

# **Aeropuerto del Condado de Sonoma**

## *Abordamos desafíos y nos preparamos para el futuro*

### **RESUMEN**

Durante las últimas dos décadas, el Aeropuerto del Condado de Sonoma, Charles M. Schulz, evolucionó desde una pequeña instalación de aviación general<sup>1</sup> para convertirse en un aeropuerto comercial próspero de tamaño mediano, que ahora presta servicios a más de 700.000 pasajeros cada año. Su crecimiento lo ubica a la par de aeropuertos regionales como aquellos de Green Bay, WI y Peoria, IL. No obstante, durante esta rápida expansión, la estructura de gestión del aeropuerto, sus esfuerzos de planificación y su infraestructura se esforzaron por mantener el ritmo, generando desafíos que impiden que alcance su potencial económico absoluto.

Los problemas clave que limitan la eficiencia operativa incluyen deficiencias de cumplimiento de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés), recursos de gestión insuficientes, espacio de Administración de Seguridad en el Transporte (TSA por sus siglas en inglés) inadecuados con fines de análisis en horarios de viaje pico y capacidad de estacionamiento limitada. Estos factores ponen a prueba la capacidad del aeropuerto para crecer de forma sustentable. Las oportunidades perdidas en lo que respecta a obtención de ingresos del estacionamiento y de los alquileres comerciales siguen limitando la capacidad del aeropuerto para generar los máximos beneficios tanto para sí mismo como para el condado.

Este informe destaca estas inquietudes críticas y propone formas de mejorar el cumplimiento regulatorio, mejorar las operaciones del aeropuerto y modernizar las prácticas de gestión. El objetivo es posicionar al Aeropuerto del Condado de Sonoma para su crecimiento sustentable mientras se maximizan sus aportes económicos a la región.

El Gran Jurado Civil 2024-25 del Condado de Sonoma extiende su gratitud hacia los muchos funcionarios del condado, interesados privados y miembros de la comunidad que proporcionaron perspectivas valiosas a lo largo de esta revisión. También nos alienta la iniciativa del condado de lanzar un esfuerzo de supervisión liderado por los ciudadanos, fomentando la colaboración y el pensamiento innovador para modelar el futuro del aeropuerto y de la propiedad circundante.

El Aeropuerto del Condado de Sonoma puede seguir creciendo como motor económico fundamental de la región, mientras proporciona una experiencia excepcional para los pasajeros y los negocios, al abordar estos desafíos de manera proactiva.

### **METODOLOGÍA**

El Gran Jurado Civil del Condado de Sonoma (Gran Jurado Civil) llevó a cabo varios modos de consulta para garantizar la exactitud y la profundidad. La investigación incluyó búsquedas exhaustivas en Internet para recopilar información públicamente disponible, una revisión exhaustiva de los documentos publicados por las organizaciones de noticias locales, y un análisis de los registros de reuniones públicas de la comisión del aeropuerto y funcionarios del gobierno local. Además, el Gran Jurado Civil realizó entrevistas a personal experto acerca del funcionamiento del aeropuerto y sus prácticas de gestión.

---

<sup>1</sup> Aviación general (GA por sus siglas en inglés): Hace referencia a todas las operaciones de aviación civil distintas a los vuelos programados de las aerolíneas comerciales y a la aviación militar. Se trata de una categoría amplia que incluye todo desde pequeños aviones y helicópteros privados hasta aviones de negocios e incluso planeadores y globos aerostáticos.

## MARCO GENERAL

El Aeropuerto del Condado de Sonoma, Charles M. Schulz (Código de aeropuerto STS), es un aeropuerto de uso público y de propiedad del condado. El Aeropuerto del Condado de Sonoma tiene un historial rico que data de finales de la década de 1930. El Condado de Sonoma compró 339 acres de terrenos agrícolas y comenzó a construir una pista de aterrizaje en 1939. Durante la Segunda Guerra Mundial, en 1942, el Ejército de los EE. UU. tomó el control del sitio, lo amplió añadiéndole 826 acres, y desarrolló infraestructura adicional, extendiendo la pista de aterrizaje original, construyendo una segunda pista de aterrizaje, pistas de rodaje, áreas de plataforma y otras instalaciones. El aeropuerto se abrió oficialmente para operaciones militares en junio de 1942, como el Campo de Aterrizaje del Ejército de Santa Rosa. Después de la guerra, el 8 de julio de 1946, el Condado de Sonoma retomó el funcionamiento del aeropuerto como una instalación civil. Si bien la construcción inicial comenzó en 1939, el aeropuerto comenzó a funcionar en 1942 bajo el control del ejército y realizó la transición al uso civil en 1946.

