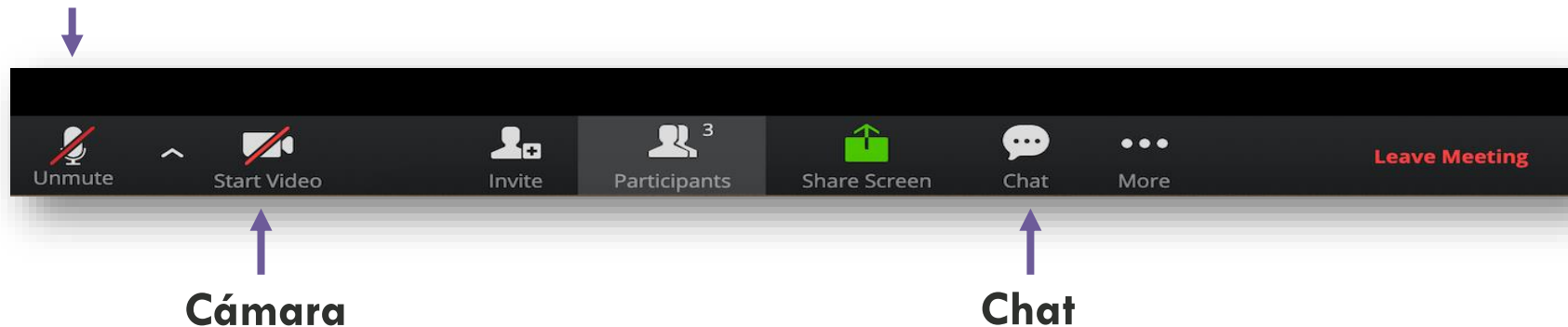


# Gracias por su participación.

## La reunión comenzará en breve.

- Durante esta reunión, su cámara estará apagada y su micrófono silenciado.
- Los presentadores y las presentaciones aparecerán en sus pantallas durante la duración de la reunión..
- Envíe sus preguntas y comentarios utilizando la función de "Chat". Estos se abordarán durante la parte de Preguntas/Comentarios de la agenda.
  - Active el "Chat" para enviar.

**Silenciar**



**Proyecto HCAA No. 6915 22**  
**Actualización del Plan Maestro del**  
**Aeropuerto Internacional de Tampa**  
**(MPU) 2022**

**Reunión Pública #2**

16 de noviembre de 2022





# Agenda

**Introducción/Comentarios de apertura**

**El Estado del TPA**

**Actualización del Plan Maestro**

- **Actualización del Plan Maestro 2022: Descripción General**
- **Requisitos de la Puerta de Embarque de la Aeronave**
- **Zona de Embarque D**
- **Capacidades del Área Terminal para Atender a 35 Millones de Pasajeros Anuales**
- **Capacidad del Aeródromo**
- **Próximos Pasos**







# El Estado del TPA





# Actualización del Aeropuerto Internacional de Tampa

Divulgación Pública de la Actualización del Plan Maestro de 2002





# TAMPA INTERNATIONAL AIRPORT



Annual Passengers  
**23,448,336**  
(Projected for FY23)  
Daily Average 64,242

**4 Airsides / 58 Gates**



**23,000**  
Approx. Parking Spaces



Highest Traffic Month  
**March**  
**2,252,769**

**436,618,673**  
Pounds of Cargo  
Calendar Year 2021



Lowest Traffic Month  
**September**  
**1,336,353**

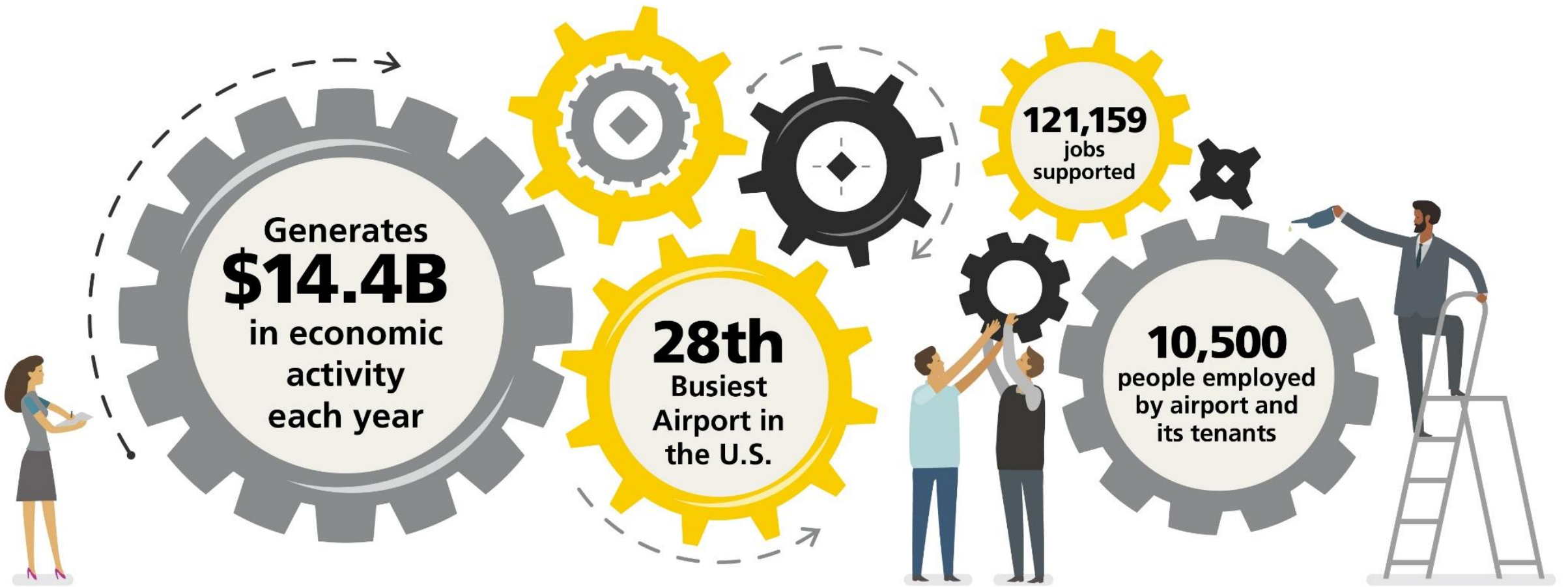


**66**  
Shops & Restaurants

**3 HCAA General Aviation Airports**  
Peter O. Knight, Plant City,  
Tampa Executive







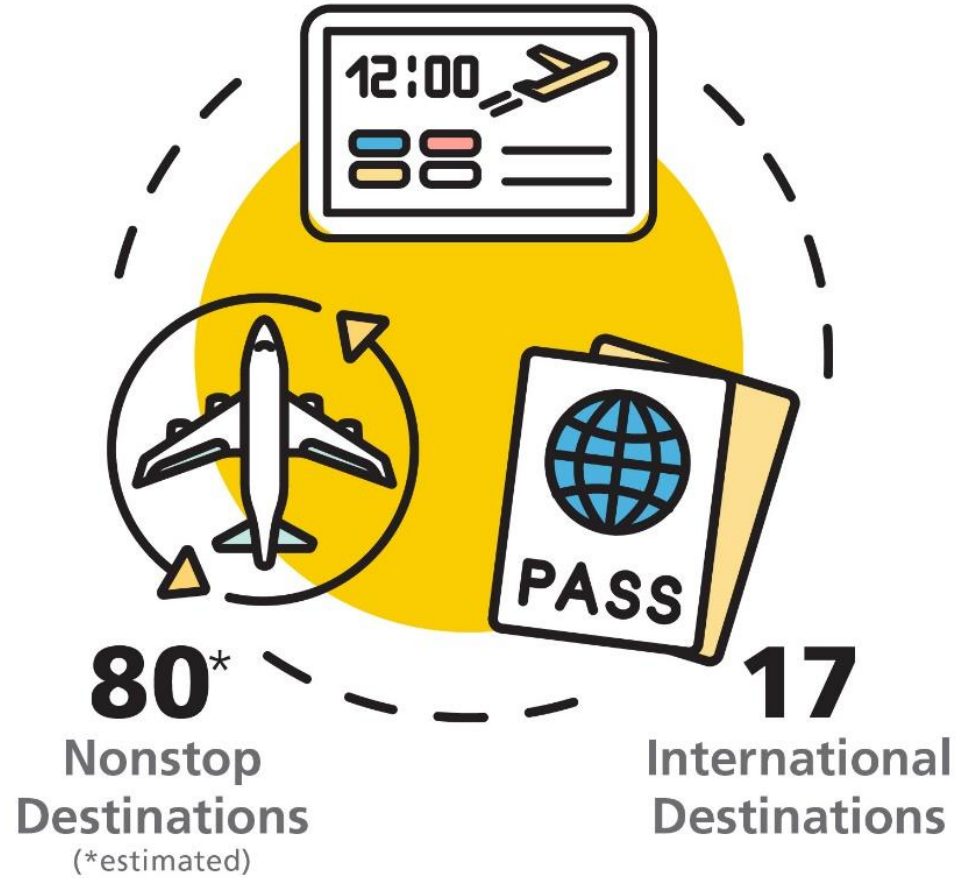
Fuente: Estudio de impacto económico de la aviación FDOT 2019

## Top 3 Largest Airline Market Share by percentage



# 500

Daily Flight Operations



## Top 10 Markets for Tampa

1. New York

2. Chicago

3. Detroit

4. Atlanta

5. Philadelphia

6. Denver

7. Boston

8. Dallas

9. Minneapolis

10. Baltimore



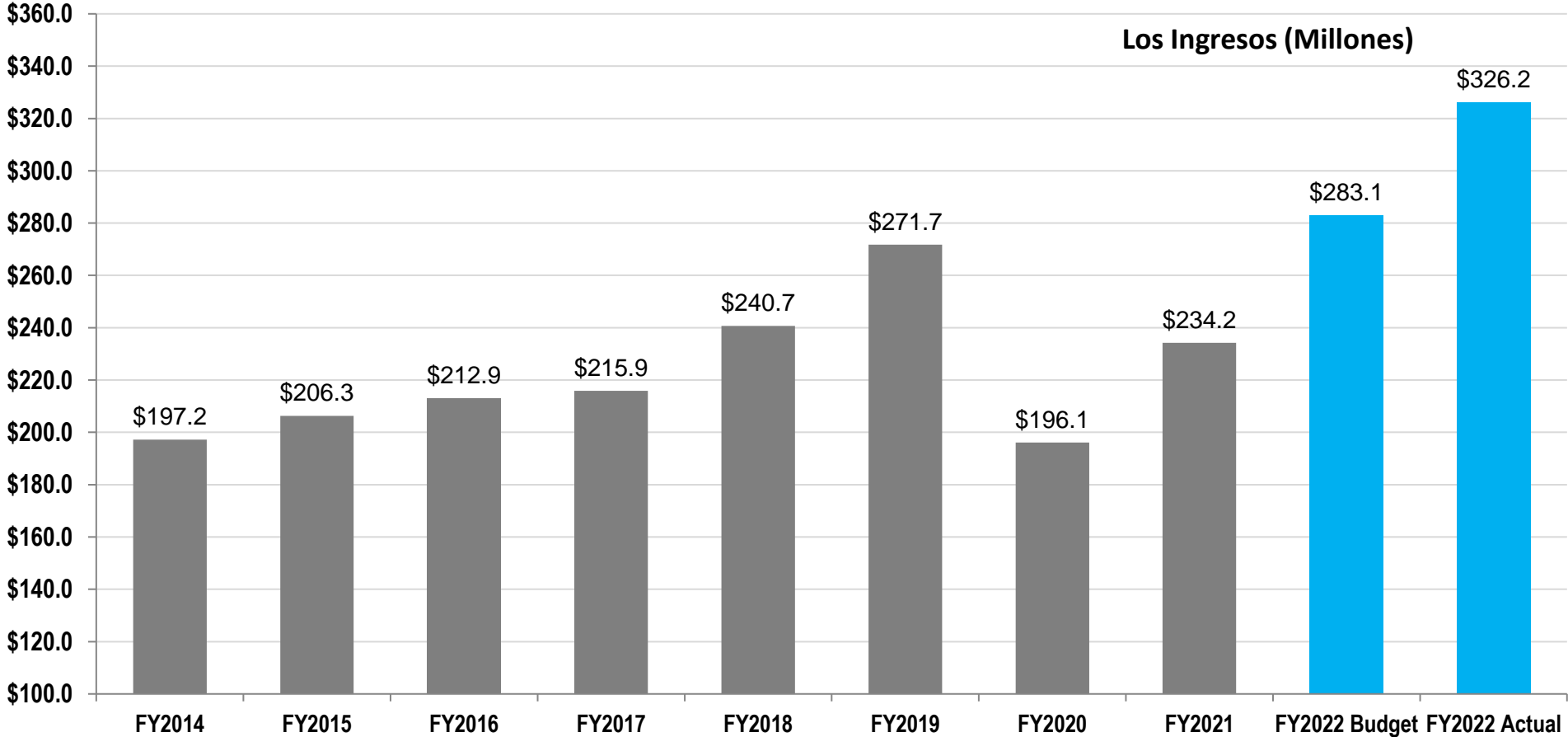
# Fundamentales de Nuestro Modelo Comercial

