



**GRUPO AEROPORTUARIO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**Programa Institucional de Grupo
Aeroportuario de la Ciudad de
México, S.A. de C.V.
2020-2024**

**Grupo Aeroportuario de la Ciudad de
México/Secretaría de Infraestructura,
Comunicaciones y Transportes**

**AVANCE Y RESULTADOS
2021**



Índice

1.- Marco normativo	3
2.- Resumen ejecutivo	5
Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.....	5
3.- Avances y Resultados	7
Objetivo prioritario 1. Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.....	7
4.- Anexo.....	17
Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros	17
Objetivo prioritario 1.- Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.....	17
5.- Glosario	25
6.- Siglas y abreviaturas	27

1

MARCO NORMATIVO

1.- Marco normativo

Este documento se presenta con fundamento en lo establecido en los numerales 40 y 44, de los *Criterios para elaborar, dictaminar, aprobar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los cuales señalan lo siguiente:

40.- Las dependencias y entidades serán responsables de cumplir los programas en cuya ejecución participen y de reportar sus avances.

44.- Asimismo, deberán integrar y publicar anualmente, en sus respectivas páginas de Internet, en los términos y plazos que establezca la Secretaría, un informe sobre el avance y los resultados obtenidos durante el ejercicio fiscal inmediato anterior en el cumplimiento de los Objetivos prioritarios y de las Metas de bienestar contenidas en los programas.

2

RESUMEN EJECUTIVO



2.- Resumen ejecutivo

Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

La SICT con el propósito de articular una red de transporte eficiente y con visión de largo plazo, estableció guías puntuales para ofrecer a las personas pasajeras y usuarios, servicios aeroportuarios de calidad, seguros y accesibles que permitan mejorar la conectividad del país e incidir en el crecimiento económico del país.

En esta línea, GACM con tutela de la Secretaría, orientó sus actividades en dos líneas, la primera de ellas orientada a culminar el proyecto Texcoco que materializa así el compromiso del Gobierno Federal de enmarcar la nueva vida pública de México y la segunda, encaminada a la ejecución de acciones para consolidar el Sistema Aeroportuario Metropolitano, política aérea sin precedente que atenderá la demanda de servicios aeroportuarios para el centro del país. Así, el SAM se visualiza como un punto de inflexión en la historia del sector aéreo al enfocar su operación en el beneficio de las personas y usuarios.

Para la operación propia del Sistema Aeroportuario Metropolitano, es preponderante definir y fortalecer las vocaciones de cada uno de los tres aeropuertos que lo conforman, para que la operación de cada aeropuerto funcione coordinadamente en sintonía con las necesidades del sector y de las personas.

Para este último propósito, GACM trabaja en aras de maximizar cada uno de los aeropuertos y así, continuar con la construcción de una red aeroportuaria para el centro del país.



3

AVANCES Y RESULTADOS



3.- Avances y Resultados

Objetivo prioritario 1. Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.

El país se encuentra en un proceso histórico de transformación que conlleva el cumplimiento de los mandatos constitucionales y colectivos en busca del bienestar general de la población. Bajo este enfoque, GACM orienta sus esfuerzos para el fortalecimiento del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM), objetivo prioritario de la Entidad, el cual dará lugar a una conjugación de diversas infraestructuras aeroportuarias para atender la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.