Al igual que todos los aeropuertos públicos de los Estados Unidos, STS está regulado por la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés). El control del tráfico aéreo, la seguridad y los requisitos de las instalaciones de pistas de rodaje, el ruido y otros aspectos relacionados con el impacto ambiental y la administración de la seguridad, deben cumplir con los requisitos mínimos de la FAA. Un aspecto en particular de los requisitos de la FAA se relaciona con los [Planes Maestros para el Aeropuerto](#): La Circular Consultiva (AC por sus siglas en inglés) 150/5070-6B describe las prácticas y los requisitos recomendados para desarrollar planes maestros para aeropuertos, que sirven como herramientas de planificación a largo plazo para guiar el desarrollo sustentable de las instalaciones aeroportuarias. La FAA destaca que el proceso de planificación maestra debería estar diseñado especialmente para las necesidades específicas de cada aeropuerto, ya sea que se trate de una instalación de aviación general pequeña o de un aeropuerto de servicio comercial grande. Este documento exhaustivo enumera la gran cantidad de cosas que un aeropuerto debe considerar a la hora de establecer y ejecutar sus planes operativos y presupuestos, como:

1. **Inventario de las condiciones existentes:** Una evaluación exhaustiva de las instalaciones aeroportuarias actuales, su infraestructura, su espacio aéreo y sus consideraciones ambientales.
2. **Pronósticos de la actividad de aviación:** Proyecciones de la demanda futura de aviación, incluidos el abordaje de pasajeros, las operaciones de aeronaves y los volúmenes de carga.
3. **Requisitos de las instalaciones:** Identificación de las instalaciones y la infraestructura necesarias para satisfacer la demanda proyectada, garantizando el cumplimiento con los estándares de seguridad y diseño.
4. **Análisis de alternativas:** Evaluación de varias opciones de desarrollo para cumplir con los requisitos de las instalaciones, considerando factores como el costo, el impacto ambiental y la eficiencia operativa.
5. **Plan de diseño del aeropuerto (ALP por sus siglas en inglés):** Un plano detallado y a escala que represente las instalaciones aeroportuarias existentes y propuestas, que debe ser aprobado por la FAA en el caso de los aeropuertos con compromisos federales.
6. **Plan de implementación:** Un tratamiento por fases hasta el desarrollo, que incluye estimaciones de costos, fuentes de financiación y plazos del proyecto.
7. **Consideraciones ambientales:** Evaluación de los posibles impactos ambientales asociados con los desarrollos propuestos, en cumplimiento con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) y otras reglamentaciones pertinentes.

8. **Participación pública:** Compromiso con las partes interesadas, incluida la comunidad, los usuarios de aeropuertos y los organismos del gobierno, para recopilar comentarios y fomentar la transparencia durante todo el proceso de planificación.

Si bien inicialmente prestan servicios a la aviación general, privada y los vuelos contratados, el aeropuerto alberga actualmente a empresas de transporte comercial, como Alaska Airlines, Avelo y American Airlines.

La rápida expansión del aeropuerto, particularmente en los años posteriores a la recuperación económica luego de la COVID, lo convirtieron en una de las mayores historias de éxito del Condado de Sonoma. Se trata del aeropuerto más cercano a la renombrada región vitivinícola del Condado de Sonoma y al gran área del Norte de la Bahía, con un área de servicios que abarca a más de 800.000 residentes. Los otros aeropuertos principales más cercanos (Sacramento, Oakland y el Aeropuerto Internacional de San Francisco) están significativamente más lejos, lo que convierte al Aeropuerto del Condado de Sonoma en una puerta de entrada fundamental tanto para viajeros de negocios como por placer. El Aeropuerto del Condado de Sonoma respalda de manera directa e indirecta aproximadamente 1.700 puestos de trabajo y tiene un efecto multiplicador importante sobre la economía local.

