

Fecha <b>18.09.2014</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>4-5</b>
----------------------------	---------------------------	----------------------



## RESULTADO DEL ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO DEL PLAN Costará 9 mmdp operar el NAICM

TEXTO NOÉ CRUZ SERRANO noe.cruz@eluniversal.com.mx • FOTOS ARCHIVO

La suma representa el gasto anual de mantenimiento y funcionamiento que obtendrá quien gane la licitación

# Detallan planes para los primeros 50 años de uso

**Q**uien gane la licitación para los trabajos de mantenimiento y operación del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM), ya sea una empresa o un consorcio, asegurará ingresos promedio por casi 9 mil millones de pesos anuales durante medio siglo.

El análisis costo-beneficio del proyecto, del que EL UNIVERSAL tiene copia, revela que los servicios de personal, materiales y suministros, servicios generales, bienes muebles, inmuebles e intangibles que habrán de pagarse para mantener activa a la futura terminal aérea por cinco décadas suman 446 mil 979 millones de pesos (mdp).

El documento, con fecha del 4 de septiembre de 2014 (que tiene carácter de confidencial), avalado por el director corporativo de Financiamiento de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Federico Patiño Márquez, y entregado a la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda, detalla que estos gastos representan casi siete de cada 10

centavos que serán invertidos y ejercidos en el megaproyecto de infraestructura hasta 2064.

En su Capítulo 5: Evaluación del Proyecto de Inversión, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México indica que, según los cálculos realizados, "se estima que los costos totales acumulados en el periodo 2014-2069 del NAICM suman 661 mil 958 millones de pesos", de los cuales 446 mil 979 mdp corresponden a gastos de operación y mantenimiento por 50 años.

El director financiero del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Federico Patiño, estimó que el gobierno federal recuperará su inversión de 168 mil 800 mdp en el nuevo aeropuerto en 20 años.

"El proyecto es totalmente autofinanciable. Por sí solo genera el flujo suficiente para servir la deuda y recuperar la inversión del gobierno".

Recordó que un aeropuerto de entre 30 y 40 millones de pasajeros como el actual genera entre 40% y 50% de sus ingresos del área comercial, mientras que el actual aeródromo sólo obtiene 25% de sus

ingresos por ese rubro, por lo que es visto como un campo de oportunidad promedio. Según cálculos del organismo dependiente de la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, se estarían ejerciendo casi 8 mil 939 mdp anuales para mantener activo al NAICM.

Lo que se gastará en un sólo año para mantenimiento y operación del nuevo aeropuerto equivale a casi

40% de los recursos que se emplearán en 2015 para construcción y modernización de 677.2 kilómetros de la red federal; 5.7 veces más de lo que se invertirá para modernizar, ampliar y conservar la infraestructura marítimo-portuaria en 2015, o poco más del costo de una Unidad Flotante de Producción (Barco FPSO) para proporcionar servicios de almacenamiento, transporte y procesamiento de aceite y gas para Pemex.

En la práctica, los gastos de mantenimiento y operación del nuevo aeropuerto capitalino absorberán 67.5% del costo total del proyecto durante su vida operativa.

El esquema financiero, desarro-



Página 1 de 9  
\$ 193875.00  
Tam: 2585 cm2

Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>18.09.2014</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>4-5</b>
----------------------------	---------------------------	----------------------

llado por la firma norteamericana Parsons, explica que la estimación de los costos operativos parte de la base del aumento proporcional de tres variables: flujo de pasajeros, tamaño de las áreas de terminal y/o los ingresos del aeropuerto.

Los costos de inversión exclusivamente del NAICM se estiman en 131 mil 491 mdp, lo que representa 19.8% de la inversión total.

En este caso, el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2015 establece un calendario de ejecución de recursos fiscales y deuda para el periodo 2015-2018:

El próximo año se destinarán al proyecto 22 mil 164.8 mdp; para 2016, 22 mil 358.2 millones; en 2017, 16 mil 349.6 millones; y de 2018 hacia adelante, 35 mil 349.3 millones de pesos.