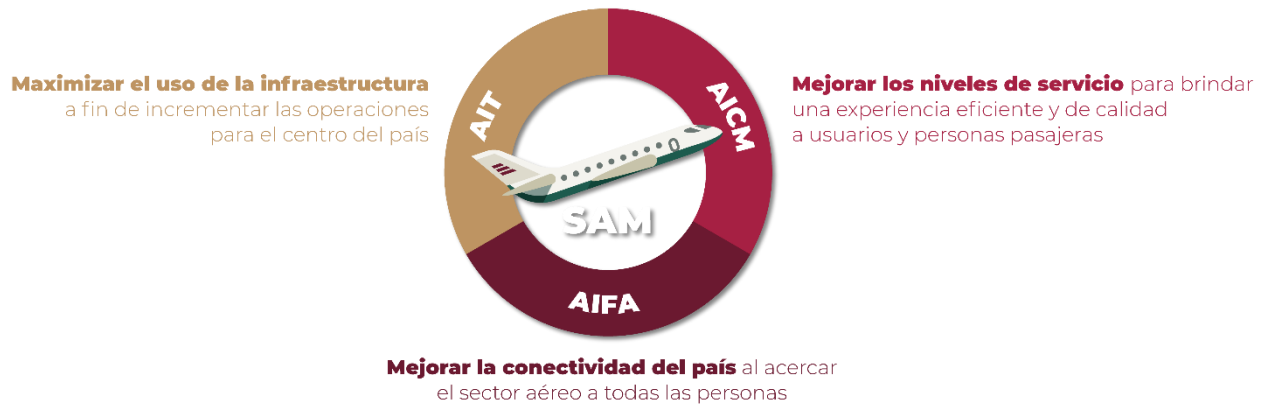
En este sentido, la SICT comprometida con el desarrollo y fortalecimiento de la infraestructura de transporte para el periodo 2020-2024, objetivo al cual día tras día GACM como su brazo ejecutor, contribuye a través de la puesta en marcha de un sistema aeroportuario en la región centro del país que busca maximizar el potencial de cada uno de los aeropuertos que lo conforman en función de brindar un servicio acentuado en eficacia, eficiencia, calidad y mejor experiencia a los usuarios bajo un enfoque de accesibilidad e inclusión.

Así, GACM es receptivo de las necesidades del sector aeroportuario y proactivo a proveer instrumentos y herramientas técnicas que permitan a los aeropuertos del SAM operar de manera armónica para un transporte con visión de largo plazo cercano a todas las personas.

Resultados

Durante 2021, GACM continuó con los trabajos en aras de maximizar cada uno de los aeropuertos del Sistema Aeroportuario y así, continuar con la construcción de una red aeroportuaria para el centro del país a través de enfoques particulares para cada aeródromo.

Figura 1. Sistema Aeroportuario



Como parte de las actividades orientadas al fortalecimiento del SAM, se desarrollaron 32 análisis y estudios con el propósito de implementar estrategias que permitan la toma de decisiones para incidir en las condiciones actuales y futuras del AICM y AIT. Al mismo tiempo, la Entidad continuó con actividades de colaboración con la Secretaría de la Defensa Nacional a fin de brindar asesoría técnica y normativa para la operación del AIFA, aeropuerto nuevo que se suma a la red área del centro del país, en plena armonía con los objetivos de la planeación nacional orientados a mejorar la conectividad de México.

Asimismo, continuaron las actividades de apoyo para la operación del AIFA para ello, en el mes de febrero, se firmó un convenio de colaboración entre GACM y AIFA que permitió brindar asesoría técnico-normativa en temas como pruebas, simulaciones y certificación, entrega de infraestructura, familiarización de instalaciones y equipos, modelo financiero, indicadores aeroportuarios, acompañamiento elaboración de manuales, gestión de riesgos, Modelado de Información de Construcción (BIM), talleres de carga aérea, cumplimiento ambiental y sustentabilidad.

Figura 2. Resumen de asesoría técnica AIFA-GACM



En ánimo de fortalecer el Sistema Aeroportuario, se elaboró y difundió una campaña denominada **“Regresa a Volar”**, la cual dio a conocer medidas sanitarias implementadas en los aeropuertos de México, con la finalidad de garantizar así la seguridad sanitaria al volar y generar confianza entre los usuarios.