Tras reconocer la importancia cada vez mayor del aeropuerto, el Gran Jurado Civil inició una investigación para evaluar con cuánta eficacia el aeropuerto planifica, adapta y responde a su rápido crecimiento. Esta consulta no fue impulsada por quejas ni inquietudes de mala conducta, sino más bien por un compromiso con el hecho de garantizar que el aeropuerto siga sirviendo al condado de forma eficiente y sustentable. Considerando la posición de STS como un motor económico importante y un activo público fundamental, resulta esencial evaluar su estrategia de desarrollo, su predisposición operativa y su visión a largo plazo.

## **DISCUSIÓN**

### **Gestión y operaciones aeroportuarias**

El Aeropuerto del Condado de Sonoma está operado por el Condado de Sonoma y es propiedad de este. Los 22 miembros del personal del aeropuerto son empleados del condado; el Gerente del Aeropuerto presenta informes ante el Director del Departamento de Infraestructura Pública del Condado de Sonoma, quien, a su vez presenta informes ante el Ejecutivo del Condado de Sonoma, que presenta informes directamente ante la Junta de Supervisores del Condado de Sonoma. En el año fiscal 2025, la Junta aprobó la incorporación de dos cargos de Especialistas de Operaciones Aeroportuarias para mejorar la eficiencia y la seguridad operativas. El presupuesto operativo anual de STS es de \$25,4 millones de dólares.

#### *Modernización y expansión de la terminal:*

En noviembre de 2022, el aeropuerto presentó una terminal modernizada, después de un proyecto de renovación integral de \$40 millones de dólares. La expansión añadió más de 27.000 pies cuadrados, lo que llevó el tamaño total de la terminal a aproximadamente 56.000 pies cuadrados. Las mejoras clave incluyeron una sala de espera de expedición de pasajes renovada, carriles de seguridad mejorados, puertas de embarque adicionales, concesiones ampliadas, una nueva área de reclamo de equipajes con cintas transportadoras dobles y opciones de asientos en el exterior. El proyecto apuntaba a elevar la experiencia de los pasajeros y adaptarse a la creciente demanda de viajes en avión.

*Tendencias del volumen de pasajeros:*

El tráfico aéreo en STS ha demostrado una trayectoria ascendente uniforme en los últimos años:

- **2015:** 263.142 pasajeros
- **2019:** 488.179 pasajeros
- **2020:** 195.303 pasajeros (un declive atribuido a la pandemia por la COVID-19)
- **2021:** 435.427 pasajeros
- **2022:** 614.481 pasajeros
- **2023:** 641.178 pasajeros
- **2024:** 772.758 pasajeros

En 2024, el Aeropuerto del Condado de Sonoma batió el récord de tráfico de pasajeros, con un total de 772.758 pasajeros, lo que marcó un aumento del 20,5 % frente a los 641.178 pasajeros de 2023.

Al evaluar el desempeño de STS en relación con aeropuertos regionales similares, de tamaño y uso similares, caben destacarse varios factores:

- **Crecimiento de pasajeros:** STS experimentó una fuerte recuperación y una trayectoria de crecimiento posterior a la pandemia, ya que las cifras de pasajeros de 2023 superan los niveles previos a la pandemia y el volumen de 2024 establece un nuevo récord de tráfico.
- **Mejoras de la terminal:** La modernización de la terminal de \$40 millones de dólares, que se completó en 2024, estaba destinada a posicionar a STS de forma competitiva, ofreciendo comodidades y capacidades comparables con las de otros aeropuertos de tamaño mediano, mejorando de esta manera su atractivo tanto para los pasajeros por placer como de negocios.
- **Asociaciones con aerolíneas:** La presencia de empresas de transporte como Alaska, American y Avelo Airlines, que prestan servicios directos a 8 destinos de los EE. UU., destaca la importancia estratégica y la conectividad de STS. La gestión aeroportuaria continúa tratando de atraer a empresas y vuelos adicionales.