- Único Distrito Especial Independiente
  - Gobierno Con Propósito Comercial Único
  - Poseer, Operar Todos los Aeropuertos Públicos en el Condado
- Regulado Federalmente
  - Debe ser autosuficiente
  - Nuestros ingresos solo pueden utilizarse en el aeropuerto y deben estar vinculados a los fines del aeropuerto; no puede ir a otros proyectos comunitarios



# Año Fiscal 2022: Ingresos Operativos Brutos

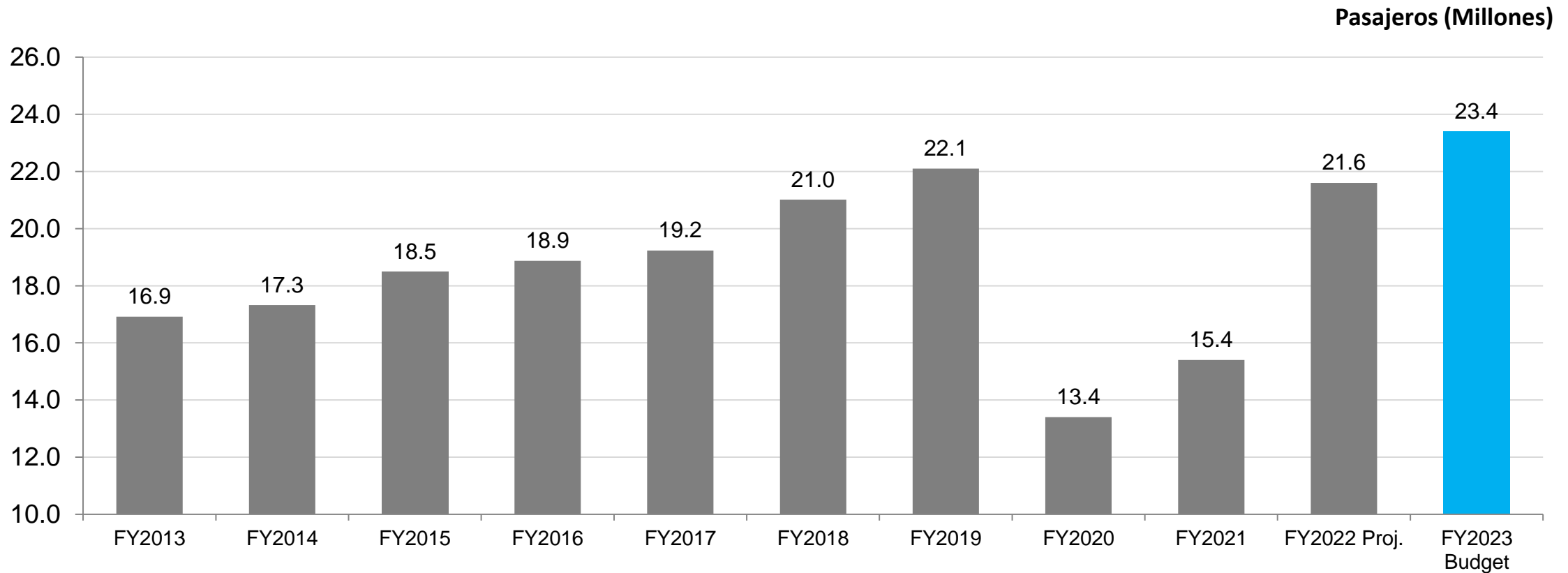
El Aeropuerto Internacional de Tampa generó \$326,242,147 en ingresos operativos durante el año fiscal 2022, \$92 millones más que el año fiscal 2021



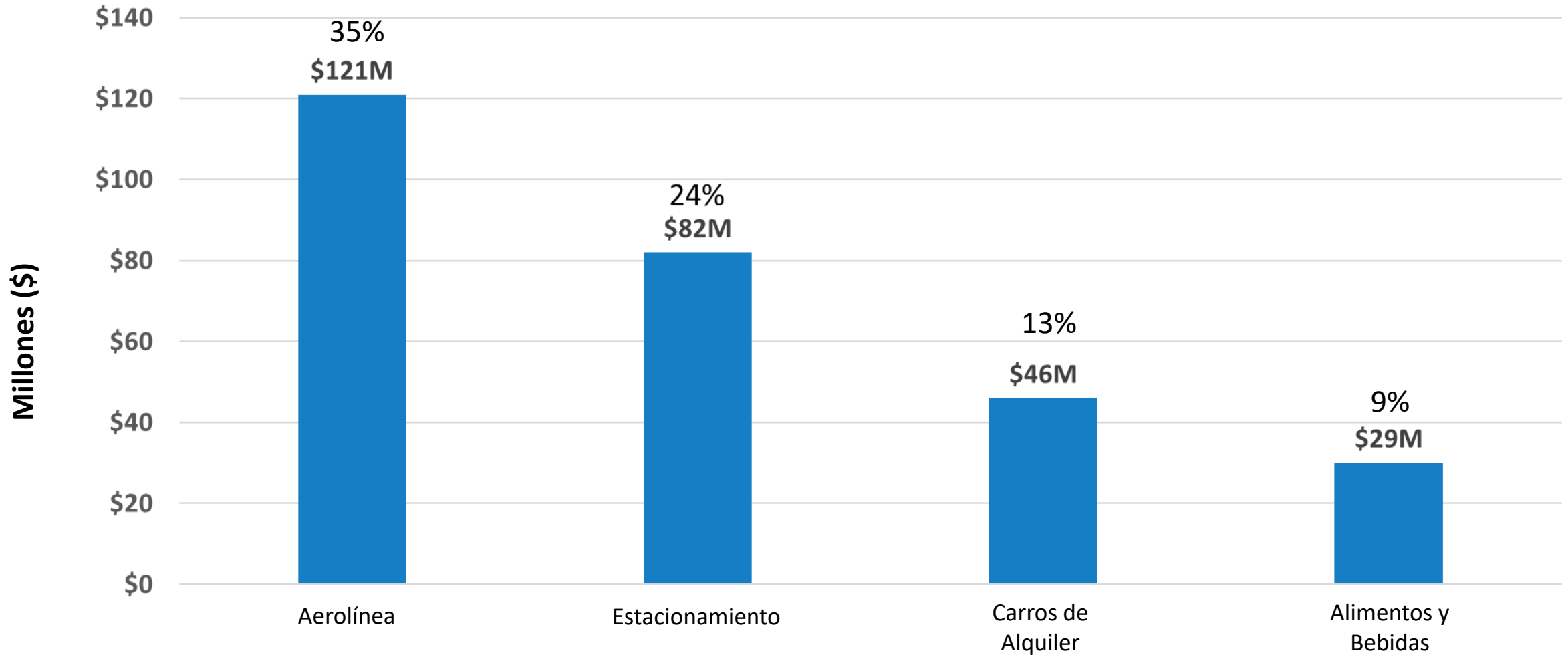


# Proyección de Pasajeros para el Año Fiscal 2023

Se proyecta que el Aeropuerto Internacional de Tampa manejará 23,448,336 pasajeros durante el año fiscal 2023, un aumento del 8.7 % en comparación con el año fiscal 2022 y un 5.2 % por encima de los niveles previos a la pandemia del año fiscal 2019



# FY2023 Principales Fuentes de Ingresos Operativos (presupuestado)

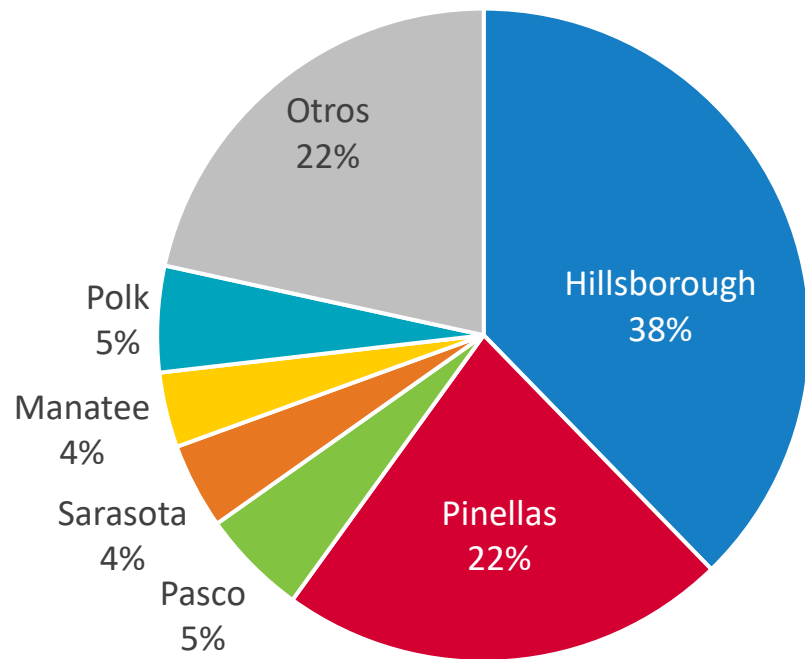




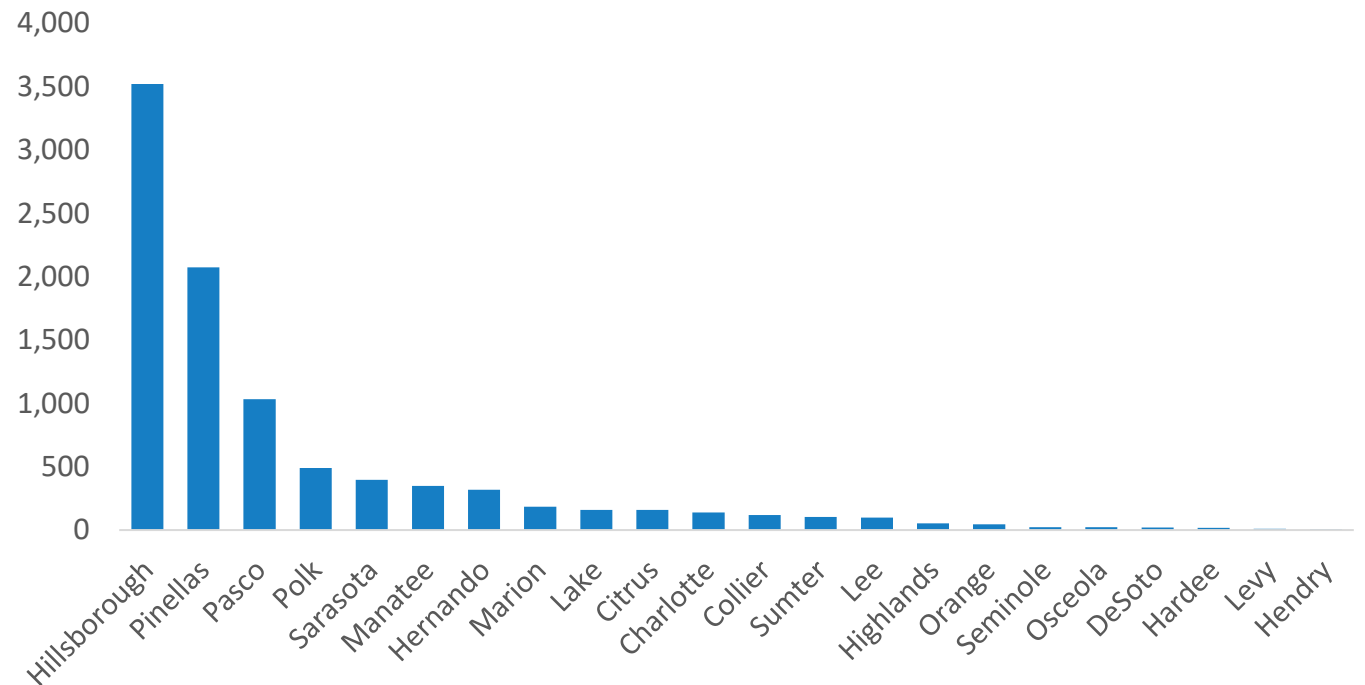
# Hillsborough y Pinellas Contribuyen el 60% del Tráfico Originario

## Más de 3,700 pasajeros originarios diarios provienen de otros condados del área

Tráfico doméstico de TPA por condado



Tráfico doméstico diario de TPA por condado de O&D (PDEW)



Fuente: ADI Airport Catchment Analytics (YE junio 2022) – TPA Primary and Secondary Catchments

# Nuevas Aerolíneas

2022

virgin atlantic



2021







Virgin

G-VJAZ

Virgin Atlantic

AIRBUS A330-900

RAYS

MENZIES

# TPA Más Grande Sin Servicio

| Doméstico |           |
|-----------|-----------|
| Ciudad    | 2019 PDEW |
| SAN       | 202.9     |
| SMF       | 80.6      |
| SNA       | 66.7      |
| SJC       | 62.5      |
| GSO       | 60.8      |
| ABQ       | 56.3      |
| MSN       | 46.1      |
| AVL       | 42.8      |
| OAK       | 42.6      |
| RNO       | 40.0      |
| DSM       | 39.2      |

| Internacional |           |
|---------------|-----------|
| Ciudad        | 2019 PDEW |
| AMS           | 51.7      |
| CDG           | 37.4      |
| FCO           | 34.2      |
| SJO           | 31.2      |
| DUB           | 27.7      |
| SDQ           | 25.9      |
| PUJ           | 25.7      |
| MEX           | 23.3      |