En el documento, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México detalla que con el fin de que la construcción y desarrollo del NAICM vaya a la par con las necesidades de demanda de acuerdo a las proyecciones para el mediano y largo plazos, se propone que el proyecto sea desarrollado en 5 etapas:

La primera, a realizarse en un periodo de seis años (entre 2014 y 2020), en donde se propone la construcción tanto de las obras preparatorias como del edificio terminal con 363 mil 600 metros cuadrados y tres pistas paralelas simultáneas (2, 3 y 6, de 5 kilómetros por 45 metros; 5 km por 60 m y 4.5 km por 45 m, respectivamente). La inversión para desarrollar esta infraestructura es de 90 mil 505 mdp.

En la segunda, se propone desarrollar la capacidad de las instalaciones en el área terminal, es decir,

ampliaria hasta a 472 mil 500 metros cuadrados con una inversión estimada de 3 mil 69 mdp.

En la tercera etapa se realizará una nueva ampliación en el área terminal de 593 mil 500 metros cuadrados, así como la construcción de una cuarta pista de 4.5 kilómetros por 45 metros, con una inversión de 11 mil 572 mdp.

La cuarta etapa supone una nueva ampliación de 898 mil 600 metros cuadrados, así como la construcción de una quinta pista de 4.5 kilómetros por 45 metros, con una inversión de 18 mil 282 mdp.

Y la quinta etapa, que sería la fase final, se construirá la sexta pista de 4.5 kilómetros, rodajes, hangares y posiciones de contacto fijas. La inversión proyectada para esta etapa es de 7 mil 162 mdp.

Además de los costos de inversión en el NAICM, se tiene contemplado realizar obras adicionales en el periodo 2014-2020 para asegurar la viabilidad del proyecto.

Estas obras complementarias incluyen, principalmente, estudios de factibilidad, obras hidráulicas, asesorías, terrenos, obra social y contingencias, todo lo cual tendrá un costo de 83 mil 488 millones de pesos más (12.6% del total).

El anteproyecto del Plan Maestro del NAICM plantea que el desarrollo de la Fase I está diseñado para proporcionar capacidad suficiente al crecimiento previsto en los primeros 5 años de operación.

En 2023 se requiere un total de 246 mostradores de documentación de pasajeros y equipaje. Sin embargo, el día de la inauguración se necesitará sólo 80% para dar abasto a la demanda prevista.

En materia de transporte, se construirá un nuevo paso a desnivel en la Autopista Peñón - Texcoco, en la conexión a la calzada arbolada norte-sur de 3 kilómetros que conduce al complejo de la terminal, que sería una vialidad dual con dos carriles en ambos sentidos y con capacidad para 3 mil 500 vehículos por hora en cada dirección.

También se prevé reubicar la vialidad Circuito Exterior Mexiquense hacia el este, y construir un nuevo paso a desnivel.

El servicio de Metro conectará el nuevo aeropuerto con una de las tres rutas que terminan cerca del aeródromo existente.

En la Fase 2, el Metro se extenderá al Centro de Transporte Terrestre, en un inicio con una sola línea compartiendo el derecho de vía con el sistema de Tren. Conforme se expanda la Ciudad Aeropuerto, se agregaría una línea subterránea de Metro adicional.

Por último, se plantea que siempre se tendrá la capacidad suficiente para satisfacer la demanda de pasajeros que en 2069 se estima de 140 millones de pasajeros.

El horizonte de planificación definido para el anteproyecto de Plan Maestro, se determinó que en 2069 se tenga una demanda de 124.5 millones de pasajeros y 1.3 millones de toneladas anuales de carga.

“ Los gastos de mantenimiento y operación absorberán 67.5% del costo total del proyecto durante su vida operativa”

**Análisis costo-beneficio del proyecto**

Fecha 18.09.2014	Sección Cartera	Página 4-5
---------------------	--------------------	---------------

# Terminales aledañas “no son alternativa”

La problemática del servicio aeroportuario en el centro del país es más seria de lo que se ha dado a conocer oficialmente.

De acuerdo con documentación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contenida en el paquete que se integró para realizar el análisis costo beneficio del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), dos de las opciones que se analizaron para reducir el impacto de la saturación del actual aeropuerto capitalino no son del todo viables. Se trata de desplazar vuelos y pasajeros al aeropuerto de Toluca, y hacer uso de otros aeropuertos aledaños.

Las autoridades del sector realizaron un diagnóstico de la situación actual del Aeropuerto Internacional de Toluca que se localiza a 16 kilómetros del centro de la ciudad de Toluca y a 55 kilómetros de la ciudad de México.

