos y las opciones, en 2050 y posteriormente. Las obligaciones de la FAA regulan el uso: las parcelas de la RPZ adquiridas con fondos del AIP de 1999 no pueden destinarse a usos no aeronáuticos sin una autorización federal; la Garantía 22 prohíbe las restricciones a los usuarios aeronáuticos, por lo que ningún escenario podría proponer límites operativos o prohibiciones; y la Garantía 25 exige que cualquier ingreso procedente de los terrenos se destine al sistema aeronáutico. Las normas de espacio aéreo y compatibilidad regulan la ubicación: las zonas RPZ, las zonas de seguridad de pista y las zonas libres de obstáculos, así como las superficies imaginarias de la Parte 77, determinan a qué distancia de la pista puede situarse un edificio y qué altura puede alcanzar; y el contorno CNEL de 65 dB limita dónde pueden ubicarse usos sensibles al ruido, como viviendas, escuelas e instalaciones médicas. Estos parámetros determinaron qué parcelas podrían estar disponibles, cuándo y con qué finalidad, antes de que se elaborara cualquier concepto de uso del suelo.

5. TEMAS PROPUESTOS POR LA COMUNIDAD

En la Sección 5 del Informe se describe cómo se llevó a cabo la campaña de participación ciudadana. En esta Sección se expone lo que recabó el Equipo del Estudio y cómo ello influyó en la elaboración de los escenarios. A lo largo de la Fase 1 no se alcanzó ningún consenso sobre el futuro deseado para el aeropuerto, y los defensores de cada postura argumentaron con firmeza a favor y en contra del cierre.

Áreas de consenso general

El estatus quo no es aceptable. Los residentes, las organizaciones comunitarias, los usuarios del sector de la aviación y los organismos de seguridad pública afirmaron, en distintos términos, que dejar el WHP tal y como está hoy en día no funciona. El desacuerdo se centró en la dirección a seguir, no en si el cambio es necesario.

La seguridad es primordial. Ningún grupo de partes interesadas cuestionó que las mejoras en materia de seguridad sean necesarias y urgentes. Esto determinó que, en el Estudio, la seguridad se tratara como una condición aplicable a los tres escenarios, en lugar de como una característica propia de uno de ellos.

Áreas de desacuerdo

Los residentes y las organizaciones comunitarias hicieron hincapié en la seguridad, el ruido, la calidad del aire y la exposición al plomo, la justicia medioambiental y la igualdad de oportunidades económicas. Muchos plantearon la cuestión como un problema de impactos desiguales: los riesgos se concentran en Pacoima, mientras que los beneficios, como el acceso a la aviación, los puestos de trabajo y la formación, se distribuyen a nivel regional. Varios preguntaron qué beneficio directo y cuantificable obtiene la comunidad de tener al WHP en medio de su localidad.

Los usuarios de la aviación, los inquilinos, las escuelas de vuelo y los organismos de seguridad pública describieron al WHP como un lugar de trabajo, un valor para la seguridad pública, una fuente de formación y un componente de la capacidad aeronáutica regional. Muchos de los que se expresaron en estos términos viven en la comunidad circundante. Manifestaron su preocupación por que el cierre eliminara carreras profesionales accesibles en el sector de la aviación, donde estas oportunidades ya son escasas, y desplazara a empresas y puestos de trabajo ocupados por residentes locales.

En lo que respecta específicamente a la cuestión del cierre, algunas partes interesadas se mostraron a favor, pero no hubo un consenso claro a favor de un cierre inmediato. Los participantes con posturas divergentes hicieron hincapié en que el cierre debe evaluarse en función de lo que realmente aportaría el desarrollo de un nuevo uso, de cómo la comunidad local tendría acceso efectivo a las oportunidades que ofrece el desarrollo de un nuevo uso, en qué plazo y para quién. Se expresaron preocupaciones sobre el desplazamiento y el aburguesamiento tras el desarrollo de un nuevo uso, incluso por parte de participantes que, por lo demás, apoyaban el cierre.

Contexto político e institucional

A raíz de los recientes accidentes aéreos, la Junta ordenó a Obras Públicas que identificara medidas a corto plazo para reforzar la seguridad, basándose en las recomendaciones del CAC y aclarando las responsabilidades jurisdiccionales y la normativa federal que regula las operaciones y a los pilotos. La Supervisora Horvath pidió que se suspendieran las operaciones hasta que se llevara a cabo una investigación exhaustiva e instó a la FAA y a la NTSB a que propusieran medidas correctivas. Las autoridades municipales han expresado preocupaciones similares. Los defensores del aeropuerto han propuesto su modernización en lugar de su cierre.

El informe de Obras Públicas identificó seminarios trimestrales de seguridad para pilotos, un proyecto de inversión para el mantenimiento del pavimento y las marcas de las pistas y las vías de rodaje, actividades de divulgación comunitaria centradas en la seguridad y un estudio de compatibilidad acústica. Varias de estas iniciativas ya están en marcha: el Condado solicitó una subvención del Programa de Iniciativas de Inversión (AIP) de la FAA para la reparación del pavimento en mayo de 2026, y ya se están llevando a cabo actividades de divulgación sobre seguridad para pilotos y de participación comunitaria en materia de seguridad. El estudio de compatibilidad acústica de la Parte 150 aún no se ha iniciado.