Fuente: Diio Mi YE Dec 2019, PDEW= Pasajeros diarios en cada trayecto



# Servicio Aéreo: Fomentando TPA y Tampa Bay

Octubre de 2022 | Las Vegas



37 reuniones de aerolíneas celebradas



Ranked by J.D. Power 2022

# #1 LARGE AIRPORT IN NORTH AMERICA for Customer Satisfaction



Tampa  
International  
Airport





# Introducción del Equipo

# Introducción del Equipo

EQUIPO DE HCAA



EQUIPO DE RICONDO



**Pete Ricondo, PE**

*Gerente de Proyecto*



**29** Años de experiencia en consultoría aeroportuaria



**Sebastien Carreau**

*Líder de Servicios Técnicos*



**20** Años de experiencia en consultoría aeroportuaria

Subconsultores







# Actualización del Plan Maestro 2022: Descripción General



# ¿Qué es una Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto?

***“Un plan maestro de aeropuerto es un estudio integral de un aeropuerto y generalmente describe los planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo para satisfacer la demanda futura de aviación”.***

- FAA Advisory Circular 150/5070 –  
6B – Airport Master Plans

Responde a las necesidades de transporte aéreo local y regional



Sirve como hoja de ruta para lograr la visión de HCAA y las estrategias de mejora del aeropuerto para TPA



Refleja las tendencias nuevas y emergentes de la industria



Asegura el cumplimiento de los cambios en curso en los criterios de diseño del aeropuerto



Guía desarrollo y mejoras del aeropuerto en el futuro



# ¿Por qué Preparar una Actualización del Plan Maestro?



Anticipar y preparar para la demanda futura



Mantenerse proactivo, dado el valor económico de TPA como puerta de entrada a la costa oeste de Florida



Elaborar una estrategia para el desarrollo cohesionado del aeropuerto

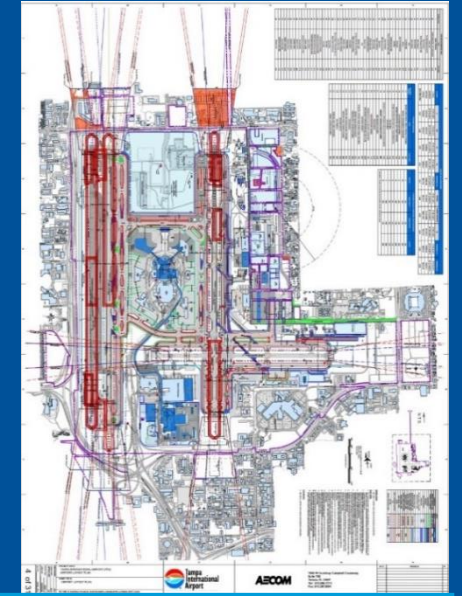


Mantener la sostenibilidad financiera a largo plazo



Aprovechar las fuentes de financiamiento estatales y federales

*Culmina con un Plan de Distribución del Aeropuerto Actualizado*



Federal Aviation Administration Airport Improvement Program (AIP)



# Historial de Actualización del Plan Maestro 2012 de TPA

Fase 1: Descongestión

COMPLETO

Centro de Alquiler de Autos



Transporte de Personas Automatizado



Expansión de la Terminal Principal y Reurbanización de Concesiones



Fase 2: Habilitación

COMPLETO

Desarrollo SkyCenter



Expansión en la Acera



Fase 3: Expansión

COMENZANDO

Zona de Embarque D Diseño y construcción (16 puertas giratoria nacionales e internacionales)





# Metas de Actualización del Plan Maestro 2022



Formular pronósticos a 20 años para el aeropuerto



Revalidar el plan de la Zona de Embarque D y evaluar el tiempo para la construcción inicial de la Terminal Norte



Identificar tendencias y tecnologías más nuevas o emergentes



Validar las capacidades de la terminal, la calzada y la acera para atender a 34 millones de pasajeros anuales



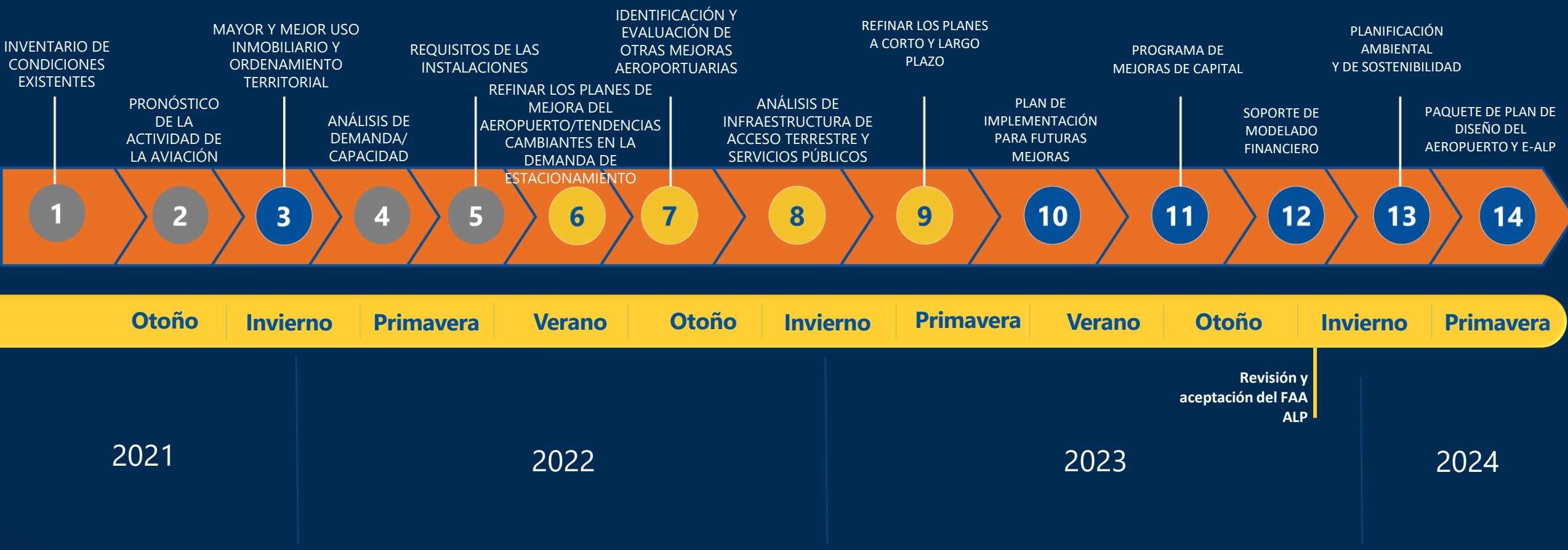
Evaluar la capacidad existente del aeródromo de TPA



Evaluar las necesidades y oportunidades para mejoras adicionales de la capacidad

En curso

# Calendario de Proyectos de MPU 2022



Revisión y aceptación del FAA ALP







# Requisitos de la Puerta de Embarque de la Aeronave





# Inventario de Puertas de Aeronaves por Zona de Embarque

## PUERTAS

Doméstica

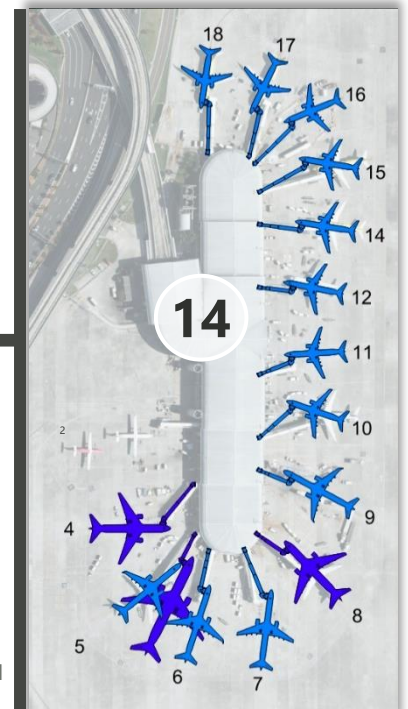
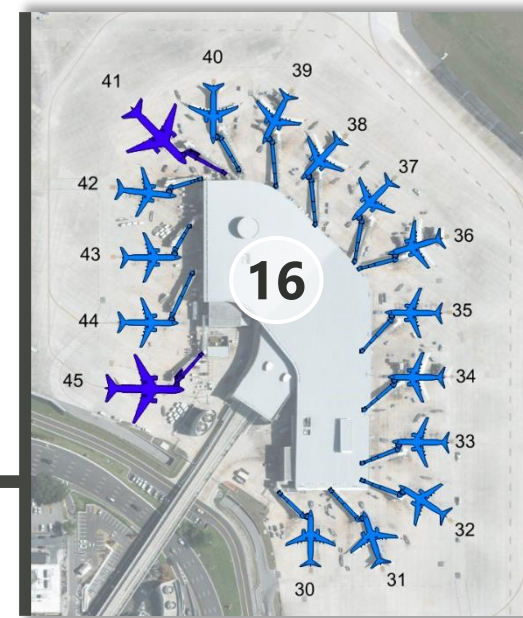
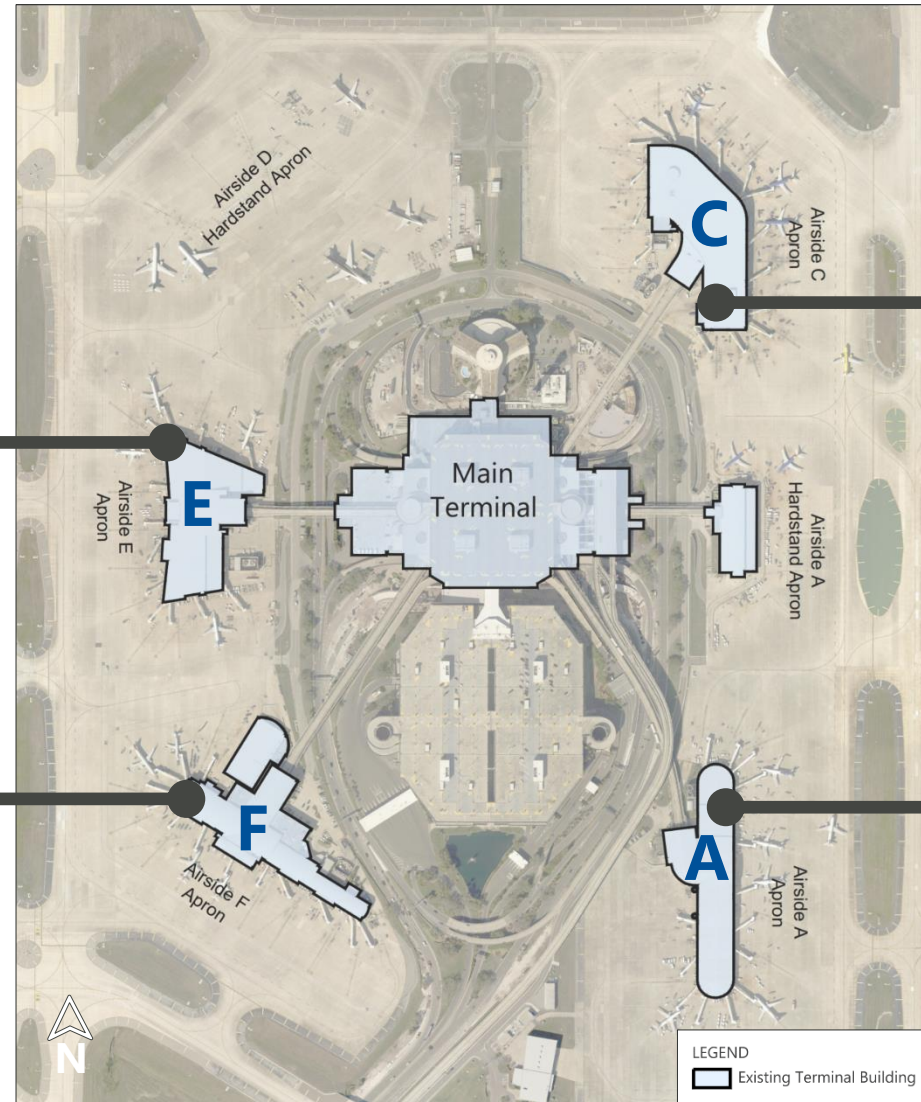
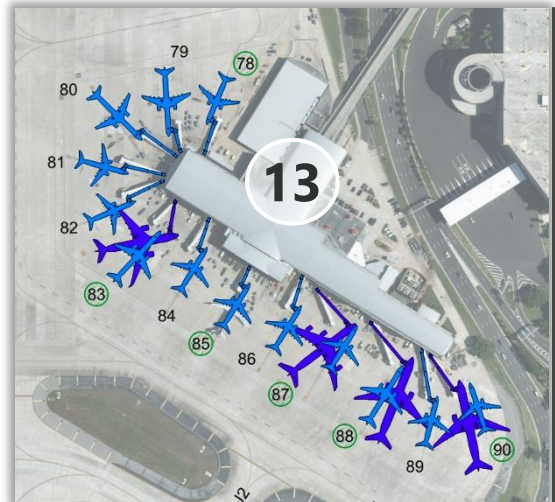
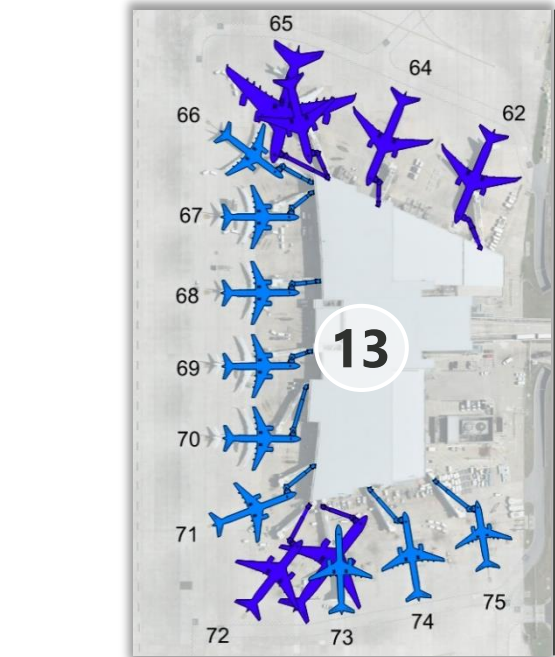
50<sup>1</sup>