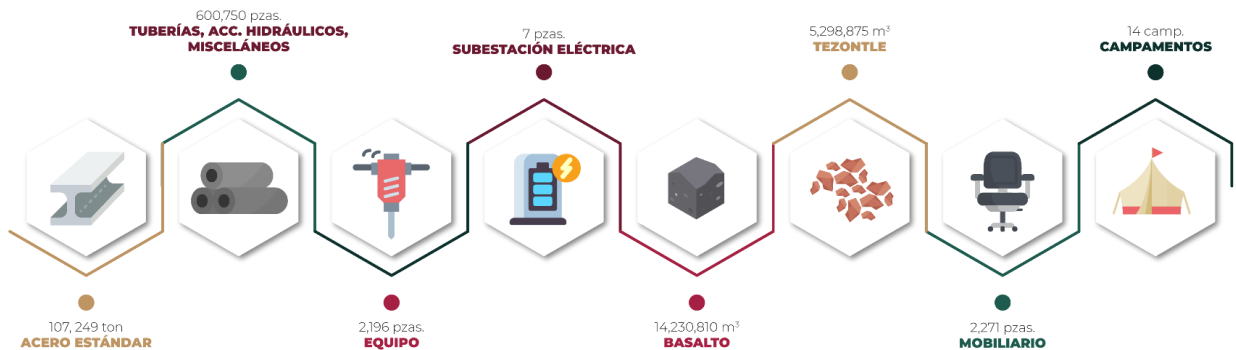
Figura 3. Campaña de Difusión



En paralelo a las actividades y acciones orientadas al SAM, continuaron las actividades del cierre del Proyecto Texcoco, del cual durante el periodo que compete a este informe, se realizaron:

- Pago del monto total derivado de la terminación anticipada de los contratos legalmente resueltos asociados al Proyecto Texcoco.
- Firma de 3 actas con INDAABIN, CONAGUA y SEDATU las cuales concluyen la entrega de la posesión de 4,968 ha que integran el polígono donde se construía el Proyecto Texcoco.
- Transferencia a SEDENA de materiales y equipos adquiridos para el desarrollo del proyecto Texcoco.

Figura 4. Materiales transferidos a SEDENA



Actividades relevantes

Estrategia prioritaria 1.1.- Consolidar la infraestructura aeroportuaria del Sistema Aeroportuario Metropolitano a fin de atender la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.

A partir de la decisión de la cancelación del proyecto Texcoco en atención al interés nacional, durante 2021 continuaron las actividades para avanzar con la conclusión de este propósito. De lo anterior, se firmaron 3 actas con INDAABIN, CONAGUA y SEDATU las cuales concluyen la entrega de la posesión de 4,968 hectáreas que

integraban el polígono donde se construía el Proyecto Texcoco para la construcción del denominado “*Parque Ecológico de Texcoco*”. En línea con lo anterior, en el periodo que se reporta, la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental de la SEMARNAT, entregó a GACM el Acuerdo de Desistimiento, lo cual deja sin efectos la autorización de impacto ambiental del proyecto denominado “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”.

Asimismo, derivado de la determinación de suspender o terminar de forma anticipada los contratos asociados a la construcción del proyecto Texcoco, durante el periodo que se informa, GACM concluyó con pago del monto total de pagos a contratistas y proveedores de servicio relacionados con el proyecto.

En adición a lo anterior, bajo el actuar de la Entidad en uso eficiente de los recursos públicos y para aprovechar los materiales y equipos adquiridos para el desarrollo del proyecto Texcoco para con ellos beneficiar a otros proyectos e instancias, GACM continuó la transferencia de diversos bienes a SEDENA, SICT, ASA, Planta Productora de Mezclas Asfálticas de la Ciudad de México y al Proyecto del Parque Ecológico Lago de Texcoco, entre lo que destacan acero estándar, tuberías, hidráulicos, misceláneos, subestación eléctrica, basalto, tezontle, mobiliario y campamentos.

Como parte de la ejecución de las actividades derivadas del marco de colaboración con SEDENA encaminadas al trámite de estudios, permisos, concesiones y licencias requeridas para la apertura del AIFA ante AFAC, se coadyuvó con la gestión para el trámite de autorización, información y, en su caso, comentarios a 13 proyectos ejecutivos técnico-aeronáutico, seis reportes mensuales de construcción, cuatro proyectos ejecutivos de programas de instrucción de seguridad de la Aviación (AVSEC) y, dos comentarios a reportes mensuales de construcción.