Esta terminal aérea cuenta con una única pista con medidas de 4 mil 200 metros de largo por 45 metros de ancho y es la única pista en México que cuenta con un CAT III ILS (Instrument Landing System). Dicha pista cuenta con capacidad de realizar 238 operaciones comerciales diarias.

Esta pista cuenta además con cuatro calles de rodaje las cuales proporciona acceso a las instalaciones de aviación general, terminal de pasajeros y a la de carga.

La plataforma del aeropuerto mexicano tiene una capacidad para 26 aeronaves y 16 salas de espera.

Sin embargo, el aeropuerto de Toluca ya muestra signos de saturación operativa.

Los oficios enviados a la Unidad de Inversión de la SHCP señalan

que su capacidad “es limitada en comparación con la capacidad del AICM. Las principales limitaciones provienen de su localización geográfica y/o de limitantes en su infraestructura”.

El espacio aéreo, por ejemplo, tiene ciertas limitantes principalmente relacionadas con su ubicación geográfica, ya que Toluca se encuentra a 2 mil 667 metros sobre el nivel del mar; cerca del tope establecido para permitir el despegue de ciertos aviones. “Para salir de Toluca, en verano el calor reduce la eficiencia de los motores aéreos”, explica.

Otra característica crítica de este aeropuerto es el área de terreno situada al extremo este del mismo conocida como “Población el Cerillo” la cual ha sido habitada por varios años. Además existen obstáculos fijos como equipos de comunicación y grandes estructuras urbanas las cuales limitan la capacidad operacional.

En términos de número de operaciones, los resultados del diagnóstico realizado a esta terminal aérea muestran que el sistema de pista actual tiene largos tiempos de ocupación de pista debido a que la única calle de rodaje requiere un patrón de flujo de agujas de reloj (*clockwise flow*) para evitar conflictos entre llegadas y salidas, esto implica que el tiempo de aterrizaje sea mayor ya que es necesario despejar la pista para el siguiente despegue o aterrizaje.

Este “clockwise flow” ocasiona que el tiempo de espera sea de entre 166 y 219 segundos en lugar de los 55 que normalmente se espera, lo que reduce la capacidad de salidas y genera retrasos.

La hora pico en el aeropuerto su-

cede a las 07:00 horas, cuando se llegan a atender 1,396 pasajeros; 228 de llegada y 1,168 de salida.

Durante esta hora se llevan a cabo

12 operaciones aéreas, 2 de aterrizaje y 10 de despegue. “Este poco balance entre llegadas y salidas es muy común en aeropuertos que se concentran en líneas de bajo costo, aunque en este caso las instalaciones del aeropuerto cuentan con una capacidad de atención para 8 millones de pasajeros anuales”.

En 2013 el aeropuerto mexicano recibió un millón 161 mil pasajeros lo que equivale a una utilización de 14.5% de la capacidad total anual.

Respecto al uso de aeropuertos aledaños como alternativa a la falta de capacidad del AICM, la información que se evaluó revela que “tendría un efecto negativo en la conectividad del sistema aeroportuario”.

Añade que la conectividad del sistema se vería afectada por las complicaciones que causaría el tener que hacer conexiones que impliquen la necesidad de trasladarse del aeropuerto capitalino a algún otro aeropuerto.

“El aumentar los tiempos de viaje, así como los costos de traslado, reduciría significativamente la calidad de los viajes ofrecidos lo que podría ocasionar una reducción en la frecuencia de vuelos operados y por lo tanto menores niveles de conectividad para el país.

“Por otro lado, dividir la oferta de servicios aéreos entre aeropuertos tendría también un efecto negativo para las aerolíneas que operen rutas con conexiones en la ciudad de México”, concluye.

Se conoce que la plataforma del aeropuerto mexicano tiene una capacidad para 26 aeronaves y 16 salas de espera

“Su capacidad es limitada en comparación con la del AICM. Las principales limitaciones son su localización geográfica e infraestructura”

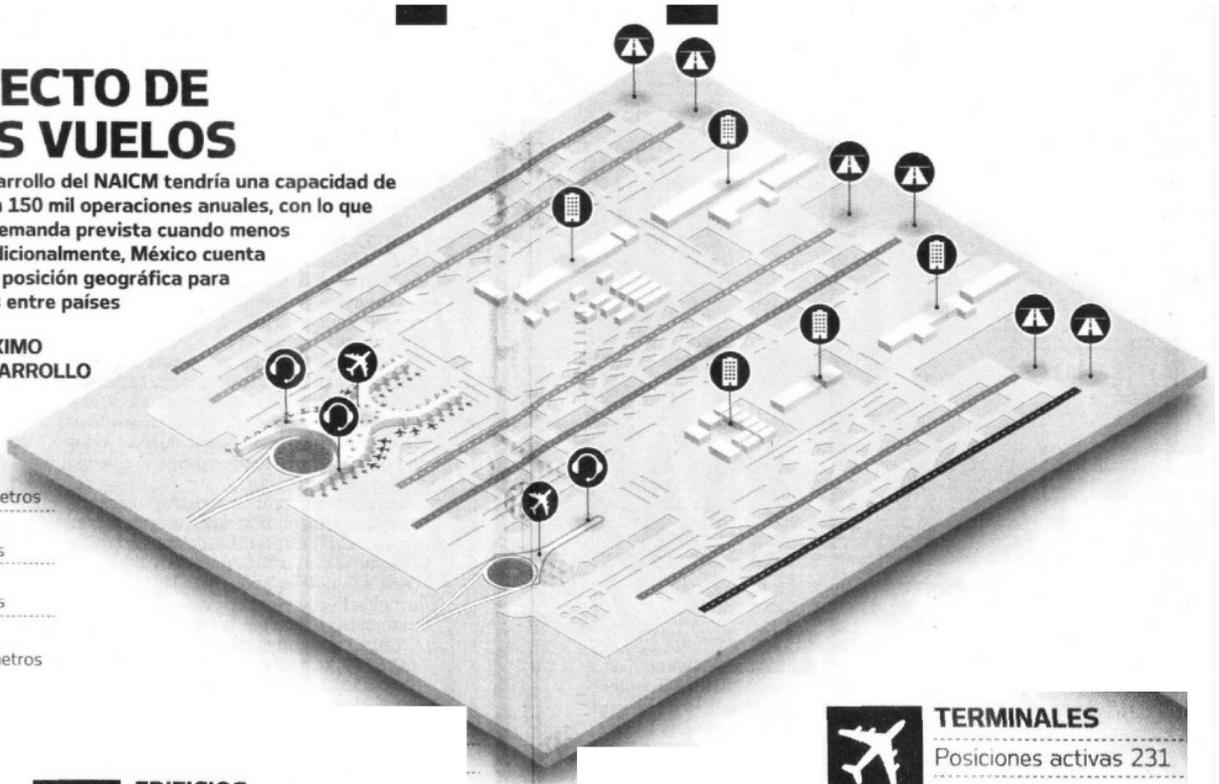
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

## PROYECTO DE ALTOS VUELOS

El máximo desarrollo del NAICM tendría una capacidad de hasta un millón 150 mil operaciones anuales, con lo que se cubriría la demanda prevista cuando menos hasta 2069. Adicionalmente, México cuenta con una buena posición geográfica para conectar flujos entre países



- Seis pistas
- Pista 1, 4 y 5  
4 mil 500 x 45 metros
  - Pista 2  
5 mil x 45 metros
  - Pista 3  
5 mil x 60 metros
  - Pista 6  
4 mil 500 x 60 metros



- Mantenimiento
- Estacionamiento
- Instalaciones de almacenamiento de combustible
- Centros de oficinas y comercio
- Zona comercial aeroportuaria
- Zonas de hoteles y comercial
- Ciudad aeroportuaria
- Intercambiador multimodal

Fuente: Arup



**CAPACIDAD**  
**Un millón 150 m**  
operaciones al año  
**898,600 m<sup>2</sup>**  
Área de terminales

## COBERTURA A MEDIANO PLAZO

De 2012 a 2016 se han contemplado obras en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México por un monto de 371 millones de pesos que permitan aumentar su capacidad