Internacional

6

Total

56



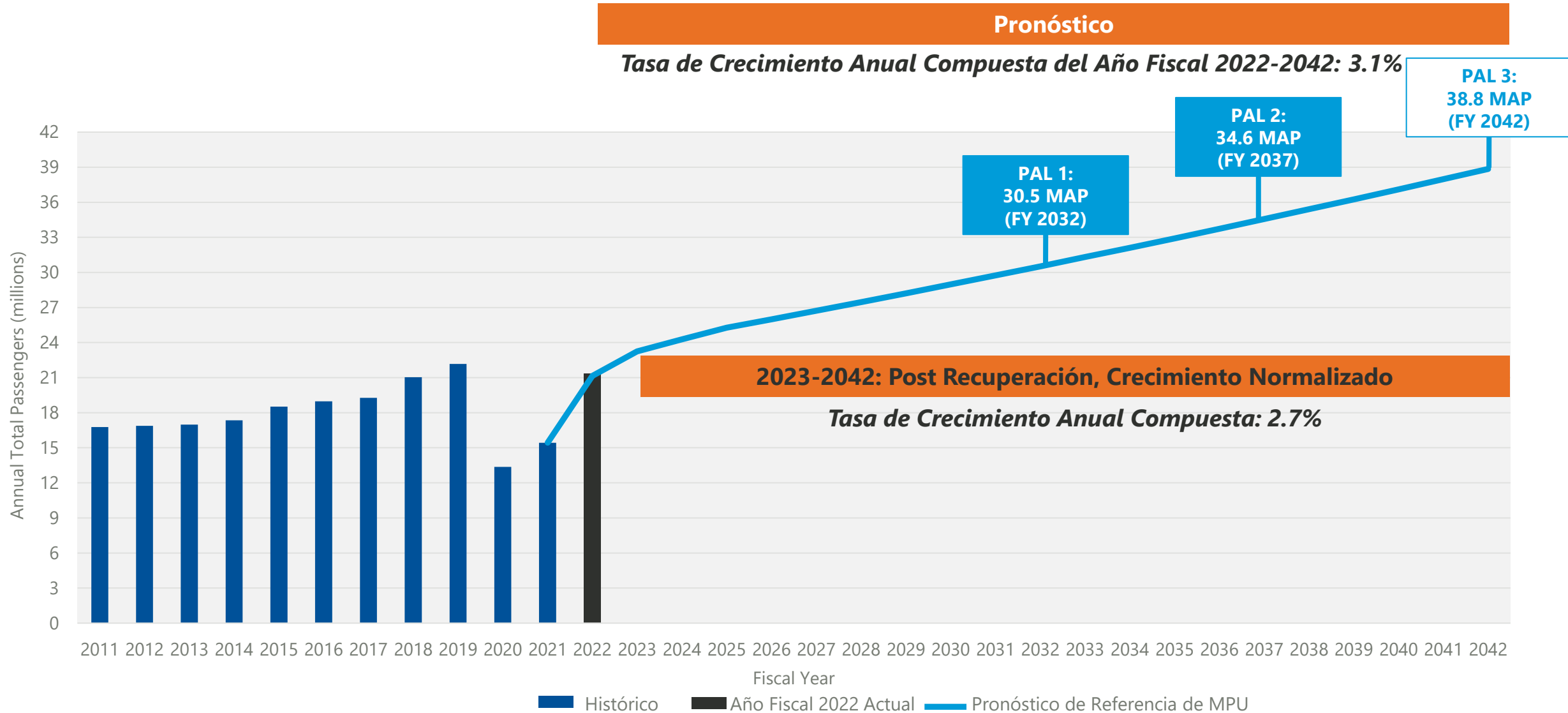
Aeronaves de fuselaje estrecho
 Aviones de fuselaje ancho
 Puerta nacional/internacional (Puerta batiente)

13 Número de puertas

<sup>1</sup> Domestic Gates Only. Gates A1 and A3 are excluded from this inventory since they are used predominantly for commuter operations.



# Niveles de Actividad de Planificación (PALs) de MPU para 2022



Nota: La recuperación total se logrará cuando el promedio móvil de los embarques de pasajeros de 12 meses vuelva a los volúmenes del año fiscal 2019, lo que se pronostica que ocurrirá en el año fiscal 2023.



# FY 2032 | PAL 1 (30.5 MAP)

## Requisitos de la Puerta de Embarque de la Aeronave

**Zone de Embarque C**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



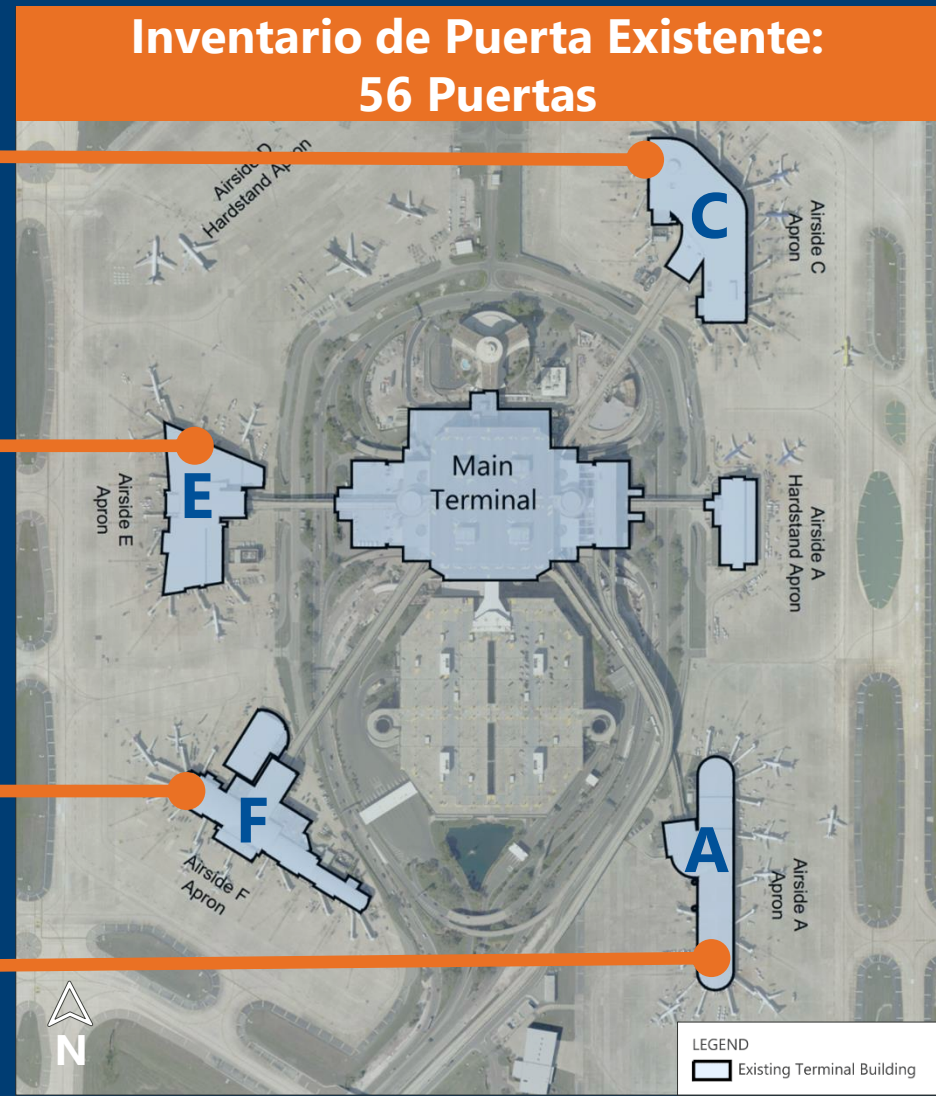
**Zone de Embarque E**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



**Zone de Embarque F**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



**Zone de Embarque A**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



**TOTAL DE PUERTAS  
NECESARIAS**

**69**  
**(Déficit de 13)**



Notas: MAP – millones de pasajeros anuales; Inventario de puertas y necesidades futuras basadas en el número máximo de puertas en servicio (equivalente a cuerpo estrecho). Excluye las puertas A1 y A3.

# FY 2037 | PAL 2 (34.6 MAP)

## Requisitos de la Puerta de Embarque de la Aeronave

**Zona de Embarque C**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



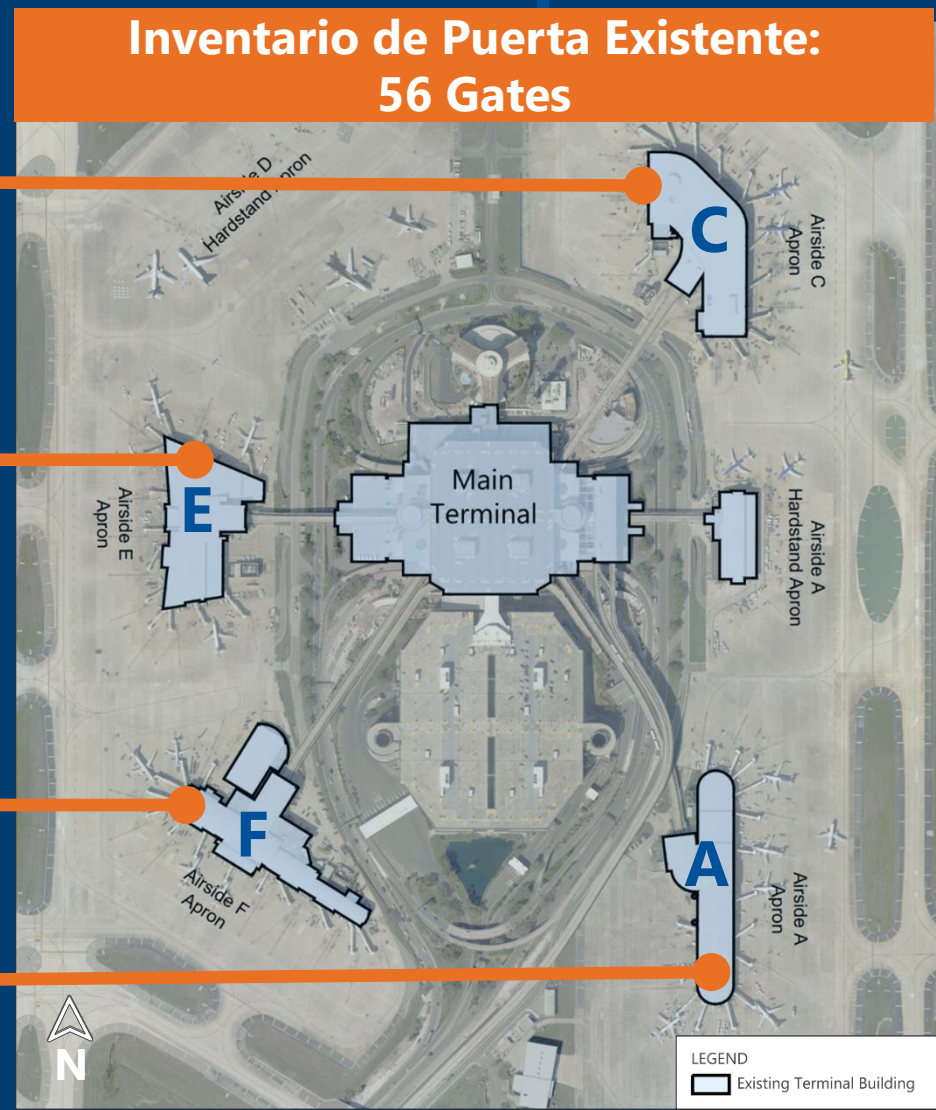
**Zone de Embarque E**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