Estos desarrollos alinean a STS con las tendencias nacionales observadas en los aeropuertos regionales que invirtieron en mejoras de infraestructura y servicios para satisfacer las expectativas de los pasajeros y estimular un mayor crecimiento.

**Desafíos y oportunidades**

El Aeropuerto del Condado de Sonoma enfrentó varios desafíos operativos y de infraestructura en el último año. Estos problemas, documentados de forma extensiva en los medios locales, destacan los problemas inherentes al crecimiento asociados con la mayor actividad del aeropuerto, como también las complejidades de mantener una infraestructura en proceso de envejecimiento y cumplir con las reglamentaciones de la FAA. Los siguientes se encuentran entre los problemas más apremiantes que afectan a STS:

*Integridad estructural de la pista de rodaje y deficiencias de mantenimiento*

A mediados de 2024, el Aeropuerto del Condado de Sonoma experimentó importantes problemas con las pistas de rodaje, lo que incluyó el descubrimiento de múltiples depresiones naturales en el suelo. En mayo de 2024, se identificó un orificio que medía entre 12 y 18 pulgadas de profundidad en la pista de rodaje principal, lo que condujo a un cierre temporal para realizar reparaciones de emergencia. Las inspecciones subsiguientes revelaron fallas adicionales en el pavimento, que estaban vinculadas con la condición en deterioro de una alcantarilla por debajo de la pista de rodaje. Estas deficiencias

estructurales requerían reparaciones de emergencia, y el aeropuerto se embarcó en planes para realizar mantenimiento adicional para garantizar la seguridad continua y la integridad operativa de su pista de rodaje principal. La FAA recientemente notificó al aeropuerto que el ritmo de las reparaciones de la pista de rodaje es inaceptable. Esta situación destaca el desafío de mantener una infraestructura en proceso de envejecimiento en un aeropuerto que tuvo un aumento del tráfico en los últimos años.

#### *Problemas con la disminución de los ruidos*

Las quejas por ruidos del Aeropuerto del Condado de Sonoma entre los residentes de la zona aumentaron en más del 200 % en 2024. Las quejas se atribuyen en gran medida a la mayor presencia de aviones a reacción más grandes y ruidosos, así como a los nuevos patrones de tráfico exigidos por la FAA. A medida que el aeropuerto experimenta un mayor tráfico de pasajeros, los miembros de la comunidad expresaron su inquietud con respecto al trastorno en su calidad de vida. Estas quejas se han convertido en un punto de tensión, ya que los residentes presionan para obtener cambios, entre los cuales se incluyen posibles ajustes a las rutas de vuelo o a los horarios operativos, para mitigar los niveles de ruido.

#### *Planificación de emergencia:*

La FAA exige que todos los aeropuertos que prestan servicios comerciales de pasajeros tengan un [Plan de emergencia completo e integral](#). La FAA notificó a STS que el Plan de Emergencia actual no cumple con los estándares de la FAA, y que el Aeropuerto del Condado de Sonoma tiene la obligación de desarrollar un plan de emergencia que cumpla con las normas. También halló infracciones reiteradas de las regulaciones de los requisitos de tiempos de respuesta de los servicios de emergencia, falta de actualización de las comunicaciones piloto con respecto a las comunicaciones del campo de aviación, y una variedad de otras infracciones que sugieren de forma colectiva recursos de gestión del aeropuerto inadecuados y falta de cumplimiento con reglamentaciones de seguridad y funcionamiento exigidas.

#### *Plan maestro y planificación estratégica:*

El Plan Maestro actual del aeropuerto se completó en 2007, con una actualización en 2011. El plan no se revisó con regularidad para cumplir con las demandas y los desafíos crecientes de un aeropuerto cuyo tráfico aumentó en más del 50 % en los últimos seis años y se triplicó en la última década. El plan maestro, en lugar de ser una guía proactiva para un desarrollo a futuro, sirve en gran medida como actualización reactiva del plan de 2007. La [Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto del Condado de Sonoma](#) revisa principalmente las proyecciones en lugar de ofrecer un marco integral y pionero, tal como lo recomiendan las pautas del Plan Maestro de la FAA.