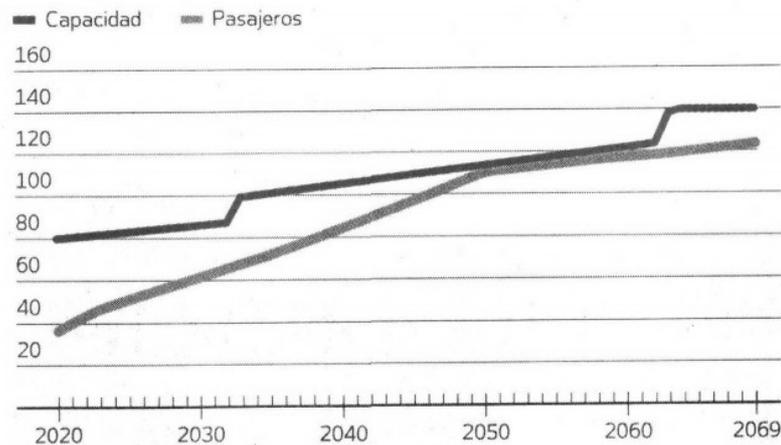
**Calendario de inversiones para situación optimizada AICM 2012-2016**  
(millones de pesos)

Ampliación rodaje Bravo 7	2012	20	40	40	25	125
Ampliación de márgenes de pista 05R-23L						
Construcción Delta 2 (D2)	2013	15			130	145
Construcción Rodaje Bravo 1 1era etapa y ampliación de Ro	2014		50			
Construcción Rodaje Bravo 1 2da. etapa	2015	0				
Construcción Rodaje Golfo 2da. etapa						
Construcción Rodaje Alfa 3	2016		51			

Fuente: PMD AICM 2012-2016

## EN ASCENSO

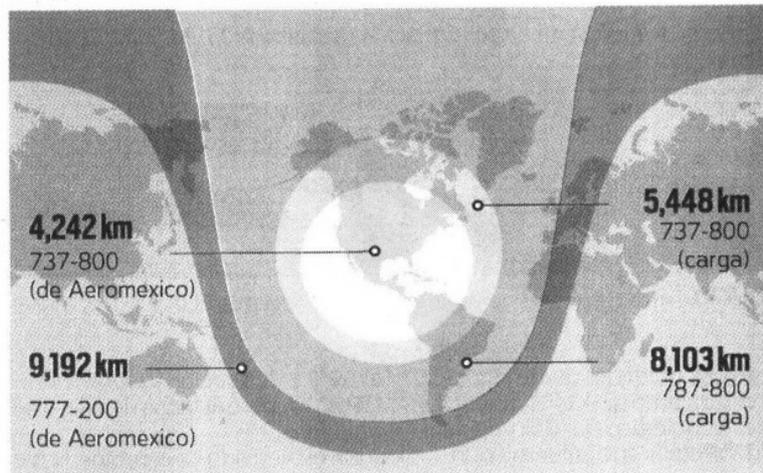
**Pronósticos de capacidad y pasajeros 2020-2069**  
(millones de pasajeros de pasajeros)



**México tiene una buena posición geográfica para conectar flujos entre países/regiones de América...**

Rango máximo por tipo de aeronave, km de la ciudad de México

Fecha 18.09.2014	Sección Cartera	Página 4-5
---------------------	--------------------	---------------



Fuente: Diiomi

## Plantean 5 acciones por daño ambiental

En relación con el impacto ambiental del nuevo aeropuerto, la documentación contenida en el análisis costo-beneficio del proyecto señala que —con base en los estudios realizados por el Programa Universitario del Medio Ambiente de la UNAM (PUMA) y el estudio de Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de Semarnat— los aspectos desfavorables atribuibles pueden ser prevenidos o mitigados.

EL UNIVERSAL tuvo acceso a las principales conclusiones del estudio y las implicaciones para la construcción del NAICM:

En el rubro de contaminación se detalla que la construcción del NAICM ocasionará la generación y propagación de ruido por navegación aérea en las áreas próximas a su ubicación.

Las molestias generadas por este tipo de ruido pueden llegar a generar daños significativos en la calidad de vida de las personas que van desde interferencias en la comunicación diaria a daños auditivos.

Debido a esto, considera el estudio que es importante planear el desarrollo urbano de las zonas aleda-

ñas al aeropuerto, conforme a los estudios de propagación de ruido y de esta forma minimizar su impacto.

Sobre los análisis de desarrollo urbano realizados por PUMA, el crecimiento poblacional inducido por el NAICM en su zona de influencia será menor al que se generará por las tendencias actuales de crecimiento observadas en la ZMVM.

Por lo tanto los efectos ambientales por la construcción y operación del nuevo aeropuerto serán de menor magnitud que los causados por la expansión urbana que se observará en los siguientes años.