**Zone de Embarque F**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



**Zone de Embarque A**  
Se Necesitan Puertas Adicionales



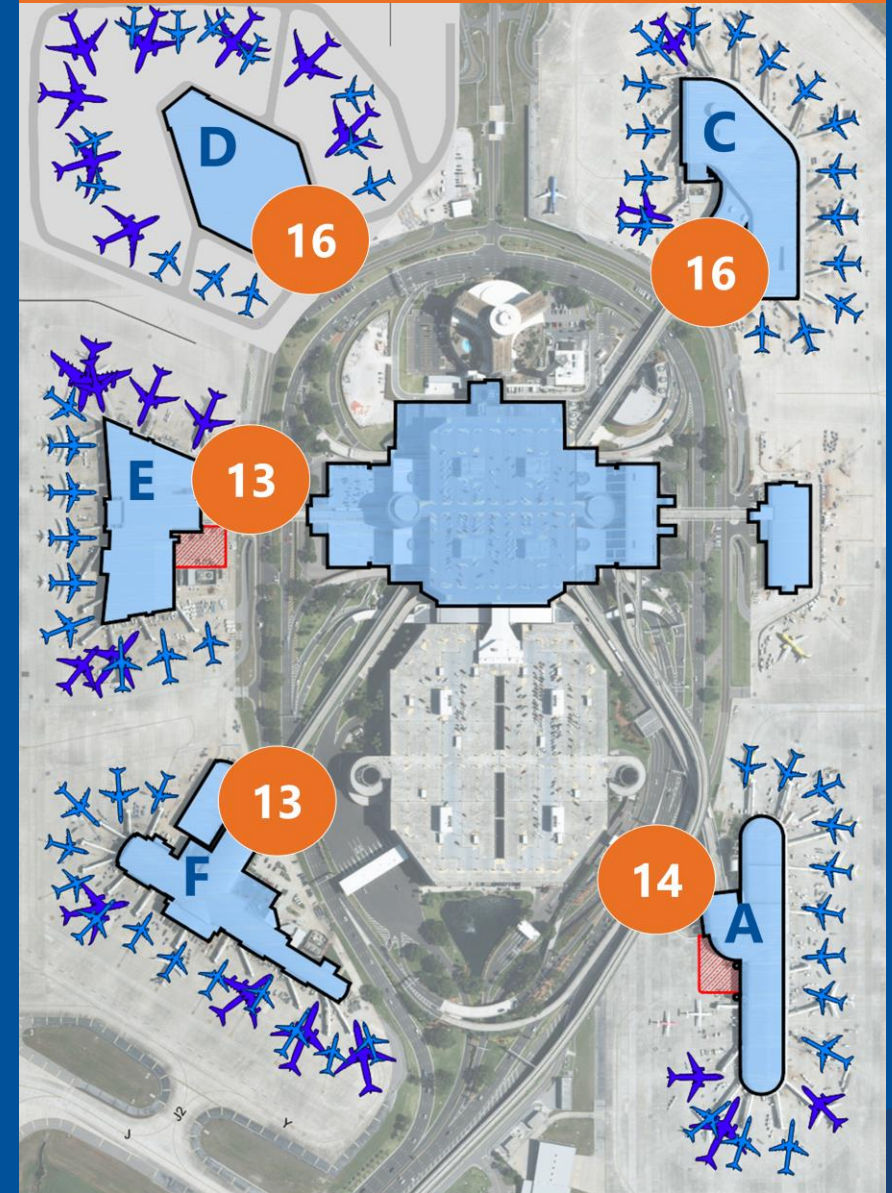
**TOTAL DE PUERTAS NECESARIAS**  
**75**  
**(Déficit de 19)**



# Zona de Embarque D Contribución de la Capacidad de la Puerta

*La implementación de la Zona de Embarque D, combinada con reubicaciones de aerolíneas, satisface adecuadamente las necesidades de las puertas de embarque para PAL 1 (año fiscal 2032) y PAL 2 (año fiscal 2037), que es cuando se proyecta que el aeropuerto alcance aproximadamente 35 millones de pasajeros anuales (MAP).*

Inventario de Puertas Resultante:  
72 Puertas



## LEGEND

 Narrowbody Aircraft

 Widebody Aircraft

 13 Number of Gates







# Programa e Implementación de Zona de Embarque D



# El Programa de la Zona de Embarque D

16 Puertas de Aviones

3 niveles domestico y terminal  
aérea internacional

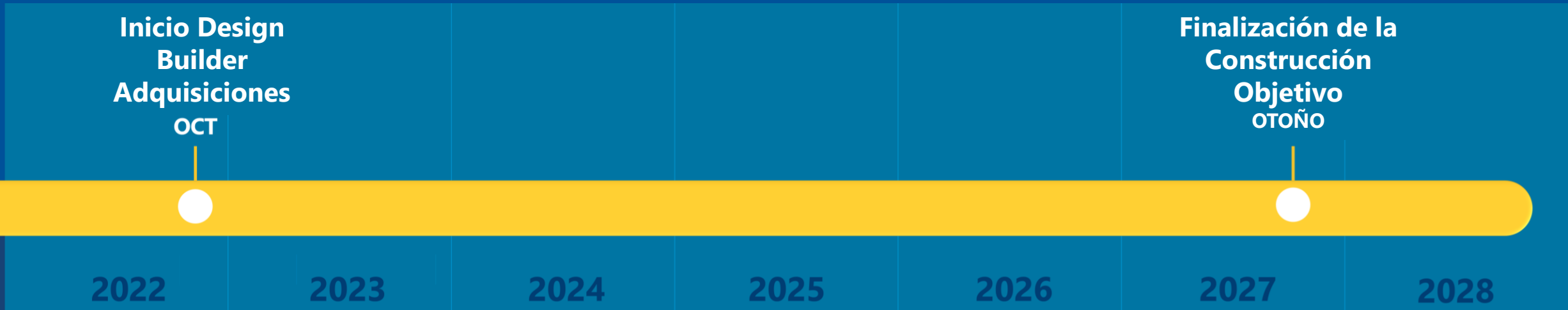
560,000 pies cuadrados



# Características y Línea de Tiempo

La instalación de tres niveles incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- Funciones de aerolíneas en todos los niveles
- Punto de control de control de seguridad de la Administración de Seguridad del Transporte (TSA)
- TSA Checked Baggage Inspection System (CBIS) and Checked Baggage Reconciliation Area (CBRA)
- Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) de EE. UU.
- Concesiones y otros programas comerciales
- Espacios comunes del edificio, baños y pasillos de circulación.\
- Estación de lanzadera para conectividad con la terminal principal