La necesidad, y la ausencia de, un plan estratégico a largo plazo completamente actualizado es una inquietud significativa y puede explicar parcialmente por qué el aeropuerto tiene un historial constante de problemas de infraestructura y operativos. El seguimiento de las pautas de planificación de la FAA debería haber incluido:

- una evaluación integral de la infraestructura de las instalaciones (que debería haber notado las pistas de rodaje defectuosas)
- una planificación de la implementación (como un diseño proactivo para reducir las demoras de análisis de TSA); y
- una participación del público con respecto a las inquietudes ambientales (lo que debería haber expuesto los problemas con las rutas de tráfico revidadas, que generan ruido del tráfico aéreo adicional)

El Gran Jurado Civil recomienda que el aeropuerto priorice el desarrollo de un plan maestro integral y actualizado que considere tanto las necesidades inmediatas como las proyecciones a largo plazo para el crecimiento del aeropuerto. Un plan innovador posicionará mejor al aeropuerto para gestionar las demandas futuras y garantizará el cumplimiento con las reglamentaciones de la FAA, en constante evolución.

*El cumplimiento con las reglamentaciones de la FAA requiere más recursos y una gestión aeroportuaria de STS más proactiva*

Si bien el aeropuerto generalmente cumple con las reglamentaciones de la FAA, los recursos de gestión inadecuados condujeron a una falta de continuidad y a un enfoque reactivo en lugar de proactivo hacia los problemas, con una postura anticipatoria. La incapacidad del aeropuerto de manejar las quejas de ruido de los aviones es un ejemplo notable de este problema.

La FAA establece los protocolos de despegue y aterrizaje de las aerolíneas comerciales sin tener en cuenta los comentarios del aeropuerto local o de la comunidad circundante. La gestión del aeropuerto no estaba al tanto de los nuevos protocolos de vuelo de la FAA hasta que comenzaron a llegar las quejas por los ruidos. Si bien la FAA no tiene la obligación de consultarle al aeropuerto antes de realizar dichos cambios, una gestión más proactiva por parte del aeropuerto le hubiera comunicado los cambios al público antes de que surgieran las quejas y hubiera tomado medidas de forma temprana para abordar las inquietudes de la comunidad. La gestión del aeropuerto ahora está tomando un enfoque reactivo al relacionarse con la FAA para solicitar ajustes en los futuros patrones de tráfico de vuelo.

Otro ejemplo de un problema de cumplimiento de la FAA: el portafolio de propiedades del aeropuerto incluye dos propiedades que pertenecen al condado y no están relacionadas con las operaciones del aeropuerto, que además no generan ingresos por alquiler. Estas propiedades (una de las cuales es un patio de enseres del Departamento de Infraestructura Pública del Condado de Sonoma, y la otra la instalación de una cárcel para el departamento del alguacil) no cumplen con las reglamentaciones de la FAA, que requieren que todo uso con fines aeroportuarios contribuya a los ingresos del aeropuerto. Si bien hay negociaciones en curso para transferir parte de estos terrenos de regreso al aeropuerto con fines de estacionamiento público y para asegurar pagos de alquiler para la propiedad restante, estos debates progresaron lentamente y siguen sin resolverse al momento de la redacción de este informe.

Se necesita una estructura de gestión más robusta para mejorar la capacidad de respuesta del aeropuerto ante los problemas emergentes. La participación proactiva con las inquietudes de la comunidad y los socios de la FAA, especialmente con respecto a la mitigación del ruido y a los cambios operativos, ayudará a construir relaciones más fuertes con las partes interesadas.

*Inquietudes sobre la estructura organizativa*

El Aeropuerto del Condado de Sonoma es un departamento dentro de la División de Infraestructura Pública del gobierno del Condado, una ubicación organizativa habitual para los aeropuertos pequeños en condados rurales. No obstante, el crecimiento de STS lo ha convertido en un aeropuerto regional con la mayoría de los requisitos y desafíos de una inquietud que enfrenta al público: necesita planes de inversión a largo plazo, capacidad de marketing y comunicación, planes de sucesión de la gestión y personal capaz de abordar una variedad de desafíos de gestión organizativos que son atípicos para un organismo de gobierno local.