Cómo estos temas dieron forma a los escenarios

- **Las preocupaciones en materia de seguridad** se convirtieron en un prisma a través del cual se analizaron los tres escenarios, en lugar de ser una característica propia de uno de ellos, y llevaron a la conclusión de que las medidas de seguridad se llevan a cabo en todas las alternativas.
- **Las preocupaciones relacionadas con el ruido, la calidad del aire y el medio ambiente** determinaron los compromisos de buenas relaciones con el vecindario en los Escenarios 1 y 2, incluyendo el estudio de la Parte 150, el aislamiento acústico de las viviendas, la electrificación y la transición para abandonar la gasolina de aviación con plomo.
- **Las preocupaciones por la equidad y los beneficios para la comunidad** determinaron los componentes del Escenario 2 destinados al servicio de la comunidad, incluyendo el desarrollo de la mano de obra, la educación y la formación, la asistencia sanitaria y el esparcimiento.
- **Las preocupaciones sobre el valor de la aviación y la mano de obra** determinaron la retención y consolidación de un núcleo de aviación en los Escenarios 1 y 2.
- **Las preocupaciones sobre el desplazamiento** determinaron el análisis por fases y el tratamiento de los plazos para la reurbanización en el Escenario 3.
- **Las exigencias de transparencia y realismo** determinaron que cada escenario incluyera supuestos explícitos sobre los costos, los plazos, los requisitos de la FAA, financiación e implementación.

La Fase 2 de alcance lleva estos resultados a las mismas partes interesadas mediante sesiones informativas específicas y una jornada de puertas abiertas, con el fin de validar los resultados técnicos, financieros y de uso del suelo, y asentar la decisión en una base empírica compartida.

6. ESCENARIOS DE USO DEL SUELO

El Estudio evaluó tres escenarios, cada uno de los cuales representa una alternativa que el Condado podría seguir, y los evaluó en los mismos términos, sin mostrar preferencia ni dar prioridad a ninguno. Los Escenarios 1 y 2 presentan opciones para mejorar y volver a invertir en un aeropuerto en funcionamiento. El Escenario 3 analiza el cierre total y el desarrollo de un nuevo uso integral.

Cada escenario se evalúa desde seis perspectivas, que se utilizan en el mismo orden en todos los casos:

1. **Seguridad**
2. **Planes de uso del suelo propuestos: compatibilidad con la normativa de la FAA, la demanda del mercado y los aportes de la comunidad**
3. **Consideraciones medioambientales**
4. **Resultados financieros e impacto económico**
5. **Plazo de ejecución**
6. **Riesgos**

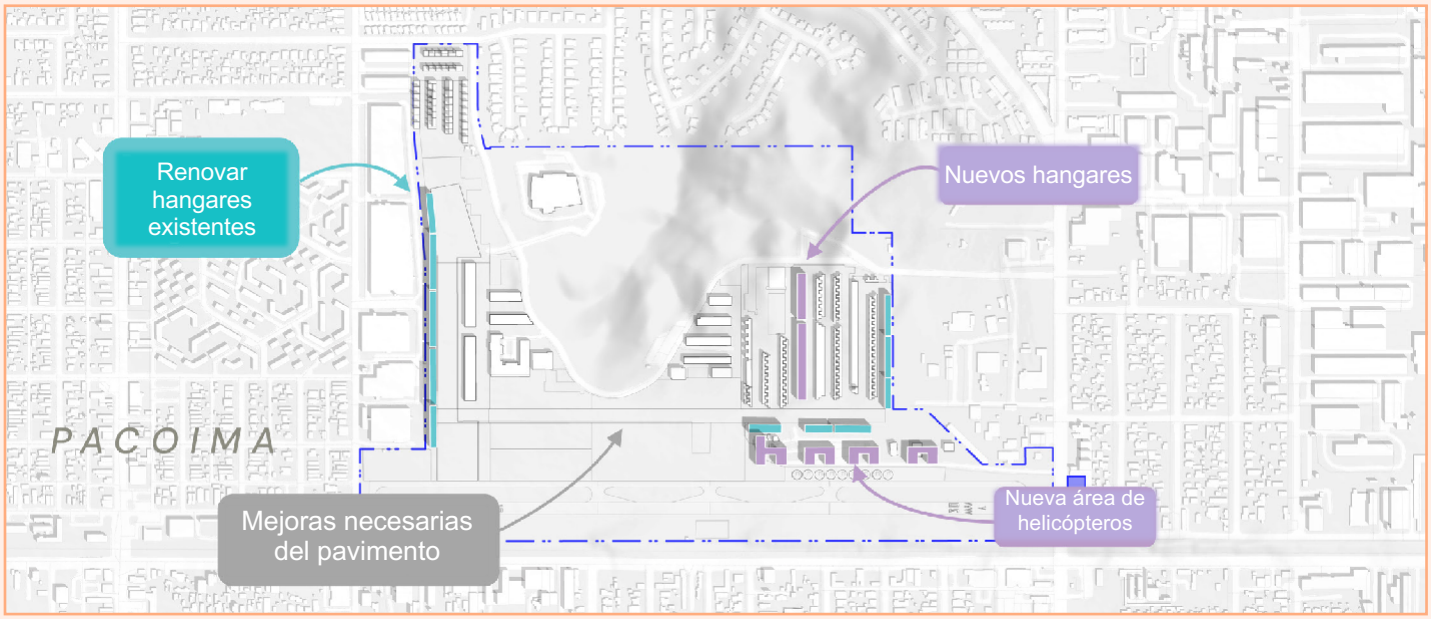
Los escenarios no son mutuamente excluyentes a corto plazo. Los Escenarios 1 y 2 continúan en las zonas del sitio que se gestionan mes a mes, concentradas en las hileras más antiguas de hangares en forma de T, la plataforma de amarre y las parcelas no aeronáuticas situadas a lo largo de los límites del complejo. Esas zonas pueden mejorarse o reasignarse sin que ello implique la liberación de terrenos por parte de la FAA para un cierre total y sin tener que esperar a que venzan los contratos de alquiler a largo plazo. Cabe señalar que los Escenarios 1 y 2 siguen estando sujetos a la aprobación de la FAA para usos no aeronáuticos y para garantizar su compatibilidad con la normativa de la FAA. Las mejoras en esas áreas pueden planificarse de manera que sigan siendo compatibles con un posterior desarrollo de un nuevo uso integral del sitio. Las parcelas sujetas a contratos de alquiler a largo plazo, en su mayoría, alquileres de terrenos y oficinas con plazos que se extienden hasta el Año Fiscal 2059, no están disponibles en ningún escenario hasta que caduquen dichos contratos. Esta estructura permite al Condado obtener valor a corto plazo al mismo tiempo que se preserva la flexibilidad futura.