En cuanto a la diversidad biológica, el estudio de PUMA concluye que el proyecto del NAICM no pone en peligro de extinción a las especies de importancia biológica, debido principalmente a que los terrenos donde se ubicará nuevo aeropuerto han sido cubiertos por terrenos de cultivo o asentamientos humanos y por lo tanto las áreas con vegetación natural sólo representan un pequeño porcentaje de la zona total.

Por esa razón, más del 50% de las especies que se ubican en la zo-

na son especies asociadas a ambientes perturbados.

Por otro lado, aunque la construcción del aeropuerto afectará áreas con cuerpos de aguas estacionales que albergan una amplia variedad de especies vegetales y animales, ninguna de estas especies estará en peligro de extinción debido a su distribución geográfica y abundancia en otras zonas del país.

### Las recomendaciones

Los estudios de impacto ambiental recomiendan cinco acciones para

mitigar los impactos ambientales: regular el uso de suelos de los terrenos colindantes al NAICM de acuerdo con los niveles de ruido pronosticados; desarrollar un diseño de la infraestructura vial y conexiones con el transporte público que conecten el NAICM con la ZMVM que busque evitar que el proyecto agrave los problemas viales y de transporte de la zona; garantizar una cuidadosa planeación del desarrollo urbano inducido por el proyecto a fin de reducir al mínimo los efectos negativos sobre la fauna,

Fecha <b>18.09.2014</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>4-5</b>
----------------------------	---------------------------	----------------------

flora y niveles de contaminación del aire local.

Además, reestablecer y mejorar las condiciones de los cuerpos de agua que se proponen modificar por medio del establecimiento de humedales artificiales y la restauración de los corredores biológicos para aves en la región del Valle de México, como son la Laguna Nabor Carrillo, el Lago de Zumpango y el Lago de Xochimilco, entre otros.

Finalmente, recomiendan mantener una separación en trayectoria de aproximadamente 3 mil 048 metros (10 mil pies) entre las cabeceras de las pistas de los cuerpos de agua situados al sur de la zona del ex lago de Texcoco, para disminuir el riesgo aviar.

## RECOMENDACIONES

- **Regular** uso de suelo
- **Diseñar** vialidades y conexiones con transporte público
- **Plan** de desarrollo urbano
- **Mejorar** condiciones de cuerpos de agua
- **Separación** de 3 km entre pistas y cuerpos de agua



**EFECTOS.** El ruido en el nuevo aeropuerto afectará menos que en el actual

# Reasignarán pasajeros hacia Toluca

Debido a que el AICM alcanzará su capacidad máxima, prevén hacer ajustes

Los estudios realizados por el gobierno federal para determinar qué va a pasar con el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) mientras se construye y entra en operación el nuevo megaproyecto aeroportuario anunciado por el gobierno federal partieron de la base de que en este año el actual aeropuerto alcanzará su máxima capacidad y por ende su punto de saturación total.

El paquete de información que se entregó a las autoridades hacendarias en los primeros días de septiembre, y que fue clasificado como "confidencial", señala que el AICM recibió 29.5 millones de pasajeros en 2012 y 31.5 millones de pasajeros en 2013.

"De acuerdo con las estimaciones de demanda de servicios aéreos, se pronostica un crecimiento constante y significativo de pasajeros para los próximos años que sobrepasará los 32 millones en 2014, si bien las iniciativas adicionales de optimización permitirán administrar la demanda", establece.

El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México detalla en el análisis costo-beneficio del nuevo aeropuerto que la gran mayoría de las acciones factibles para mejorar la capacidad y calidad en el servicio de la actual terminal aérea se realizaron a partir de 2006 con la construcción de la Terminal 2 y la remodelación de la Terminal 1.

"Actualmente —añade— no existe superficie adicional disponible para incrementar el número de pistas o para realizar grandes obras de infraestructura", aunque existen

mejoras tanto en infraestructura como de operación que permitirían aumentar la capacidad de 61 a 65 operaciones por hora pico.

El documento en poder de EL UNIVERSAL explica que en vista de la próxima saturación del AICM existirá una reasignación de pasajeros al aeropuerto de Toluca en los próximos años, debido a que la capacidad de esta terminal área es alrededor de 8 millones de pasajeros anuales y a que se estima que su demanda local no tendrá incremento significativo a mediano plazo.

"Se estima que a partir de la saturación del AICM se trasladarán pasajeros al aeropuerto de Toluca", considerando que en términos generales el tráfico de pasajeros crecerá con una tasa anual de crecimiento constante (TACC) de 2.5% en los 50 años después del inicio del NAICM, mientras que el número de operaciones crecerá con una TACC de 1.9% en este mismo periodo.