La estructura organizativa actual consta de un gerente, un asistente de gerencia, cuatro asistentes/ayudantes administrativos, un especialista de Tecnología de la Información (IT por sus siglas en inglés); un especialista de proyectos de bienes raíces; un especialista de marketing; y un funcionario

de servicios administrativos (generación de presupuestos y contratos). Su presupuesto para 2025 es de aproximadamente el 9 % del presupuesto total de la División de Infraestructura Pública, y obtiene una atención mínima del liderazgo sénior de la División de Infraestructura, a menos que se produzcan problemas u oportunidades de gran importancia.

El Gran Jurado Civil advierte que la división del Aeropuerto de Infraestructura Pública del Condado de Sonoma esencialmente tiene la misma dotación de personal ahora que la que tenía en 2019, mientras presta servicios a casi 300.000 pasajeros más y al doble de vuelos comerciales. Las únicas incorporaciones al personal durante este periodo de 5 años fueron un especialista de IT y (2) miembros del personal de operaciones. Los recursos de gestión y las calificaciones se mantienen sin cambios, en un entorno innegablemente más desafiante. En efecto, el liderazgo del condado trata al aeropuerto como si el importante crecimiento del tráfico y las mayores instalaciones que gestiona no requirieran más recursos, o personal más capacitado, que los que eran necesarios para gestionar un aeropuerto *mucho* más pequeño hace seis años.

El Aeropuerto del Condado de Sonoma afecta a varios aspectos del desarrollo comercial del Condado de Sonoma, interactúa con (y responde a) tanto las autoridades Federales como del Estado de California, y requiere un liderazgo sénior que sea capaz de sortear estos desafíos y esté capacitado para hacerlo. El Gran Jurado Civil advierte que la ubicación organizativa actual de la División del Aeropuerto como una entidad dentro de un departamento mucho más grande en el Condado de Sonoma, con otras prioridades, posiblemente no genere los recursos y la atención de liderazgo que son necesarios para alcanzar el éxito a largo plazo.

#### *Limitaciones de la instalación y problemas de estacionamiento*

La expansión de la terminal que se completó recientemente, si bien proporciona algo de alivio, dejó al aeropuerto con espacio limitado para una expansión adicional. El punto de control de TSA en el Aeropuerto del Condado de Sonoma sigue siendo un cuello de botella durante los periodos de mucho tránsito, con poco espacio para filas exclusivas de "Preembarque" que agilizan a los pasajeros con perfiles de seguridad autorizados previamente. La expansión que se completó recientemente dejó al aeropuerto con espacio limitado para una expansión adicional con el fin de adaptarse al crecimiento proyectado en el tráfico de pasajeros.

Como el tráfico de pasajeros aumentó, el Aeropuerto del Condado de Sonoma no ha podido cumplir con la creciente demanda de estacionamiento. Un ejemplo digno de mencionar se produjo en octubre de 2024, cuando el aeropuerto fue testigo de un aumento repentino de aproximadamente 200 vehículos más que la capacidad de espacios disponibles para el estacionamiento. Este aumento coincidió con la incorporación del servicio de Avelo Airlines hacia Ontario, California. Las instalaciones de estacionamiento del aeropuerto están siendo extendidas a sus límites a medida que las cifras de pasajeros siguen creciendo, lo que aumenta las inquietudes acerca de la necesidad de inversión adicional en estacionamiento para satisfacer la demanda.

Las limitaciones de espacio de estacionamiento y de recogida de pasajeros también condujeron a la gerencia del aeropuerto a adoptar una política nada intuitiva que prohíbe la recogida programada de pasajeros por parte de Uber y Lyft, los (2) principales proveedores de viajes compartidos. La incapacidad de los pasajeros para organizar su recogida con anterioridad, especialmente para horarios tempranos de la mañana y las llegadas tardías por la noche, implica que menos pasajeros elegirán usar el transporte de terceros, lo que por lo tanto reduce la demanda de estacionamiento.