La Sección 6 del Informe contiene las descripciones completas de los escenarios, los planos de las instalaciones, las hipótesis sobre las fases del proyecto y los detalles de los modelos. Los resúmenes que figuran a continuación son una versión resumida.



ESCENARIO 1: Conservar y mejorar: *Conservar y modernizar el aeropuerto*

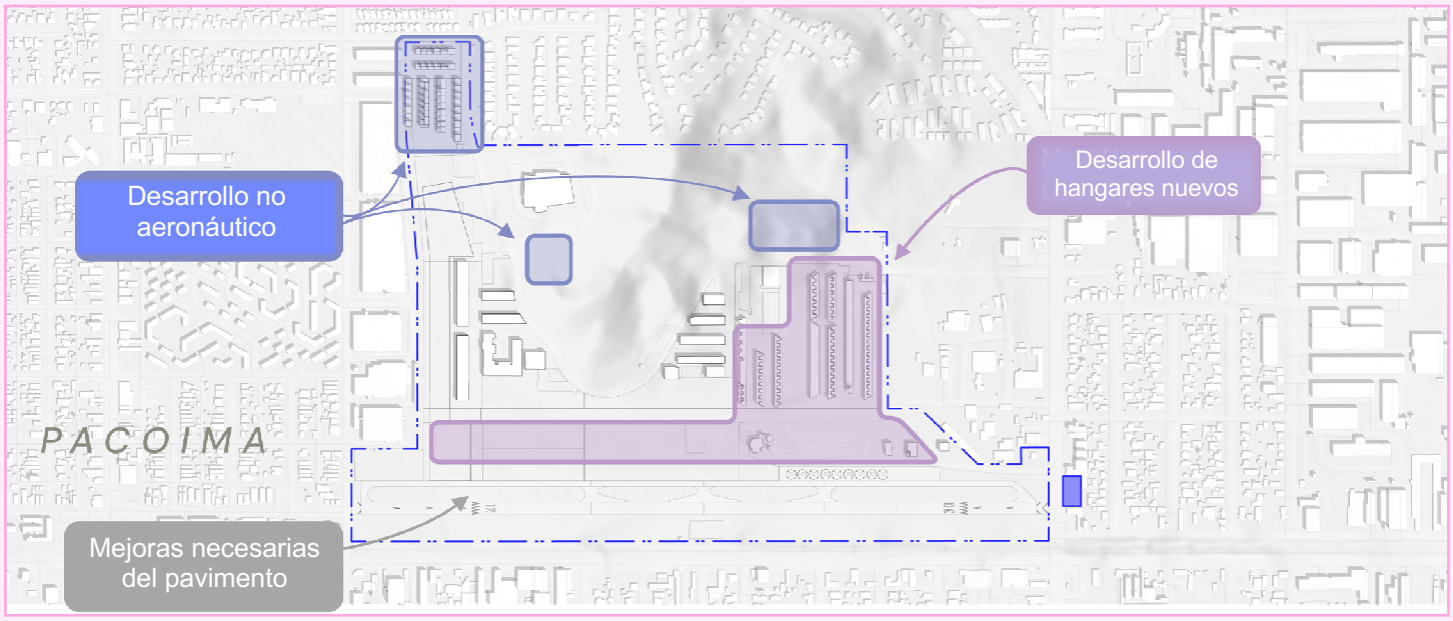
SUPUESTOS PARA EL DESARROLLO



La superficie y la distribución del aeropuerto se mantienen prácticamente sin cambios. Los hangares antiguos se rehabilitan in situ, las unidades vacías alquiladas mes a mes se sustituyen por nueva capacidad de hangares y se añade una zona dedicada a hangares para helicópteros de terceros. Aunque se mantendrían los usos no aeronáuticos existentes, no se destinaría ningún terreno nuevo de importancia a usos no aeronáuticos ni se liberarían parcelas de su uso para la aviación. Los ingresos siguen vinculados a los alquileres aeronáuticos, por lo que las ganancias son reales, aunque modestas, y el efecto sobre el empleo se centra principalmente en puestos relacionados con la aviación y los servicios de apoyo a la misma: técnicos de mantenimiento, especialistas en navegación aérea, instructores de vuelo y personal de servicio en pista, además de los puestos de trabajo en el sector de la construcción durante la fase de ampliación. Este es el más cercano de los tres escenarios al caso de referencia; sin embargo, se buscarían mejoras en materia de seguridad y de buenas relaciones con los vecinos.

ESCENARIO 2: Transformar y optimizar: *Plano ilustrativo del sitio*

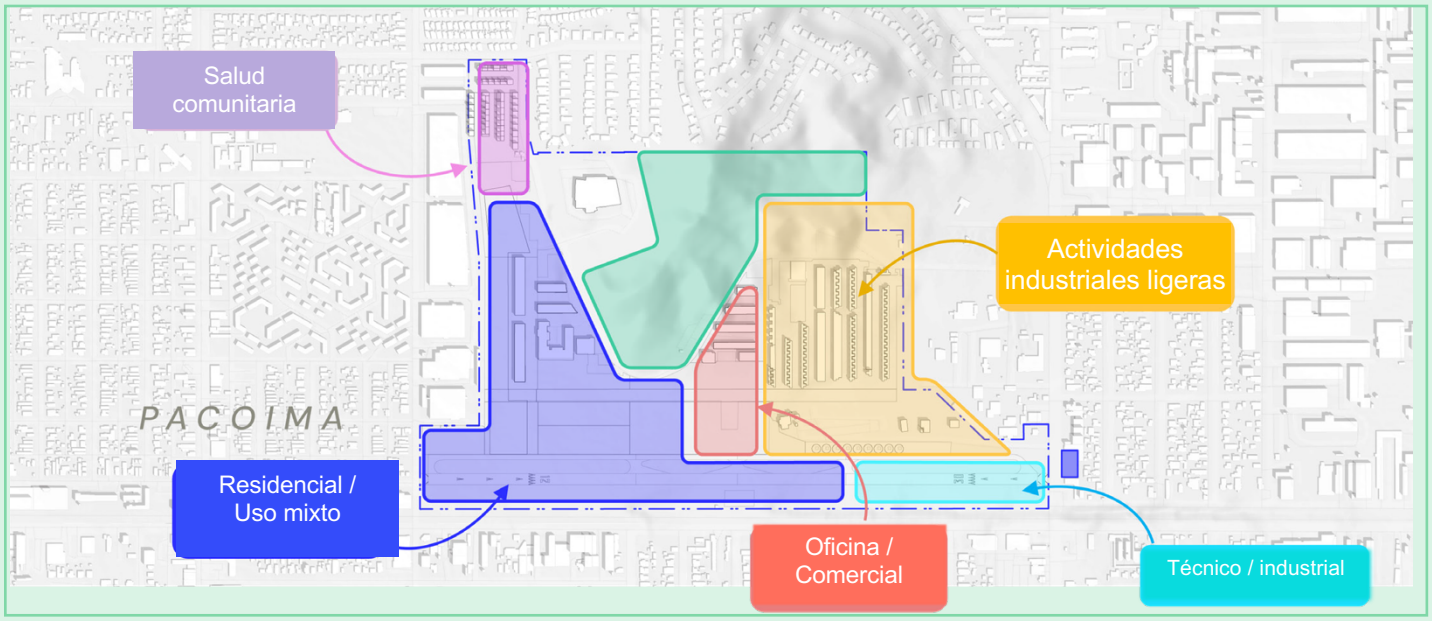
SUPUESTOS PARA EL DESARROLLO



La actividad aeronáutica se consolida en un núcleo compacto y modernizado a lo largo de la pista. Esta consolidación libera terrenos situados más alejados de la pista y fuera de la valla aeronáutica, actualmente ocupados por puntos de amarre infrautilizados, estructuras obsoletas y estacionamientos en superficie. Se habilitan cuatro terrenos para desarrollo en esa zona. El aeropuerto sigue en funcionamiento. Esto concuerda con el análisis de mercado de la sección 4, que reveló una fuerte demanda de usos aeronáuticos e industriales. Esa demanda es la que hace que un núcleo aeronáutico consolidado sea rentable desde el punto de vista financiero, y la consolidación es lo que permite que los terrenos no aeronáuticos estén disponibles para usos de almacén, espacios flexibles y, en última instancia, institucionales. La variedad de puestos de trabajo se amplía más allá de la aviación para incluir puestos en los sectores de la sanidad, las ciencias de la vida, la logística y el comercio minorista en las parcelas que se van a urbanizar. El Escenario 2 sigue estando sujeto a la aprobación de la FAA y al proceso de la CEQA y la NEPA.

ESCENARIO 3: Transformar y dar nuevo uso: *Cerrar el aeropuerto y reutilizar el terreno*

SUPUESTOS PARA EL DESARROLLO



Si la FAA aprueba el cierre total, el uso aeronáutico finaliza según el Escenario 3 y el sitio se convierte en un distrito de uso mixto. Este es el escenario que compromete al Condado a solicitar el cierre a la FAA, y la hipótesis temporal de 2050 a 2051 está determinada por dos limitaciones descritas anteriormente: los contratos de alquiler a largo plazo de terrenos y oficinas, que el Condado no puede rescindir por conveniencia; y el proceso federal de varios años establecido en la Sección 3, que abarca el análisis del sistema, la evaluación medioambiental, la valoración y la coordinación entre agencias. Los casos de cierre comparables mencionados en la Sección 3.4 tardaron entre varios años y una década desde la solicitud hasta la liberación del suelo, y casi ninguno se refería a un aeropuerto con el nivel de actividad de WHP. La ejecución completa del programa de reurbanización se llevaría a cabo tras el cierre, lo que prolongaría su finalización hasta\ 2075 o más tarde. Dado que los usos residenciales, de consultorios médicos y de biotecnología generan actualmente valores catastrales negativos, dicho programa dependería de la participación pública, la planificación por fases y la evolución del mercado.

Tabla ES.4, Supuestos para la planificación de los escenarios de uso del suelo

Supuestos para la planificación	ESCENARIO 1 Conservar y mejorar	ESCENARIO 2 Transformar y optimizar	ESCENARIO 3 Transformar y dar un nuevo uso
Cambios propuestos para el uso del suelo	La superficie y la distribución se mantienen prácticamente sin cambios. Se han rehabilitado en el mismo emplazamiento unos 90,000 pies cuadrados de hangares, se han construido unos 17,200 pies cuadrados de hangares nuevos y se ha habilitado una zona de hangares para helicópteros de terceros de 85,000 pies cuadrados. No se ha destinado ningún terreno importante a usos no aeronáuticos.	El sector de la aviación se concentra en un núcleo compacto a lo largo de la pista, que incluye unos 97 nuevos hangares. Se inauguraron cuatro áreas de desarrollo en terrenos disponibles fuera del recinto aeronáutico: empleo y asistencia sanitaria, biotecnología y ciencias de la vida, logística e industria flexible, y recreación y comercio minorista.	Finaliza el uso aeronáutico. Aproximadamente 102 de 184 acres se re-urbanizan para crear unos 8 millones de pies cuadrados, lo que incluye aproximadamente 4,232 viviendas, residencias para personas mayores, un distrito dedicado a la salud y el bienestar, espacios de oficinas e innovación industrial, así como zonas verdes.
Obligaciones normativas y de la FAA	No es necesario que la FAA adopte medidas de cierre. El Condado vuelve a participar en las subvenciones de la FAA y del Estado. Derecho limitado; procesos establecidos de diseño, licitación y construcción, así como de evaluación ambiental.	No se requiere autorización de cierre, pero sí la aprobación de la FAA para convertir la parte noroeste del aeropuerto a usos no aeronáuticos. Se requiere una coordinación continua con la FAA, además de una asociación público-privada (P3) en la que el Condado conserve la propiedad, la gestión y la responsabilidad de cumplir con la regulación de la FAA. El proceso de la CEQA y la NEPA, de aproximadamente 3 a 4 años de duración, previo a la construcción.	Se requiere la autorización de cierre por parte de la FAA. Debe cumplir el criterio de beneficio neto para la aviación civil, saldar las obligaciones que no hayan caducado, reembolsar o reinvertir la participación de mercado justa de la FAA y completar los trámites de revisión previstos en la NEPA y la CEQA.
Riesgos normativos y legales	El más bajo de los tres.	Moderado.	Alto. Aprobación de la FAA, lejos de estar garantizada.
Plazo	A corto plazo. Se obtienen ingresos con contratos de alquiler mensuales, sin tener que esperar a que venzan los contratos.	A corto y medio plazo para el núcleo de aviación; las parcelas de desarrollo se irán poniendo a la venta a medida que madure la demanda.	Se prevé que el cierre se apruebe entre 2050 y 2051, sujeto a los contratos de alquiler con opciones hasta el ejercicio fiscal 2059 y al proceso federal plurianual. La finalización total de las obras tendrá lugar en 2075 o más tarde.
Seguridad	La participación en la subvención financia obras de pavimentación, alumbrado, señalización y eliminación de obstáculos. Se refuerzan las normas para los inquilinos al renovarse los contratos de alquiler de los hangares.	La alternativa más directa para estándares operativos más elevados. Los nuevos hangares permiten establecer nuevos contratos de alquiler en los que se fijan requisitos de idoneidad de los inquilinos, seguros y mantenimiento como condiciones para el alquiler. Los beneficios se obtienen a medida que se renuevan los contratos de alquiler.	El aeropuerto seguirá operando sobre la zona residencial durante todo el proceso de transición, por lo que se aplican las mismas obligaciones. No habrá modernizaciones importantes ni nuevas subvenciones de la FAA. Las mejoras que podrían obtenerse mediante la sustitución de hangares y la renovación de los contratos de alquiler están en gran medida fuera de alcance.
Resultados financieros (Valor Actual Neto a 2050)	+14.3 millones, o +31.4 millones si se incluye el residual de 2051. El área de hangares para helicópteros de terceros es la mayor fuente nueva de ingresos. Los ingresos siguen estando vinculados a los alquileres de aeronaves.	+24.3 millones, o +46.2 millones si se incluye el saldo residual de 2051. Gran parte de la inversión en aviación y de los gastos de mantenimiento recae en un socio privado. Solo la reconversión de la zona de amarre en hangar genera más de 1.2 millones al año a partir del Año 25.	−16.2 millones durante la transición. No incluye los aproximadamente $90 millones destinados a demolición y rehabilitación, ni el programa de reurbanización, cuyo costo se estima que asciende a $3.46 mil millones. Es menos probable que la FAA conceda subvenciones discrecionales una vez que se haya anunciado el cierre.
Compromisos con la comunidad y políticas de buenas relaciones con los vecinos	Para financiar el aislamiento acústico, es necesario poner en marcha el Estudio de Compatibilidad Acústica de la Parte 150 de la FAA, que permite obtener financiación y la aprobación de la FAA para el aislamiento acústico residencial de las viviendas que cumplan los requisitos. Mayor participación y transparencia. Electrificación, control de la calidad del aire, gestión de las aguas pluviales y transición al combustible de aviación sin plomo.	Se mantienen y amplían todos los compromisos del Escenario 1, a los que se añaden medidas de desarrollo laboral, educación y formación, asistencia sanitaria, recreación y servicios comunitarios, financiados con nuevos ingresos.	Se aplican las mismas obligaciones de buenas relaciones con los vecinos, ya que el aeropuerto sigue funcionando durante todo el proceso de transición. Los beneficios que la comunidad obtiene de la remodelación se materializan a lo largo de décadas, en lugar de años.
Impacto económico a largo plazo	Unos 382 puestos de trabajo, $40.7 millones en ingresos laborales y $64.5 millones en producción, que se podrían alcanzar en unos cinco años.	Inos 1,933 puestos de trabajo, $165.2 millones en ingresos laborales y $361 millones en producción, que se podrían alcanzar aproximadamente en unos 10 años.	Unos 12,102 puestos de trabajo, $1,085 millones en ingresos laborales y $3,160 millones en producción una vez completada la construcción, lo que probablemente no se alcanzará hasta 2075 o más tarde.