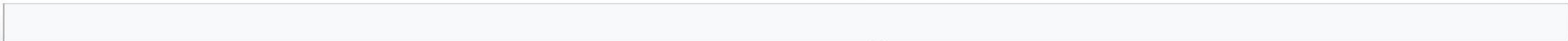






Tampa  
International  
Airport

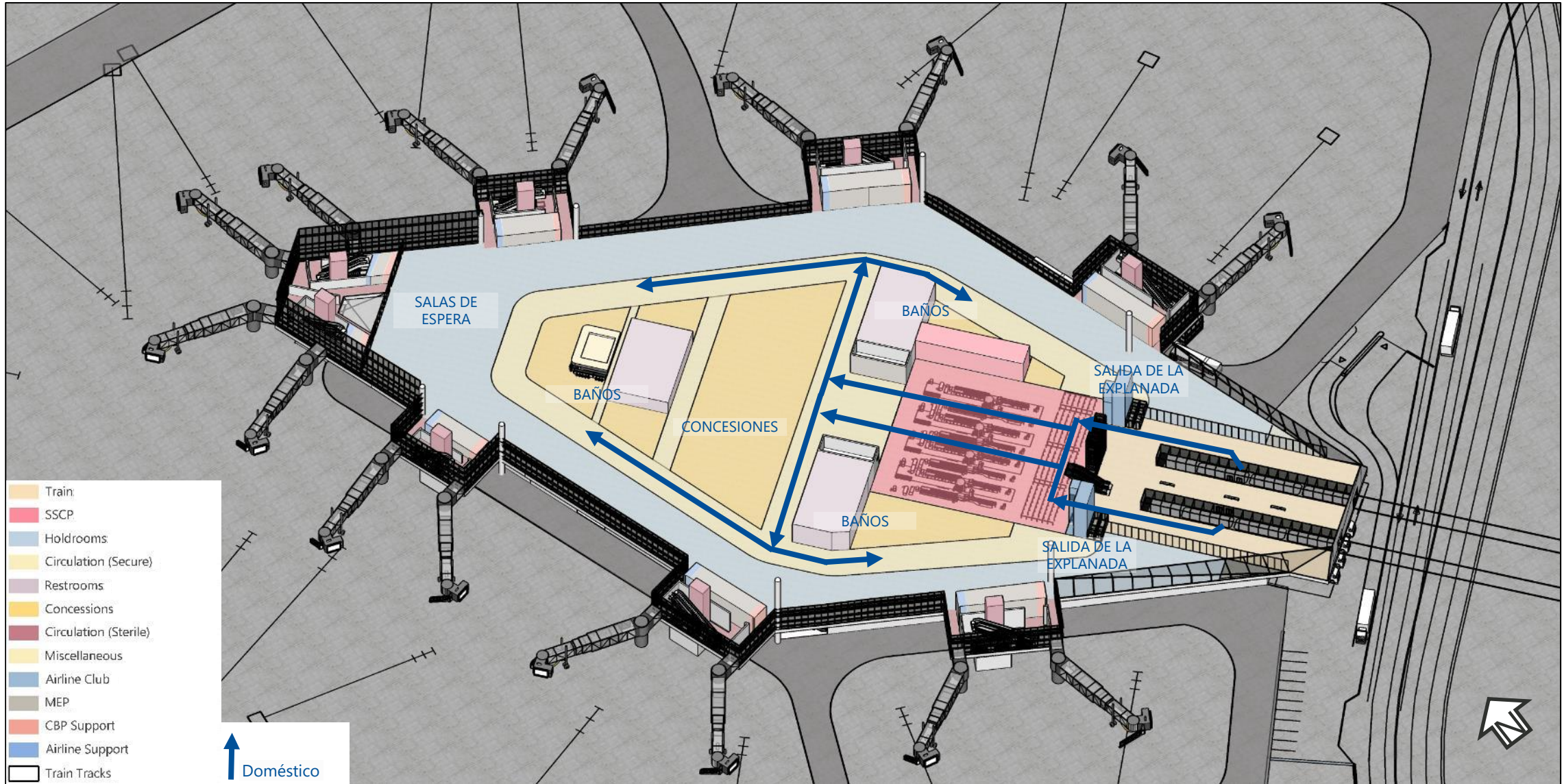
New Airside D



00:00.00

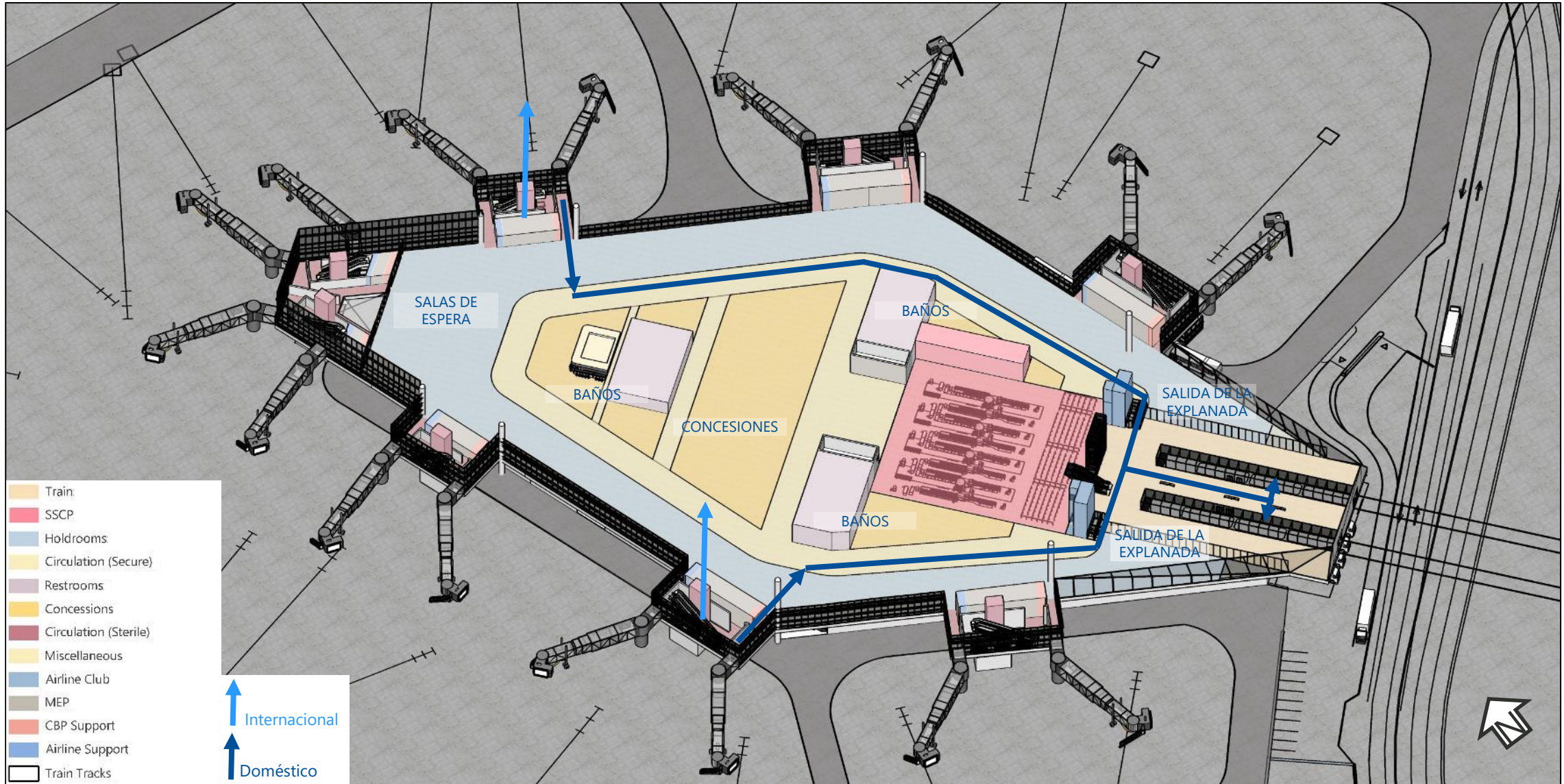


# Nivel de Vestíbulo (Nivel 2): Pasajeros que Salen





# Nivel de Vestíbulo (Nivel 2): Pasajeros que Llegan

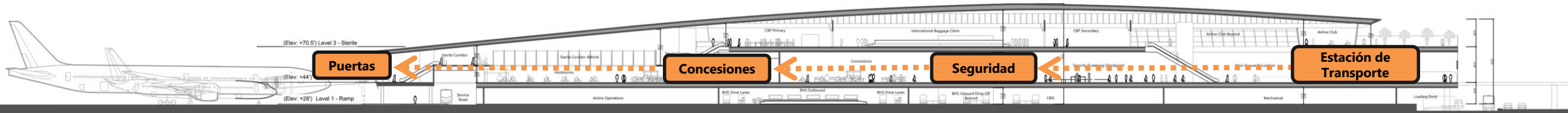




# Flujos de Pasajeros

Transporte Terrestre

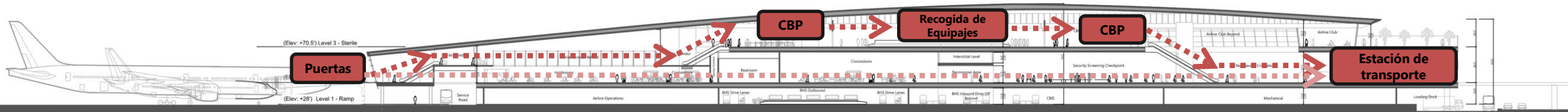
Zona de Embarque y Puertas de Aeronaves



↑ Pasajeras que Salen

Transporte Terrestre

Zona de Embarque y Puertas de Aeronaves



↑ Pasajeros internacionales que llegan

↑ Pasajeros nacionales que llegan



# Estimaciones de Costos de la Zona de Embarque D

- En septiembre de 2022, la Junta de la Autoridad aprobó \$787,384,000 para el programa de Desarrollo de la Zona de Embarque D de la Autoridad, comúnmente conocido como Fase 3 del Plan Maestro como parte del Presupuesto de Capital de \$891 millones para el año fiscal 2023
- La Fase 3 del Plan Maestro será financiada por una combinación de fuentes de financiamiento con aproximadamente el 49% del total financiado por subvenciones de terceros o PFC.

| Título del Proyecto                    | Costo Estimado | Financiación de Terceros y PFC      |                       |                           |                                |
|--|----------------|-------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------------|
|  |                | Fondos Federales de Infraestructura | Subvenciones del FDOT | Bonos Respaldados Por PFC | Bonos Respaldados Por Ingresos |
| Desarrollo de la Zona de Operaciones D | \$787,384,000  | \$38,710,317                        | \$111,656,611         | \$232,000,000             | \$405,017,072                  |

- Más de \$637 millones de los costos del proyecto Desarrollo de Zona de Embarque D se pagarán a través de la emisión de dos emisiones de bonos durante el cuarto trimestre de 2024; una emisión de \$405 millones de bonos de retención senior respaldados por ingresos y una emisión separada de \$232 millones de bonos de retención subordinados respaldados por PFC
- Los \$38.7 millones en Fondos Federales de Infraestructura planeados para la Fase 3 del Plan Maestro fueron proporcionados a la Autoridad como parte de los \$25 millones de fondos bipartitos para la Ley de Infraestructura proporcionados por el Congreso en 2021





# Capacidades del Área Terminal para Atender a 35 Millones de Pasajeros Anuales



# Estándares de Nivel de Servicios (LOS)



| ADRM 11 <sup>a</sup> EDICIÓN | ADRM 9 <sup>a</sup> EDICIÓN | EL FLUJO             | RETRASOS             | COMODIDAD   |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------|-------------|
| Sobrediseño                  | A - Excelente               | Libre                | Ninguno              | Excelente   |
| Sobrediseño                  | B - Alto                    | Estable              | Muy Pocos            | Alto        |
| Óptimo                       | C - Bueno                   | Estable              | Aceptable            | Bueno       |
| Subóptimo                    | D - Adecuado                | Inestable            | Pasable              | Adecuado    |
| Subóptimo                    | E - Inadecuado              | Inestable            | Inaceptable          | Inadecuado  |
| Insuficiente                 | F – Fracaso                 | Desglose del Sistema | Desglose del sistema | Inaceptable |

Note: ADRM – Airport Development Reference Manual



Passenger Facilities Requirements and Strategies and Parameters for Future Development

Source: International Air Transport Association (IATA).

# Rendimiento de la Capacidad de las Instalaciones - Nivel de Llegada





Nivel de Llegada – Dispositivo de Reclamo de Equipaje

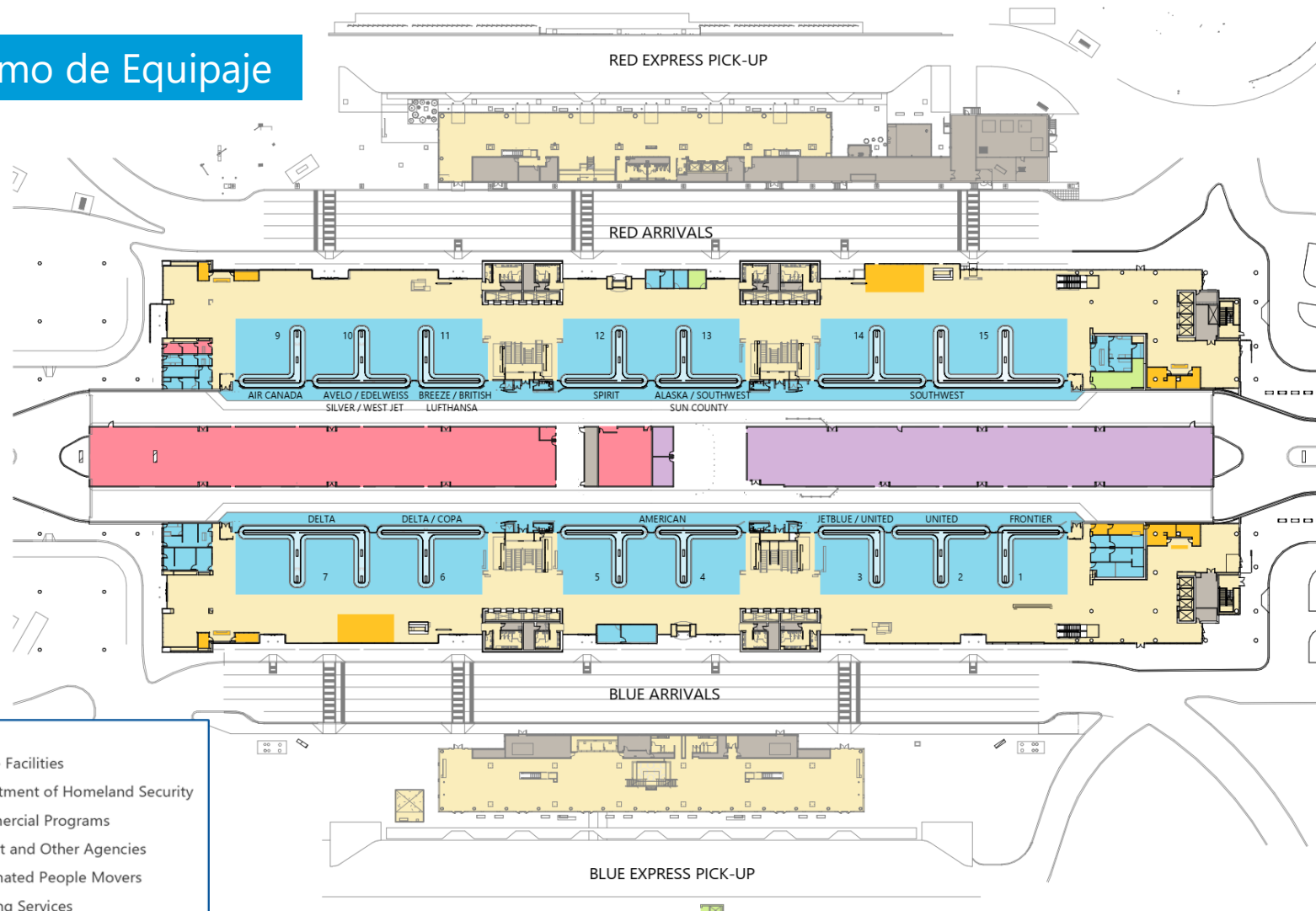
**Unidades Existentes en Azul: 7**  
**Unidades Existentes en Rojo: 7**

| PAL 1    | PAL 2    |
|----------|----------|
| 2032     | 2037     |
| 30.5 MAP | 34.6 MAP |

|              |
|--------------|
| Óptimo       |
| Subóptimo    |
| Insuficiente |

LEGEND

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
|  | Airline Facilities              |
|  | Department of Homeland Security |
|  | Commercial Programs             |
|  | Airport and Other Agencies      |
|  | Automated People Movers         |
|  | Building Services               |
|  | Other Common                    |





# Rendimiento de la capacidad de las instalaciones - Nivel de Salida

## Nivel de Salida - Mostradores de Facturación

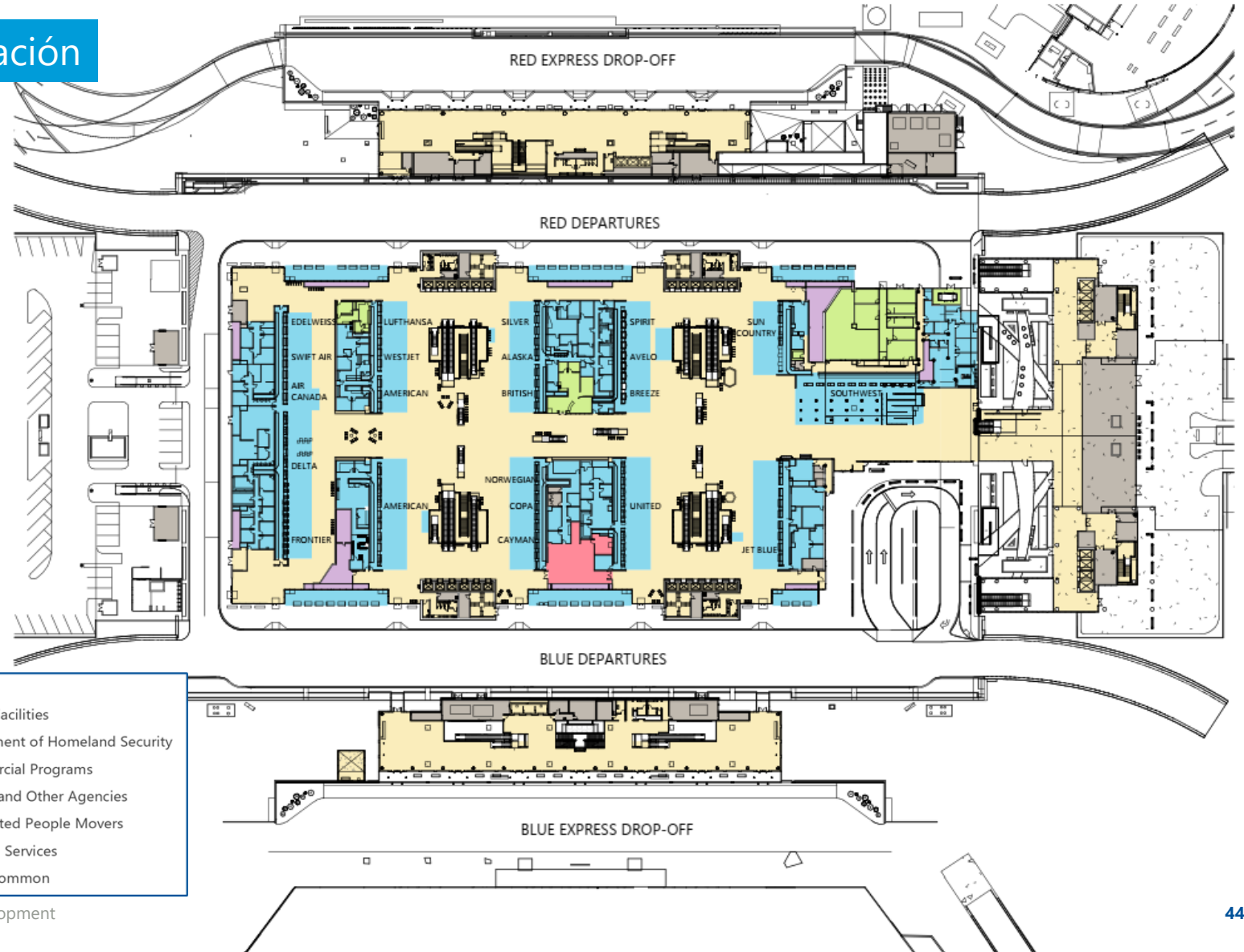
Existing Counters: 182

| PAL 1    | PAL 2    |
|----------|----------|
| 2032     | 2037     |
| 30.5 MAP | 34.6 MAP |

|              |
|--------------|
| Óptimo       |
| Subóptimo    |
| Insuficiente |

LEGEND

- Airline Facilities
- Department of Homeland Security
- Commercial Programs
- Airport and Other Agencies
- Automated People Movers
- Building Services
- Other Common



# Rendimiento de la Capacidad de la Instalación: Nivel de Transferencia

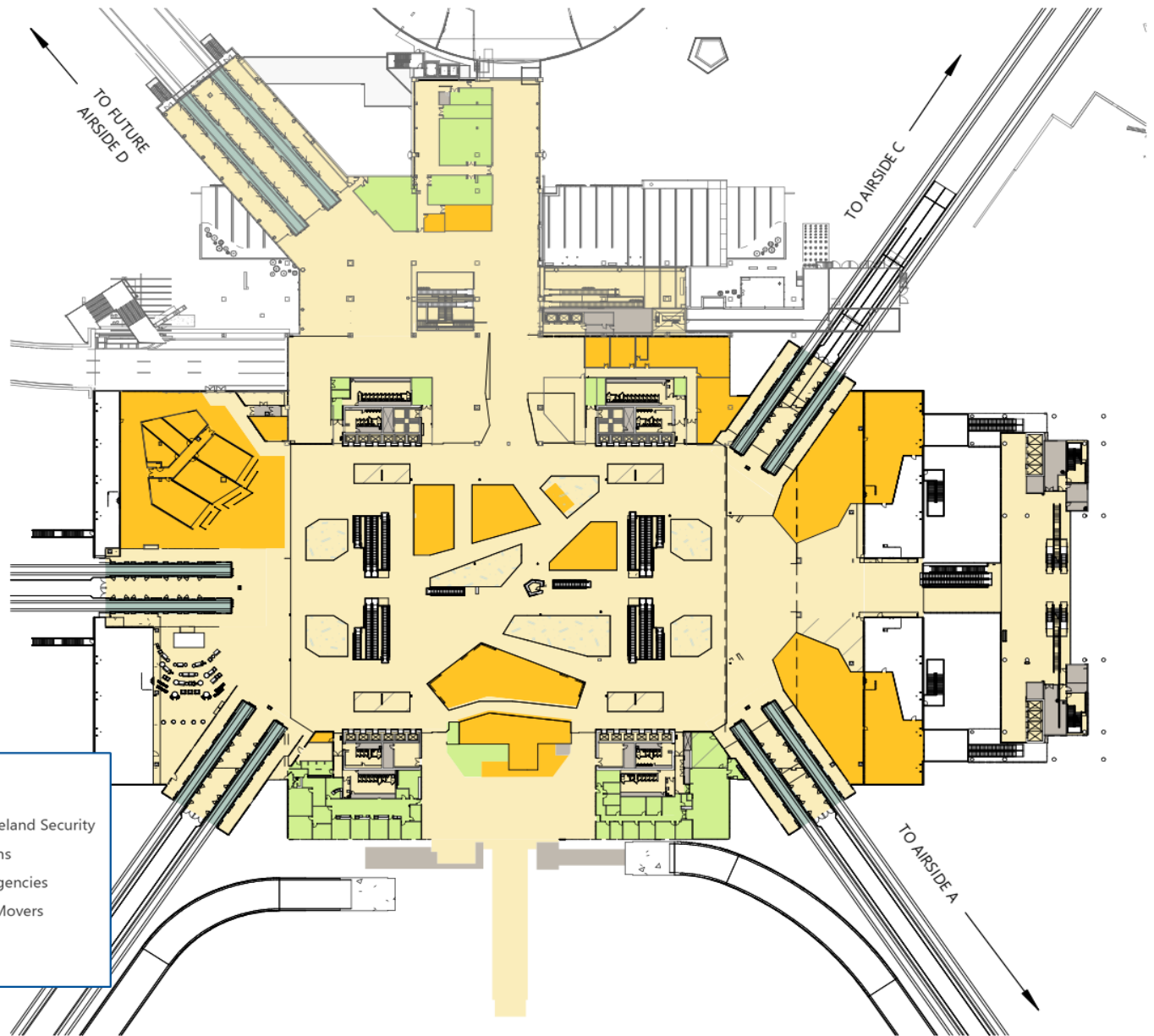
## Nivel de Transferencia

| PAL 1    | PAL 2    |
|----------|----------|
| 2032     | 2037     |
| 30.5 MAP | 34.6 MAP |

|              |
|--------------|
| Óptimo       |
| Subóptimo    |
| Insuficiente |

LEGEND

- Airline Facilities
- Department of Homeland Security
- Commercial Programs
- Airport and Other Agencies
- Automated People Movers
- Building Services
- Other Common

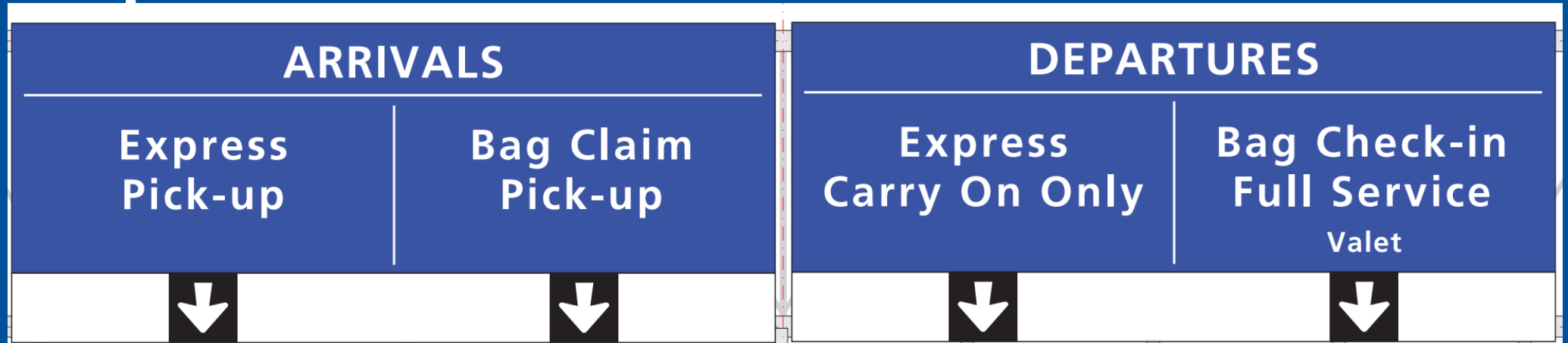






# Capacidades de Carreteras y Bordillos Terminales para Atender a 35 Millones de Pasajeros Anuales

# Escenarios Probados – Servicio Completo v. Utilización de Cuneta Exprés



| Escenario   | Cuneta de Servicio Completo | Cuneta Exprés |
|-------------|-----------------------------|---------------|
| Escenario 1 | 70%                         | 30%           |
| Escenario 2 | 62%                         | 38%           |
| Escenario 3 | 52%                         | 48%           |

- Desde su apertura en noviembre de 2021, los bordillos de Blue Express han visto diferentes tasas de utilización:
  - El tráfico de Blue Express Departures ha seguido aumentando constantemente y ha alcanzado aprox. 28%
  - El tráfico de Llegadas de Blue Express se había estabilizado en aproximadamente 19.5% en el verano, pero ha crecido ligeramente desde entonces, alcanzando el 21% en septiembre/octubre





# Requisitos de Rendimiento – Al Lado de la Cuneta

- Los LOS en la cuneta se definieron en función de los rangos de utilización para las cunetas.
- LOS D o mejor es generalmente una condición deseable durante los períodos de mayor actividad.
- El "punto de falla" para este análisis fue LOS E (utilización en vacío del 170 por ciento o a través del carril v/c de 0.9).
- La utilización al 170 por ciento significa estacionamiento doble en áreas disponibles y algunas restricciones de maniobrabilidad del vehículo.

**Punto de Falla**



**Rango de Nivel de Servicio y Utilización Para Cunetas Con Carga/Descarga de Pasajeros en Múltiples Carriles**

| LOS | RANGO DE UTILIZACIÓN DE CARRIL EN LA CUNETAS | VOLUMEN / CAPACIDAD DE CARRIL PASANTE | DESCRIPCIÓN   |
|-----|--|---------------------------------------|---|
| A   | 0% - 90%                                     | 0.0-0.6                               | Excelente: Los conductores no experimentan interferencia de peatones u automovilistas                                     |
| B   | 91% - 110%                                   | 0.6-0.7                               | Muy bueno: Condiciones de flujo relativamente libre con estacionamiento doble limitado                                    |
| C   | 111% - 130%                                  | 0.7-0.8                               | Bueno: El estacionamiento doble cerca de las puertas es común con algunos estacionamientos triples intermitentes          |
| D   | 131% - 170%                                  | 0.8-0.9                               | Razonable: La maniobrabilidad del vehículo está restringida debido al frecuente estacionamiento doble/triple              |
| E   | 171% - 200%                                  | 0.9-1.0                               | Deficiente: retrasos y colas significativos; Estacionamiento doble/triple en toda la cuneta                               |
| F   | > 200%                                       | 1.0+                                  | Falla: Los automovilistas no pueden acceder/salir de la acera; colas significativas a lo largo de la carretera de entrada |

SOURCES: Ricondo & Associates, Inc., based on information published by the Transportation Research Board (TRB), ACRP Report 40, *Airport Curbside and Terminal Area Roadway Operations*, Washington DC, 2010, and Federal Aviation Administration (FAA) Advisory Circular 150/5360-13, *Planning and Design Guidelines*, January 19, 1994.



# Al Lado de la Cuneta LOS Summary Results

|            |                                       | Rojo (7:00 p.m. – 8:00 p.m.) |              |                         |              |                         |              | Azul (10:00 a.m. – 11:00 a.m.) |              |                         |              |                         |              |
|------------|---------------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------------|--------------|-------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|--------------|-------------------------|--------------|
|            |                                       | Escenario 1                  |              | Escenario 2             |              | Escenario 3             |              | Escenario 1                    |              | Escenario 2             |              | Escenario 3             |              |
|            |                                       | Servicio Completo (70%)      | Exprés (30%) | Servicio Completo (62%) | Exprés (38%) | Servicio Completo (52%) | Exprés (48%) | Servicio Completo (70%)        | Exprés (30%) | Servicio Completo (62%) | Exprés (38%) | Servicio Completo (52%) | Exprés (48%) |
| PAL 1 2032 | Nivel de servicio en la cuneta        | D                            | A            | C                       | A            | C                       | B            | D                              | A            | C                       | A            | C                       | B            |
| 30.5 MAP   | Nivel de servicio a través del carril | D                            | A            | C                       | A            | C                       | B            | C                              | A            | B                       | A            | A                       | A            |
| PAL 2 2037 | Nivel de servicio en la cuneta        | D                            | A            | D                       | B            | C                       | C            | D                              | A            | D                       | B            | C                       | C            |
| 34.6 MAP   | Nivel de servicio a través del carril | F                            | A            | D                       | A            | A                       | A            | F                              | A            | C                       | A            | A                       | A            |

**AIRSIDE D ALCANZA SU PLENA UTILIZACIÓN EN PAL 2(34.6 MAP)**

- Se requiere más longitud/anchura en la acera **cuando** la cuneta LOS **o** el carril LOS alcanzan LOS E/F
- PAL 2 (34.6 MAP, utilización completa de la zona de Airside D) LOS es aceptable en la división 62/38

**NOTAS:**

1 Se muestran picos individuales rojos/azules de llegadas.  
 2 El alargamiento adicional del bordillo para cumplir CON LOS B/C puede eliminar el requisito de carril pasante añadido.  
 3 Supone que el porcentaje de recirculación disminuye a niveles de 2018 a medida que los conductores/pasajeros se acostumbran a las restricciones Exprés.  
 FUENTES: Hillsborough County Aviation Authority, marzo de 2022 (datos), AECOM, abril de 2022 (recopilación y análisis de datos); Ricondo and Associates, Inc. (Análisis), agosto de 2022.





# Resultados de Demanda/Capacidad

|   | PAL 1 (2032, 30.5 MAP)              |                                     | PAL 2 (2037, 34.6 MAP)<br>Coincide con la utilización completa de la zona de embarque D |                                     |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------------|
| <b>Servicio Completo vs. División de Volumen Exprés</b> | 62% Servicio Completo<br>38% Exprés | 52% Servicio Completo<br>48% Exprés | 62% Servicio Completo<br>38% Exprés   | 52% Servicio Completo<br>48% Exprés |
| <b>Cuneta de la Terminal</b>                            | ✓                                   | ✓                                   | ✓   | ✓                                   |

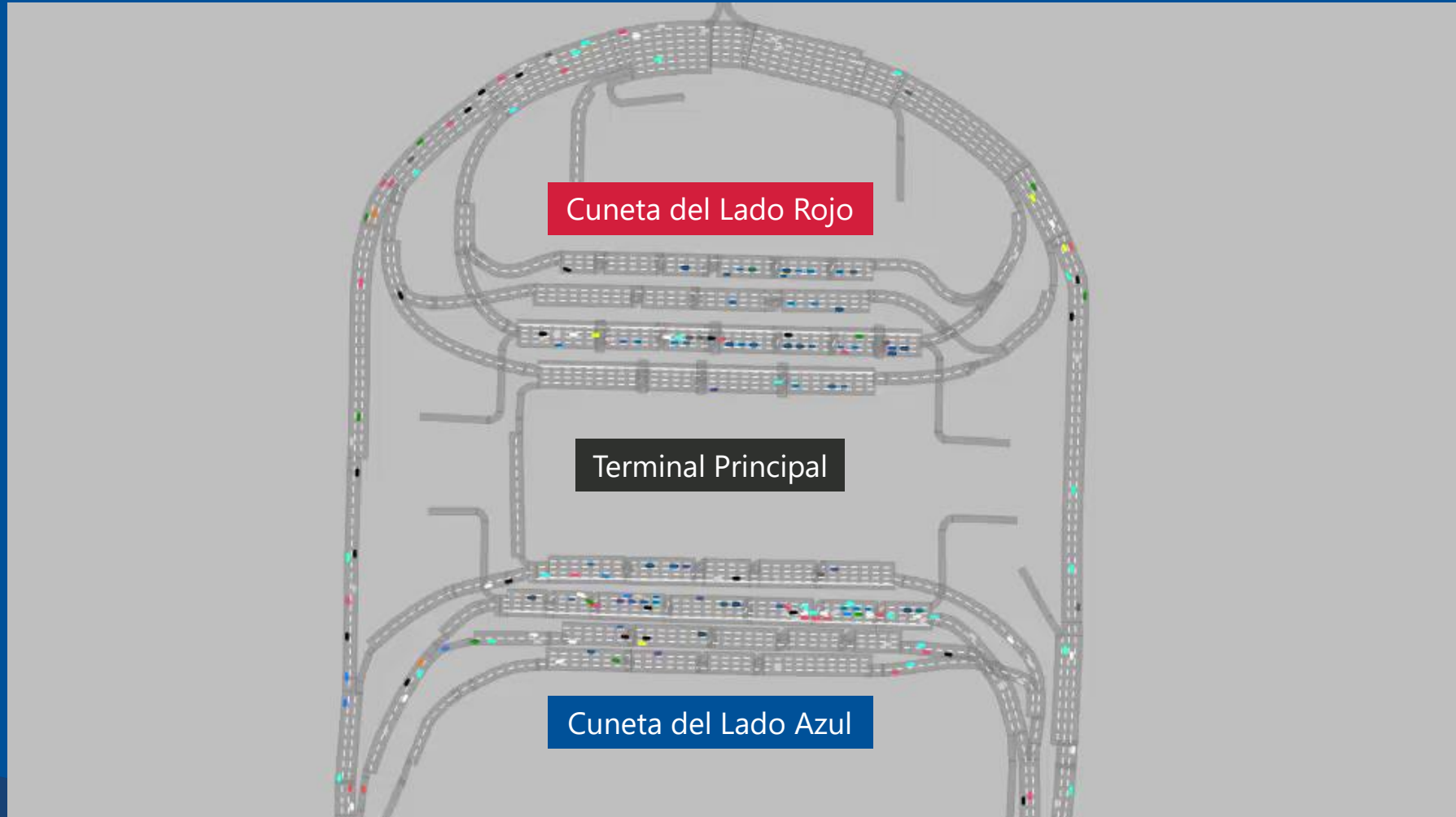
Legend:

- ✓ LOS A, B, or C
- ✓ LOS D
- ✗ LOS E or F



# Simulación de Carreteras Terrestres

PAL 2 (34.6 MAP); Escenario 2 (Cuneta de Servicio Completo : 62%, Cuneta Exprés: 38%)



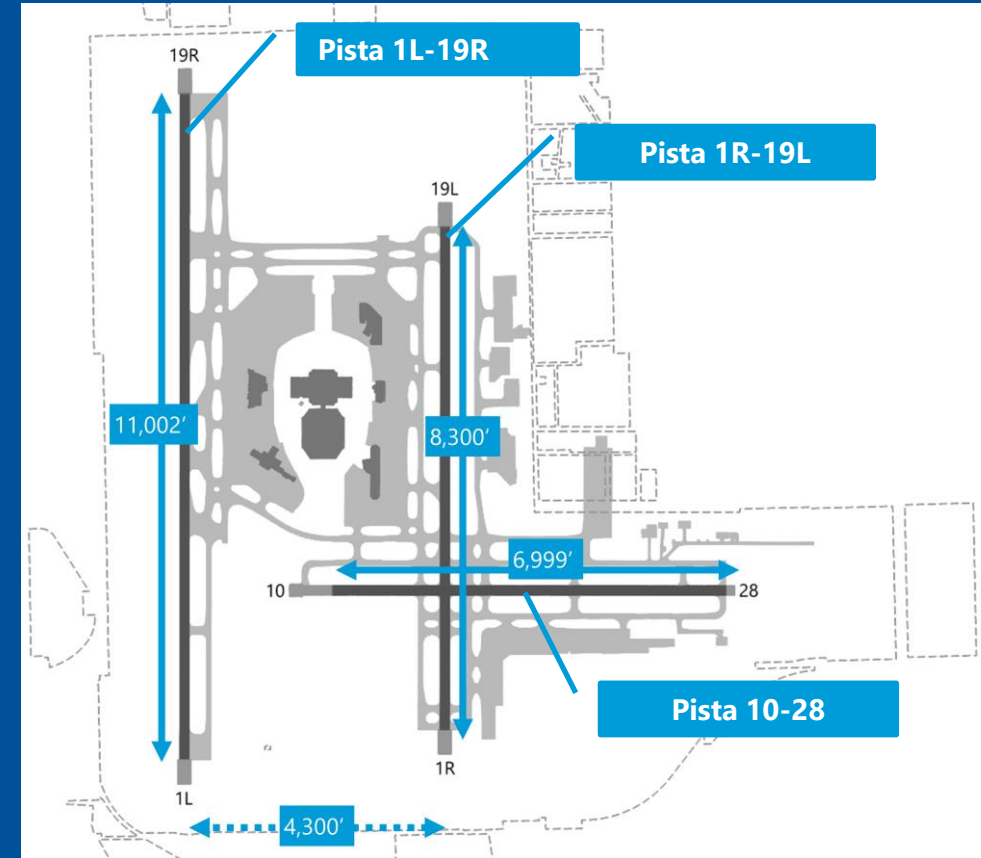


# Capacidad del Aeródromo



# Aeródromo Existente

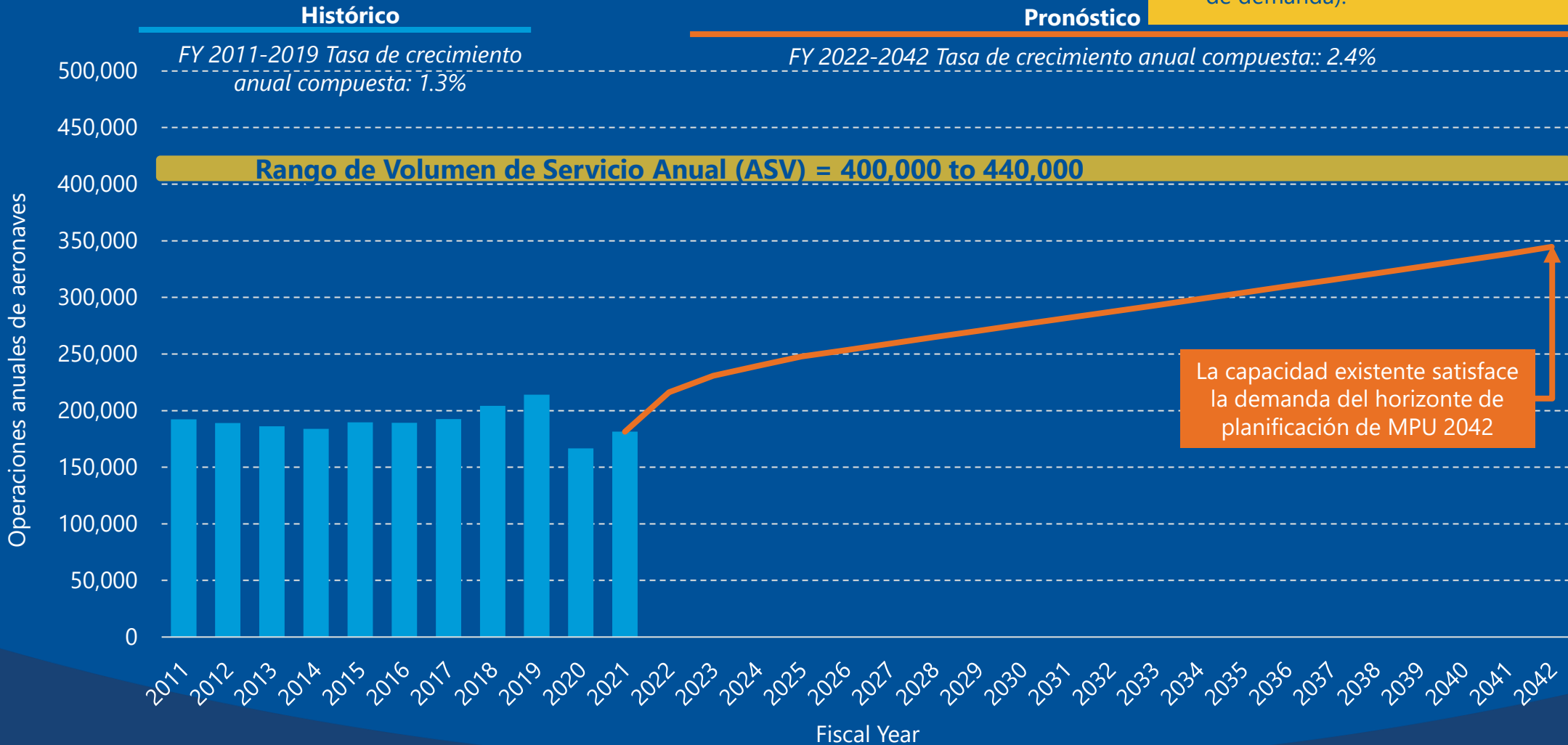
- **Pista 1L-19R**
  - 11,002 pies
  - Visibilidad Mínima: 1L: CAT III; 19R: CAT I
- **Pista 1R-19L**
  - 8,300 pies
  - Visibilidad Mínima: 19L: CAT II
- **Pista 10-28**
  - 6,999 pies



# Capacidad Existente del Aeródromo

## Volumen de Servicio Anual (ASV) Definición:

- Estimación de la capacidad anual teniendo en cuenta las características máximas estacionales y diarias de la demanda.
- ASV no es estático (varía de acuerdo con las fluctuaciones estacionales/diarias en los patrones de demanda).





# Preguntas/Comentarios



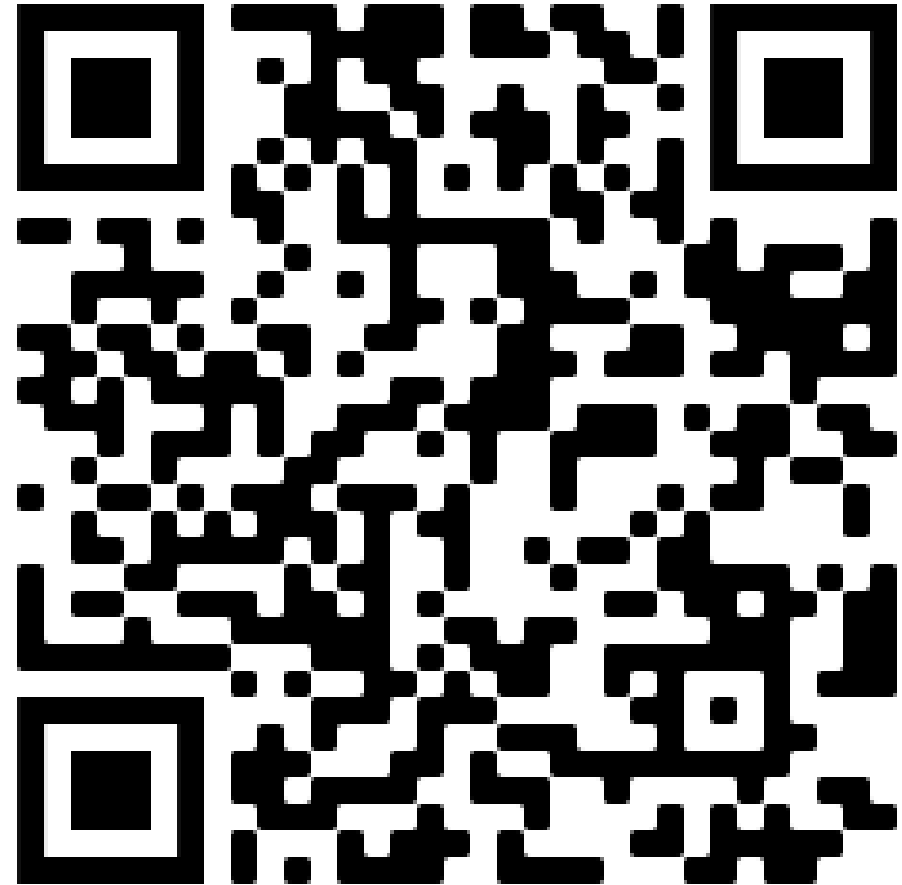


# Próximos Pasos

# Próximos Pasos

- Próxima Reunión de Partes Interesadas
  - Primavera de 2023
- Tareas del Plan Maestro:
  - Finalizar alternativas (terrestre, aire, terminal)
  - Formular Programa de Mejoras de Capital
  - Revisión Ambiental Completa
  - Preparar la Documentación Final

Página web/formulario de comentarios para la actualización del plan maestro de TPA 2022



<https://www.tampaairport.com/master-plan/2022-update>