Avelo Airlines cerró su base en el Aeropuerto del Condado de Sonoma el 1 de mayo de 2025, debido a escasa demanda y bajo rendimiento. Si bien algunas rutas se discontinuarán otras, como Burbank y Las Vegas, se mantendrán. Se espera que el cierre tenga solo un impacto financiero menor sobre el aeropuerto; una pérdida de ganancias menor a los \$200.000 dólares. Es probable que el tráfico de pasajeros y la demanda de estacionamiento se reduzcan levemente, lo que potencialmente aliviaría la demanda de estacionamiento. Los funcionarios del aeropuerto creen que las operaciones se mantendrán estables a pesar de los cambios, y esperan atraer a aerolíneas y servicio de rutas adicionales para permitir el crecimiento continuo del tráfico.

## CONCLUSIONES

El Aeropuerto del Condado de Sonoma es un activo económico y de transporte fundamental para el Condado de Sonoma. Ha crecido rápidamente desde un aeropuerto de aviación general adormecido para prestar servicios a más de 700.000 pasajeros por año. No obstante, su estructura de gestión y su enfoque de planificación actual no son consistentes con su crecimiento y se encuentran en un lento camino para reaccionar. El personal y los recursos de financiación actuales no se alinean con el rápido crecimiento de STS y su función en evolución en el Condado de Sonoma. STS enfrenta desafíos significativos en lo que respecta a la planificación estratégica, la continuidad y capacidad de la gestión y la capacidad de la instalación.

El Aeropuerto del Condado de Sonoma *debe* abordar deficiencias de construcción estructurales en la pista de rodaje. Las inquietudes de la comunidad sobre el ruido del tráfico aéreo, y la capacidad inadecuada del estacionamiento son obstáculos que el aeropuerto debe superar a medida que sigue expandiéndose. Abordar estos desafíos operativos y de infraestructura serpa fundamental a la hora de mantener la función del aeropuerto como puerta de entrada esencial a California del Norte, mientras también garantiza que se mantenga como un buen vecino de su comunidad circundante.

El aeropuerto también debe abordar todos los problemas de cumplimiento con las reglamentaciones de la FAA y mejorar de forma adicional la infraestructura física para capitalizar completamente sobre su potencial como impulsor económico regional. Durante los últimos 5 años, el Aeropuerto del Condado de Sonoma demostró resiliencia y crecimiento, y estos esfuerzos ubican al aeropuerto favorablemente entre sus pares nacionales y contribuyen significativamente a la vitalidad y conectividad económica de la región, pero la falta de un plan maestro integral innovador es una inquietud importante que probablemente limite el desarrollo a futuro.

Mirando hacia el futuro, STS apunta a continuar su trayectoria de crecimiento al atraer los servicios de aerolíneas adicionales y ampliar su oferta de destinos. Las inversiones en curso en infraestructura y la participación de la comunidad son fundamentales para la estrategia del aeropuerto de fortalecer su función como puerta de entrada clave al transporte en California del Norte. No obstante, la gestión del aeropuerto también debe reconocer y planificar proactivamente la mayor actividad de las aerolíneas y los cronogramas de vuelo ampliados si espera sostener el crecimiento mientras mantiene una atención al cliente satisfactoria.

## HALLAZGOS

El Gran Jurado Civil del Condado de Sonoma considera que:

- F1. La falta de actualización y ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto del Condado de Sonoma, Charles M. Schulz, en cumplimiento con las recomendaciones de la FAA es una causa raíz de los problemas de mantenimiento y desarrollo del aeropuerto.

- F2. Los recursos de gestión actuales de STS son más adecuados para la aviación general o para un aeropuerto comercial pequeño que para el aeropuerto de pasajeros de tamaño mediano en el que se convirtió el Aeropuerto del Condado de Sonoma.
- F3. La gestión del Aeropuerto del Condado de Sonoma es reactiva en lugar de proactiva debido a los recursos y la dotación de personal inadecuados.
- F4. Los proyectos del Aeropuerto del Condado de Sonoma compiten con la reparación de los caminos, la gestión del tráfico, las compras y otros proyectos en lo que respecta a la atención del liderazgo sénior del Departamento de Infraestructura Pública.
- F5. El estacionamiento es la mayor fuente de generación de ingresos del aeropuerto, pero la ausencia de un estacionamiento adecuado en el lugar es una barrera material frente al crecimiento continuo.
- F6. El uso del Condado de Sonoma de los terrenos del aeropuerto para fines no aeroportuarios sin pagar alquiler podría exponer al Condado a importantes sanciones por parte de la FAA.