Las cifras financieras corresponden al valor actual neto hasta el Año Fiscal 2050, salvo que se indique lo contrario. Las cifras de impacto económico corresponden a la media anual de puestos de trabajo, ingresos laborales y producción en dólares de 2026, en el periodo indicado. Fuente: Apéndices 10, 15, 16 y 17. Véanse las Secciones 6, 7 y 8.

7. ANÁLISIS DE ESCENARIOS COMPARATIVOS

Los análisis comparativos aclaran las repercusiones de la decisión del Condado. Los Escenarios 1 y 2 mantienen el aeropuerto en funcionamiento, con distintos grados de modernización, riesgo y rentabilidad. El Escenario 3 compromete al Condado a solicitar la autorización de la FAA para el cierre y la reurbanización, una vía a largo plazo que depende de la aprobación federal y del vencimiento de los contratos de alquiler a largo plazo. La sección 9 del informe contiene el análisis comparativo completo.

Comparación del rendimiento financiero

La Tabla ES.5 compara la situación de referencia actual y los tres escenarios sobre una base coherente de Valor Actual Neto (NPV, por sus siglas en inglés) hasta el Año Fiscal 2050. Las cifras de operación son en NPV; las cifras de capital, nuevos proyectos y subvenciones son brutas a lo largo del período de proyección. Las dos filas de ingresos netos son los indicadores principales.

Hay tres conclusiones que destacan:

- **No hacer nada sale caro:** No hacer nada sale caro: la situación de referencia actual supone una pérdida neta de $27.0 millones en valor actual neto (VAN) hasta 2050..
- **Ambos escenarios de aeropuerto abierto invierten esta tendencia:** el Escenario 1 genera $14.3 millones y el Escenario 2, $24.3 millones, debido en gran medida a que ambos restablecen el acceso a $95.1 millones de financiación de la FAA y a $8.2 millones en subvenciones estatales, frente a los $4.0 millones y los $3.4 millones del escenario de referencia.
- **El Escenario 3 conlleva una pérdida durante el periodo de transición:** la pérdida de $16.2 millones hasta 2050 no incluye aproximadamente $90 millones en concepto de demolición y rehabilitación, ni el programa de reurbanización de $3.46 mil millones, que quedan fuera del periodo de proyección.

Tabla ES.5, Comparación de los Resultados Financieros

Métrica (Valor actual neto (VAN), excepto que se indique lo contrario)	Actual (sin cambios)	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Ingresos	$77.5M	$87.7M	$95.4M	$77.5M
Gastos operativos	($61.9M)	($61.9M)	($61.9M)	($61.9M)
Ingresos operativos netos	$17.0M	$30.1M	$38.0M	$13.7M
Amortización de activos (valor bruto)	($4.1M)	($6.3M)	($4.1M)	($4.1M)
Nuevos proyectos: seguridad, aislamiento acústico, buenas relaciones con los vecinos, espacios abiertos (valor bruto)	($5.0M)	($62.4M)	($62.4M)	($5.0M)
Programa de Mejoras de Capital/CIP (valor bruto)	($53.5M)	($53.5M)	($53.5M)	($30.0M)
Fondos de subvención (Estatal/ Federal)	$3.4M / $4.0M	$8.2M / $95.1M	$8.2M / $95.1M	$1.4M / $4.0M
Ingresos netos (Valor Actual Neto hasta 2050)	($27.0M)	$14.3M	$24.3M	($16.2M)
Con un residual para 2051	($17.6M)	$31.4M	$46.2M	($116.2M)

Fuente: Apéndice 9: Análisis financiero del GA del Condado de Los Ángeles y Apéndice 10: Modelos financieros de los escenarios del WHP.

Comparación del Impacto económico

En la sección 8 del Informe se analizan los impactos económicos de cada escenario. Los impactos económicos se expresan en dólares de 2026 utilizando el Análisis de Impacto para la Planificación (IMPLAN), y el empleo medio anual incluye puestos a tiempo parcial y a tiempo completo. Estos impactos se producen en momentos distintos y deben interpretarse teniendo en cuenta sus respectivos plazos, en lugar de como resultados simultáneos.

Tanto el Escenario 2 como el 3 generan un nivel de empleo, unos ingresos laborales y una producción considerablemente superiores a los del caso de referencia o del Escenario 1, lo que indica que un cierto nivel de desarrollo comercial en el terreno produciría un beneficio económico significativo. La diferencia entre ambos radica en el aspecto temporal: el Escenario 2 genera aproximadamente 1,933 puestos de trabajo en unos diez años, mientras que los aproximadamente 12,102 puestos de trabajo del Escenario 3 representan la plena puesta en marcha más allá de 2075.

Tabla ES.6, Comparación del Impacto Económico

Impacto total	Operaciones actuales	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Puestos de trabajo (promedio anual)	~280	~382	~1,933	~12,102
Ingresos laborales	$29.6M	$40.7M	$165.2M	$1.085B
Producción económica	$66.3M	$64.5M	$361.0M	$3.16B
Plazo hasta la materialización	Hoy	~5 años	~10 años	2075+

Fuente: Apéndice 17, Análisis del impacto económico de los escenarios



Ventajas y desventajas de cada escenario

Cada escenario responde a distintos objetivos del Condado y de la comunidad. La Figura ES.3 resume sus posiciones relativas en cuanto a riesgo, plazos, inversión y resultados a largo plazo. La diferencia fundamental es clara: los Escenarios 1 y 2 mantienen abierto el aeropuerto, mientras que el Escenario 3 compromete al Condado a solicitar su cierre a la FAA.

Figura ES.3, Ventajas y desventajas de cada escenario

ESCENARIO 1
Conservar y mejorar

Riesgo más bajo – Plazo más rápido

Riesgo normativo y legal	**Bajo**
Plazo de finalización	**Aprox. 5 años**
Inversión del Condado	**Más bajo**
Transformación comunitaria	**Limitada**

El aeropuerto permanece abierto – Modernización incremental

Ventajas y desventajas

- El aeropuerto continúa operando; persisten los problemas de ruido y compatibilidad
- Perspectivas de crecimiento limitadas para la vivienda, el empleo y la reurbanización en general
- Los ingresos siguen dependiendo de los alquileres aeronáuticos; las ganancias financieras son modestas
- Es probable que la financiación del aislamiento acústico amplíe las obligaciones en materia de subvenciones federales

ESCENARIO 2
Transformar y optimizar

Mejor balance – los mejores resultados financieros

Riesgo normativo y legal	**Moderado**
Plazo de finalización	**Aprox. 10 años**
Inversión del Condado	**Moderado**
Transformación comunitaria	**Grande**

El aeropuerto permanece abierto – Totalmente modernizado con estrategias de Asociación Público Privadas (P3) en todo el predio aeroportuario

Ventajas y desventajas

- Ejecución más compleja: múltiples licitaciones e inversión privada
- Coordinación continua con la FAA y ejecución por fases a lo largo de unos 10 años
- Evaluación conforme a la CEQA y la NEPA de unos 3-4 años antes de la construcción
- La actividad aeronáutica y algunos impactos continúan en un aeródromo modernizado

ESCENARIO 3
Transformar y dar nuevo uso

Reurbanización máxima – Beneficios a más largo plazo

Riesgo normativo y legal	**Alto**
Plazo de finalización	**Aprox. 25 -40+ años**
Inversión del Condado	**Muy alto**
Transformación comunitaria	**Máxima**

Requiere la aprobación del cierre de la FAA (Aprox. 2050)

Ventajas y desventajas

- FAA rara vez aprueba cierres – la aprobación está lejos de ser segura
- Es probable que el aeropuerto siga funcionando en declive hasta aproximadamente el año 2050.
- Primero, hay que tener en cuenta los años que llevarán los trámites de la NEPA y la CEQA, los vencimientos de los contratos de alquiler y el riesgo de litigios.
- A continuación, entre 7 y 10 años de demolición y rehabilitación, con un costo para el Condado de cientos de millones.
- Todos los beneficios para la comunidad se materializarán a razón de décadas, no de años.

Los planes de uso del suelo en los Escenarios 1 y 2 no excluyen ni impiden físicamente el Escenario 3.

Estas consideraciones no apuntan a un único escenario preferible. Más bien aclaran qué implica cada alternativa para el Condado, cuándo deben asumirse esos compromisos y qué factores están dentro o fuera del control del Condado. Hay tres consideraciones que se aplican a los tres escenarios.

1. **La ejecución por fases preserva la flexibilidad:** las mejoras a nivel de parcela previstas en los Escenarios 1 y 2 pueden estructurarse de modo que sigan siendo compatibles, tanto física como legalmente, con una remodelación integral posterior. Optar hoy por el Escenario 1 o el 2 no descarta de forma permanente al Escenario 3; simplemente aplaza esa decisión hasta que el Condado disponga de más información sobre las condiciones federales, de mercado y comunitarias. Optar por el Escenario 3 supone descartar las alternativas graduales y de menor riesgo.
2. **La inversión en seguridad y la evaluación medioambiental son obligatorias independientemente de la dirección que se elija:** las obligaciones en materia de seguridad se aplican mientras WHP esté en funcionamiento, incluso durante cualquier periodo de cierre o transición. La evaluación conforme a la CEQA y la NEPA, la coordinación con la FAA y el cumplimiento de las garantías de subvención se aplican tanto si el Condado conserva el aeropuerto, lo moderniza o decide su cierre. Se trata de requisitos básicos que se aplican por igual a todas las opciones, no son costos exclusivos de ninguna alternativa concreta, ni constituyen motivos para aplazar la acción.
3. **Los escenarios distribuyen el riesgo, el control y los plazos de forma diferente:** en los Escenarios 1 y 2, el Condado conserva la propiedad, la autoridad como patrocinador y tiene el control directo sobre el ritmo y el alcance de los proyectos de inversión y las contrataciones, con los costos y beneficios distribuidos a lo largo del tiempo y la capacidad de adaptarse a medida que cambian las condiciones. En el Escenario 3, el Condado asumiría costos sustanciales en una fase temprana, entre los que se incluyen la rehabilitación medioambiental, los gastos legales y de los trámites ante la FAA, así como el mantenimiento de las operaciones aeroportuarias durante una transición de varios años, antes de que se obtengan los beneficios de la reutilización. Dichos beneficios siguen dependiendo de autorizaciones federales que no están garantizadas ni tienen un plazo predecible.