Sin embargo, advierte que la demanda total de pasajeros alcanzará rápidamente la capacidad combinada de Toluca y el AICM.

También se considera la estrategia de descentralizar las operaciones de las aerolíneas de bajo costo a los aeropuertos aledaños, al mismo tiempo que se otorgan incentivos económicos para fomentar tanto la demanda como la oferta de nuevas frecuencias en estos aeropuertos.

De hecho, en su Plan Maestro de Desarrollo 2012-2016 el AICM estableció un calendario de inversiones a corto y mediano plazos para llevar a cabo las obras que permitirán aumentar la capacidad del aeropuerto, mientras entra en operación la nueva terminal aérea, que contempla re-

cursos por 371 millones de pesos.

Algunas acciones previstas para darle más vida al actual aeropuerto capitalino son: nuevo procedimiento de salidas para turbohélices; considerada técnicamente posible y de muy bajo costo, que permitirá reducir el tiempo de separación entre una aeronave "pesada" o "media" que despegue después de una turbohélice de 145 segundos a 70 segundos por operación. Se estima que esto permitiría un ahorro de una hora y 40 segundos en

despegues, lo cual incrementaría la capacidad de mil a mil 50 operaciones al día.

Establecer horarios preferentes para la operación de diversos modelos de aeronaves y establecer incentivos económicos, a nivel de tasas aeroportuarias, a las compañías que operen horarios de poca demanda.

Con esta opción se buscaría modificar los horarios de operación para las aeronaves de menor tamaño a horarios menos congestionados.

Estas modificaciones únicamente permitirían disminuir la saturación en horas pico, sin embargo, no permitirían retrasar la fecha de saturación del AICM.

Descentralizar las operaciones de las aerolíneas de bajo costo a los aeropuertos aledaños al mismo tiempo que se otorgan incentivos económicos para fomentar tanto la demanda como la oferta de nuevas frecuencias en estos aeropuertos, lo que supone llevar a cabo estrategias que atraigan a pasajeros de la zona metropolitana que actualmente utilizan el AICM.

Para este último punto se proponen dos opciones: facilitar el acceso desarrollando múltiples opciones de medios de transporte. Una de las principales complicaciones que define la demanda es la distancia al centro de demanda; por lo tanto, para impulsar la demanda es necesario incrementar la oferta de medios de transporte que conecten el aeropuerto con la zona metropolitana del valle de México y disminuyan los tiempos de traslado.

Para incentivar a las aerolíneas a ofrecer un mayor número de rutas y frecuencias en los nuevos aeropuertos se propone realizar estudios de mercadotecnia que identifiquen los principales intereses de las aerolíneas y los mapeen con el potencial de cada aeropuerto.

Los casos de negocio deben estar basados en cuatro rubros principales: el análisis de las características principales de cada aeropuerto, las rutas potenciales, su disposición, así como la existencia de incentivos y programas de apoyos disponibles.

Además de los posibles análisis



No existe superficie adicional disponible para incrementar el número de pistas o para obras de infraestructura"

**Estudio del gobierno federal**

de demanda, los operadores de aeropuertos cuentan con información detallada del tipo de mercado de cada aeropuerto, así como de las relaciones comerciales de la zona de captación, la presencia de empresas clave en la región o los esfuerzos de promoción turística.

Y, finalmente, cambio en la asignación de slots, tanto para incentivar rutas más atractivas como para incentivar a las aerolíneas de bajo costo a relocalizar sus operaciones en el aeropuerto.

El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México considera que debido a las implicaciones que tendrían estas modificaciones "se esperaría probablemente una respuesta negativa por parte de las aerolíneas de bajo costo o las aerolíneas reubicadas"

## PRONÓSTICOS

Se considera que con mejoras podría prosperar el desempeño del AICM

**32 millones**  
de pasajeros prevén en 2014

**2.5%** crecerá anualmente el tráfico de pasajeros

**371 mdp** usará el AICM para aumentar su capacidad

**65** operaciones estiman mejorar durante la hora pico

**1,050** despegues con la nueva técnica de salidas para turbohélices

## UNA OBRA URGENTE

Entrevista a Gerarco Ruiz Esparza, titular de la SCT

**NACIÓN A12**