## RECOMENDACIONES

El Gran Jurado Civil del Condado de Sonoma recomienda que:

- R1. Para el 1 de noviembre de 2025, Infraestructura Pública del Condado de Sonoma determinará cómo resolver todos los problemas de uso de terrenos ajenos al aeropuerto de la FAA y enviará este plan a la Junta de Supervisores para su revisión.
- R2. Para el 1 de diciembre de 2025, el Funcionario Ejecutivo del Condado de Sonoma evaluará si el Aeropuerto del Condado de Sonoma debe continuar siendo un departamento dentro de Infraestructura Pública o convertirse en un organismo independiente y reenviará la documentación correspondiente a la Junta de Supervisores.
- R3. Para el 1 de diciembre de 2025, el Funcionario Ejecutivo del Condado evaluará la necesidad de involucrar a un asesor calificado para el Plan Maestro del Aeropuerto, tal como se sugiere en la Circular Consultiva (AC por sus siglas en inglés) 150/5070-6B de la FAA para facilitar una revisión integral del Plan Maestro del Aeropuerto del Condado de Sonoma, Charles M. Schulz
- R4. Para el 1 de junio de 2026, El Aeropuerto del Condado de Sonoma deberá completar y publicar una actualización completa del Plan Maestro del Aeropuerto usando la versión más actualizada de la Circular Consultiva (AC por sus siglas en inglés) 150/5070-6B de la FAA para guiar los requisitos para completar el plan actualizado.

## RESPUESTAS REQUERIDAS:

En conformidad con las secciones §§ 933 y 933.05 del Código Penal, el Gran Jurado Civil requiere respuestas de la siguiente manera:

- El Departamento de Infraestructura Pública del Condado de Sonoma debe responder a F1, F1, F3, F4, F5; R1 para el mes de noviembre de 2025; y a R4 para el 1 de junio de 2026.
- El Funcionario Ejecutivo del Condado de Sonoma debe responder a R2 y R3 para el 1 de diciembre de 2025.

*Los organismos de gobierno que se indican con anterioridad deben ser conscientes de que sus comentarios y respuestas deben transmitirse sujeto a la notificación, agenda y requisitos de reunión abierta de la Ley Brown.*

*Las respuestas deben enviarse al juez presidente del Tribunal Superior de Justicia del Condado de Sonoma, en conformidad con las disposiciones de la sección 933.05 del Código Penal. Las respuestas deben incluir la información que se requiere conforme con la sección 933.05.*

## **BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS:**

- Departamento de Transporte de los EE. UU. - FAA, “Airport Master Report” (Informe Maestro del Aeropuerto), 9 de diciembre de 2024.
- Press Democrat, “Sonoma Jet Center sues Sonoma County Airport, raising concerns over fuel tank project as feud breaks out between tenants.” (El centro de aviones a reacción de Sonoma demanda al Aeropuerto del Condado de Sonoma, generando inquietudes sobre el proyecto de tanque de combustible, mientras se inicia una disputa entre los residentes.) 22 de junio de 2024.
- 17 de octubre de 2024, Apuntes de la reunión de la Comisión del Aeropuerto del Condado de Sonoma
- Condado de Sonoma, “Charles M. Schulz – Sonoma County Airport report to Board of Supervisors shows continued growth in passengers, revenue.” (Informe del Aeropuerto del Condado de Sonoma, Charles M. Schulz, ante la Junta de Supervisores muestra crecimiento continuo de pasajeros, ganancias.) 16 de octubre de 2024.
- Aeropuerto del Condado de Sonoma, “Master Plan” (Plan Maestro) 2007
- Ley de Reautorización de la FAA de 2018, Sección 163 Promesa de Subvención nro. 25

*Los informes emitidos por el Gran Jurado Civil no identifican a las personas entrevistadas. La Sección 929 del Código Penal requiere que los informes del Gran Jurado Civil no contengan el nombre de ninguna persona ni hechos que conduzcan a dilucidar la identidad de ninguna persona que le proporcione información al Gran Jurado Civil.*