Seis conclusiones se aplican a cada alternativa:

1. **Es necesario aplicar mejoras de seguridad de inmediato, en todas las opciones.** La seguridad es la mayor preocupación de la comunidad. El expediente federal demuestra que los riesgos identificados pueden subsanarse y que las aeronaves seguirán operando sobre el vecindario durante cualquier transición, incluido el proceso de cierre. Las medidas que el Condado ya ha adoptado, y las que aún están por implementarse, se detallan en la sección 10.5, bajo el título "Programa integral de seguridad". La cuestión que se plantea ante la Junta no es solo si el aeropuerto permanece abierto o se cierra, sino el Condado puede demostrar que ha tomado medidas para reducir el riesgo mientras WHP sigue en operaciones.

2. **A la hora de decidir un cierre, la FAA tiene en cuenta más factores que el historial de accidentes.** El cierre supone liberar al patrocinador de sus obligaciones federales. La FAA evalúa dicha solicitud en función de su función en el sistema, la necesidad aeronáutica, la inversión federal previa, la evaluación medioambiental y si las cuestiones de seguridad y compatibilidad pueden abordarse sin interrumpir las operaciones. Es poco probable que el historial de accidentes por sí solo sea suficiente.

3. **La inacción conlleva un costo real y un riesgo creciente.** Se proyecta que el aeropuerto sin mejoras perderá unos $27.0 millones en Valor Actual Neto hasta 2050, dejará sin resolver las principales preocupaciones de la comunidad en materia de seguridad y aumentará el riesgo de incumplimiento de los estándares de la FAA con el paso del tiempo..

4. **El WHP es un activo financiero para el sistema aeroportuario del Condado.** Es el único aeropuerto del Condado que registra un superávit operativo y respalda de manera efectiva un sistema que, de otro modo, operaría con déficit. Su reto consiste en financiar los costos de capital a corto plazo.

5. **Cada escenario ofrece un equilibrio diferente entre riesgo, costo y transformación**. Una mayor transformación implica un costo más elevado, plazos más largos y mayor incertidumbre. Un menor riesgo y una ejecución más rápida significan una menor transformación.

6. **El cierre reubicaría el riesgo de la aviación en lugar de eliminarlo**. El cierre pondría fin a la actividad aeronáutica en el sitio y eliminaría los riesgos asociados a las operaciones en WHP, pero las operaciones desplazadas se trasladarían a aeropuertos cercanos, por lo que la actividad de la aviación general continuaría en todo el noreste del Valle de San Fernando y ocuparía el espacio aéreo sobre la comunidad cercana al aeropuerto. El cierre también supone la pérdida de un aeropuerto alternativo designado por la FAA, el desplazamiento de empresas y puestos de trabajo del sector de la aviación, una reducción de la capacidad de operaciones en emergencias, el fin de los programas de formación aeronáutica y las vías de acceso al mercado laboral en el sitio, y un largo proceso de aprobación federal con un resultado incierto. Todas las partes interesadas han rechazado el mantenimiento del WHP sin una reforma significativa. Entre esas dos posturas se sitúa una tercera: las pruebas indican que los riesgos de seguridad del WHP son correctos o mitigables, y la FAA esperaría que se buscaran soluciones viables en el marco de la continuidad de las operaciones antes de considerar un cierre.

Próximos pasos inmediatos

Hay tres medidas que deben adoptarse ahora mismo, independientemente de la dirección que elija finalmente la Junta, ya que son necesarias en cualquier escenario y su ejecución lleva tiempo:

- **Seguir avanzando con las mejoras de seguridad.** Continuar con las medidas ya en marcha y descritas en la sección 10.5, y establecer los mecanismos de supervisión y transparencia que reafirmen la confianza de la comunidad.
- **Seguir colaborando con la FAA para garantizar la financiación de las obras críticas de pavimentación e infraestructura.** Completar las obras en la pista, las vías de rodaje, la plataforma, la torre de control y el sistema de iluminación necesarias para mantener la seguridad del aeropuerto y su conformidad con la normativa en cualquier escenario, incluida una transición hacia el cierre.
- **Decidir la financiación de capital en función de los méritos.** La jurisdicción de la FAA sobre el WHP ya está establecida a través de la adquisición de terrenos del AIP de 1999, que conlleva obligaciones que no caducan, y los contratos de alquiler a largo plazo del aeropuerto se extienden hasta 2050 y más allá. Aceptar nuevas subvenciones de capital de la FAA durante los próximos años para obras de pavimentación, torre de control e iluminación no ampliaría ni extendería de manera significativa dicha jurisdicción. El Condado optar por evaluar la participación en las subvenciones en función de los méritos de las obras, en lugar de aplazarla para preservar una flexibilidad que, en la práctica, no está en juego.

La Fase 2 de alcance comunitario compartirá, pondrá a prueba y validará estas conclusiones con la comunidad. Posteriormente, el Equipo del Estudio actualizará el borrador y finalizará el Informe para que lo examine la Junta, de modo que la decisión se apoye en un registro de hechos compartido y duradero, independientemente de cuándo se adopte.