Se firmó un convenio de colaboración entre AIFA y GACM que permitió brindar asistencia técnica normativa y recomendaciones a través de 14 talleres, en 46 sesiones y, 28 reuniones directivas.

Durante 2021, realizaron análisis y estudios relacionados con:

- **AICM**, estimación de demanda 2021-2025 y actualización de proyecciones; infraestructura; programa de obras
- **AIFA**, comparativo de costos totales para personas pasajeras, vuelos con base en tarifas aprobadas del aeropuerto y comparativo de empleados de aeropuertos mexicanos y su relación con la demanda atendidas
- **AIT**, incentivos aeronáuticos que incluye un comparativo de tarifas; programa de obras.



- **SAM**, población potencial de los aeropuertos del SAM de acuerdo con tiempos de recorrido (isócronas) con destino a cada aeropuerto; comparativo de automatización de procesos de migración en aeropuertos; aerolíneas de bajo costo en AICM y AIT.

Estrategia prioritaria 1.2.- Promover un sistema aeroportuario con niveles de servicio y seguridad que contribuyan a la satisfacción de las personas usuarias y al cuidado del medio ambiente.

Se realizaron análisis y diagnósticos relacionados con el estado que guarda la infraestructura de los aeropuertos del SAM, así como generación de propuestas enfocadas a mejorar los niveles de servicio del AICM: propuesta de suministro de agua potable para el AICM; propuestas de ampliación de la Terminal 1 y salas de última espera de la Terminal 2; Análisis de los Niveles de Servicio de las Salas de Última Espera de la Terminal 1 del AICM con el objeto de determinar el área óptima necesaria para cada sala de espera y proporcionar posibles soluciones.

Durante 2021, se elaboraron propuestas conceptuales de mejora asociada al uso de tecnología: uso de una aplicación móvil para que usuarios de los aeropuertos que componen el SAM puedan tener acceso a itinerarios de vuelo, información de aerolíneas, servicios, conectividad entre aeropuertos, etc.; Implementación del Radar Satelital para monitoreo periódico topográfico del AICM; registro de usuarios mediante la identificación de datos biométricos e; implementación de una plataforma de Control de Obra Pública Aeroportuaria.

Se instrumentó un tablero de control con el objetivo de medir el desempeño del AICM y cuya información permitirá a nivel estratégico, la toma de decisiones asociada a los niveles de servicio de los aeropuertos como parte del SAM. El Tablero, considera información del desempeño relacionado con personas pasajeras, carga, operaciones, financieros, servicios, así como análisis comparativo entre estos rubros.

En línea con lo anterior, se realizaron ocho reportes trimestrales de seguimiento al desempeño del AICM Y AIT. Para el AICM, los reportes dan seguimiento a 19 indicadores en los rubros de operación, servicio, financiero y administrativos, mientras que, para el AIT, se considera el monitoreo a 17 indicadores segmentados en competitividad, financieros y de productividad.

Asimismo, se elaboró una propuesta conceptual de un plan de sustentabilidad con el objetivo de alinear a los aeropuertos que integran el SAM con diversos acuerdos internacionales en los cuales México es signatario, así como con la normatividad nacional en materia de medio ambiente, sustentabilidad y en la estrategia nacional para la implementación de la agenda 2030 para el desarrollo sostenible.



Estrategia prioritaria 1.3.- Maximizar el potencial del Sistema Aeroportuario Metropolitano para atender la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.

Para el AICM, se elaboraron propuestas conceptuales relacionadas con: conexión de la Vía Tapo a Periférico Norte; apertura de la calle Santos Dumont que facilite el tránsito de usuarios desde la Terminal 2 hasta Vía Tapo, Periférico Oriente y Circuito Exterior Mexiquense; conexión del Periférico Oriente con la Terminal 1 mediante la construcción de viaducto elevado; construcción de un CETRAM; ampliación de un aerotrén para la conexión de las personas pasajeras del CETRAM a la Terminal 1; conexión de la ruta del Mexibús Cd. Azteca – AICM con el aeropuerto; construcción de un estacionamiento en zona oriente del polígono del aeropuerto.

Debido al impacto que tuvo en el sector aéreo la pandemia por COVID-19, la demanda de servicios aeroportuarios presentó una lenta recuperación, sin embargo, existen rutas y frecuencias nacionales e internacionales que no fueron activadas, a pesar del levantamiento de algunas restricciones de vuelos. A fin de acelerar la recuperación de la demanda, se realizó un análisis de posibles destinos nacionales e internacionales que permitiría incrementar la cantidad de personas pasajeras transportadas y operaciones realizadas en el AICM y, al mismo tiempo, otorgar mayor oferta de vuelos a los usuarios de este aeropuerto.

Como parte de las actividades enfocadas a maximizar el potencial del SAM, durante 2021, con el objetivo de conocer el origen y comportamiento de los recursos del AICM y de los Grupos Aeroportuarios de México, se realizaron 11 análisis financieros, cuatro análisis comparativos trimestrales con los grupos aeroportuarios del país. Asimismo, se realizó un análisis a fin de presentar la situación financiera del AICM, del sector aeroportuario y un panorama de la economía del país durante 2021.

En línea con el fortalecimiento del SAM, GACM elaboró un Plan de Mercadotecnia conceptual, con el propósito de determinar posibles metas a alcanzar en términos de posicionamiento de marca y negocio, a través de la identificación de audiencias clave a atender, los mensajes y mecanismos de comunicación a utilizar, así como la estrategia general de promoción.



Estrategia prioritaria 1.4.- Consolidar a GACM como una organización transparente, íntegra, eficiente, eficaz y sustentable que permita responder a los desafíos del SAM.

Para consolidar una institución que permita hacer frente a los compromisos que coadyuven a impulsar proyectos de infraestructura aeroportuaria a través del fortalecimiento del SAM, durante 2021 se realizaron actividades orientadas a tal propósito, como lo fue la difusión campaña “Regresa a Volar”, que dio a conocer las medidas sanitarias implementadas en los aeropuertos de México, para garantizar la seguridad sanitaria al volar y generar confianza entre los usuarios. La campaña, fue presentada en más de 25 medios, alcanzó una difusión en las 32 entidades federativas a través de radio, medios impresos como periódicos y revistas, digitales, espectaculares y puentes.

En cumplimiento con el cumplimiento normativo de los más altos estándares de medio ambiente y sustentabilidad, se implementó una Política corporativa de sustentabilidad la cual se enfocó en la definición de lineamientos generales de la Política, en la que se definió la misión, visión y objetivos de esta y que permiten trabajar en el desdoblamiento de la Cultura de la Sustentabilidad dentro de la institución.

Comprometidos con mejorar la gestión operativa institucional, para el periodo de reporte de este informe, fueron diagramados y documentados dos documentos técnicos cuyo contenido establece tareas específicas y pasos a seguir relacionados con la “Gestión del Suministro de Personal Técnico y Administrativo para Proyecto de Infraestructura Aeroportuaria”, así como el “Proceso de Planeación Estratégica de Tecnologías de Información y Comunicaciones”. Asimismo, se desarrolló una aplicación informática denominada “Control para el ejercicio del gasto” con el objetivo de documentar la información relacionada al histórico de pagos realizados por la Entidad a prestadores de bienes y servicios para contar así con un repositorio de información en contexto presupuestal y que a su vez contribuya a la generación de informes analíticos institucionales.

Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 1

Indicador		Línea base (Año)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Meta 2024 de la Meta para el bienestar o tendencia esperada del Parámetro
Meta para el bienestar	Relación de personas pasajeras transportadas a través del Sistema Aeroportuario Metropolitano.	0.40 (2019)	0.40	0.17	0.28	0.41
Parámetro 1	Variación porcentual de personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano	5.4% (2019)	5.4%	-56.5%	62.9%	12.3%
Parámetro 2	Variación porcentual de la carga transportada por vía aérea en el centro del país.	-4.3% (2019)	-4.3%	-13.1%	21%	8.1%

4

ANEXO

4.- Anexo.

Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros

Objetivo prioritario 1.- Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.

1.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR			
Nombre	Relación de personas pasajeras transportadas a través del Sistema Aeroportuario Metropolitano.		
Objetivo prioritario	Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.		
Definición	Mide el número de personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano (Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Aeropuerto Internacional de Toluca, Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles) con respecto a la población total del país.		
Nivel de desagregación	Región centro del país	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Proporción	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Segundo trimestre del ejercicio posterior al periodo de observación
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

Método de cálculo	$PPSAM_t = \left(\frac{PPTSAM}{PT} \right)$				
	<p>Donde:</p> <p>PPSAM: Proporción de personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano con respecto a la población total</p> <p>PPTSAM: Personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano</p> <p>PT: Población Total</p> <p>t: Año de observación.</p>				
Observaciones					
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (2019)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Meta 2024	
0.40	0.40	0.17	0.28	0.41	
Nota sobre la Línea base		Nota sobre la Meta 2024			
El Sistema Aeroportuario Metropolitano sienta sus bases a partir del ejercicio 2019, por lo que a partir de este ejercicio se cuentan con datos disponibles para el cálculo de la Línea base.		Derivado del impacto en el sector aéreo derivado de la pandemia por COVID-19 las metas para los ejercicios 2020 a 2023 son menores a la línea base, no obstante, el valor para 2024 es mayor a la línea base.			
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2021					
Nombre variable 1	Personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano (millones)	Valor variable 1	36.2	Fuente de información variable 1	Agencia Federal de Aviación Civil

Nombre variable 2	Población Total (millones)	Valor variable 2	129	Fuente de información variable 2	Consejo Nacional de Población
Sustitución en método de cálculo	(36.2/129) =0.28				

1.2 Parámetro

ELEMENTOS DEL PARÁMETRO			
Nombre	Variación porcentual de personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano		
Objetivo prioritario	Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.		
Definición	Mide la variación porcentual de las personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano (Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Aeropuerto Internacional de Toluca y Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles).		
Nivel de desagregación	Región centro del país	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Segundo trimestre del ejercicio posterior al periodo de observación
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México
Método de cálculo	<p>Donde:</p> $VPPT = \left(\frac{PPASAM_t}{PPASAM_{t-1}} - 1 \right) \times 100$		

	<p>VPPT: Variación porcentual de las personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano</p> <p>t: Año de observación</p> <p>t-1= Año inmediato anterior</p> <p>PPASAM t: Personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año actual</p> <p>PPASAM t-1: Personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año inmediato anterior</p>				
Observaciones					
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (2019)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Meta 2024	
5.4	5.4	-56.5	62.9	12.3	
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
			<p>Tendrá una variación.</p> <p>El valor de la meta para el ejercicio 2020 presenta una variación negativa derivado del impacto de la pandemia COVID-19 al sector aéreo.</p>		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2021					
Nombre variable 1	Personas pasajeras transportadas por las líneas aéreas que utilicen los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano (millones)	Valor variable 1	36.16	Fuente de información variable 1	Agencia Federal de Aviación Civil
Nombre variable 2	Personas pasajeras transportadas	Valor variable 2	22.19	Fuente de información variable 2	Agencia Federal de Aviación Civil

	<p>por las líneas aéreas que utilicen aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año inmediato anterior (millones)</p>				
Sustitución en método de cálculo	$((36.16/22.19)-1) * 100 = 62.9$				

1.3 Parámetro

ELEMENTOS DEL PARÁMETRO			
Nombre	Variación porcentual de la carga transportada por vía aérea en el centro del país.		
Objetivo prioritario	Fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano que atienda la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país.		
Definición	Mide la variación porcentual de la carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano (Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Aeropuerto Internacional de Toluca y Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles).		
Nivel de desagregación	Región centro del país	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Segundo trimestre del ejercicio posterior al periodo de observación



Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México		
Método de cálculo	$VPCT = \left(\frac{CTSAM_t}{CTSAM_{t-1}} - 1 \right) \times 100$				
Observaciones	<p>Donde:</p> <p>VPCT: Variación porcentual de la carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano</p> <p>t: Año de observación</p> <p>t-1: Año inmediato anterior</p> <p>CTSAM t: Carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año actual</p> <p>CTSAM t-1: Carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año inmediato anterior</p>				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (2019)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2024	Meta 2024
-4.3	-4.3	-13.1	21	21	8.1
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
			<p>El valor de la meta para el ejercicio 2020 presenta una variación negativa derivado del impacto de la pandemia COVID-19 al sector aéreo. A pesar de que el valor obtenido en 2019 representa una variación negativa, la meta para 2024 se espera positiva derivado de un incremento en la carga transportada.</p>		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2021					
Nombre variable 1	Carga transportada	Valor variable 1	622.722	Fuente de información variable 1	Agencia Federal de Aviación Civil

	<p>por vía aérea desde</p> <p>y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año actual (miles de toneladas)</p>				
Nombre variable 2	<p>Carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país por los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano carga transportada por vía aérea desde y hacia el centro del país a través de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano del año inmediato anterior (miles de toneladas)</p>	Valor variable 2	514.557	Fuente de información variable 2	Agencia Federal de Aviación Civil
Sustitución en método de cálculo	$((622.722/514.557)-1) * 100 = 21$				



5

GLOSARIO

5.- Glosario

Aerolínea de bajo costo: aerolínea que ofrece una tarifa más económica a cambio de eliminar determinados servicios que reciben las personas pasajeras de aerolíneas tradicionales, o bien, a cambio de cobrar estos servicios de forma adicional.

Indicadores aeroportuarios: herramienta clave para el seguimiento y evaluación del desempeño de un aeropuerto de acuerdo con la normativa nacional, internacional y mejores prácticas establecidas en otros aeródromos.

Isócronas: mapas de áreas que establece tiempos de recorrido, es este caso, a cada uno de los aeropuertos del sistema aeroportuario metropolitano.

Modelado de Información de Construcción: modelos BIM por sus siglas en inglés (Building Information Modeling), son modelos virtuales sobre infraestructura construida que se pueden traducir como una herramienta versátil para el manejo de información, reportes, control de datos, mejora de estudios de mantenimiento, entre otras ventajas.

Modelo financiero: herramienta que proporciona un panorama general sobre la vida financiera de una entidad para un determinado lapso.

Plan de mercadotecnia: documento cuyo propósito es determinar posibles metas a alcanzar en términos de posicionamiento de marca y negocio, a través de la identificación de audiencias clave a atender, los mensajes y mecanismos de comunicación a utilizar, así como la estrategia general de promoción.

Salas de última espera: espacio destinado para la permanencia y circulación de personas pasajeras que permite el abordaje a la aeronave.

Tablero de control: herramientas analíticas permite eficientar la toma de decisiones de una Entidad al combinar el análisis colaborativo de información junto con la visualización de datos.

Tarifas: tarifas que se cobran a las aeronaves comerciales, privadas y de carga, que son en gran medida, un factor determinante para implementar rutas o ampliar el mercado en un aeropuerto.

6

SIGLAS Y ABREVIATURAS



6.- Siglas y abreviaturas

AFAC: Agencia Federal de Aviación Civil

AICM: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

AIFA: Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles

AIT: Aeropuerto Internacional de Toluca

ASA: Aeropuertos y Servicios Auxiliares

CONAGUA: Comisión Nacional del Agua

GACM o Entidad: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A de C.V

INDAABIN: Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales

PI: Programa Institucional de GACM 2020-2024

PSCyT: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024

SAM: Sistema Aeroportuario Metropolitano

SEDATU: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

SEMARNAT: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

SICT: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes