



La regulación tarifaria de aeropuertos en México

Agencia Federal de Aviación Civil

Ciudad de México
12 de agosto de 2026



2026
año de
**Margarita
Maza**



1. El sistema aeroportuario mexicano



2026
año de
**Margarita
Maza**

1.1 El sistema por redes



Pasajeros atendidos en 2025; el asterisco marca aeropuerto sin clave IATA.

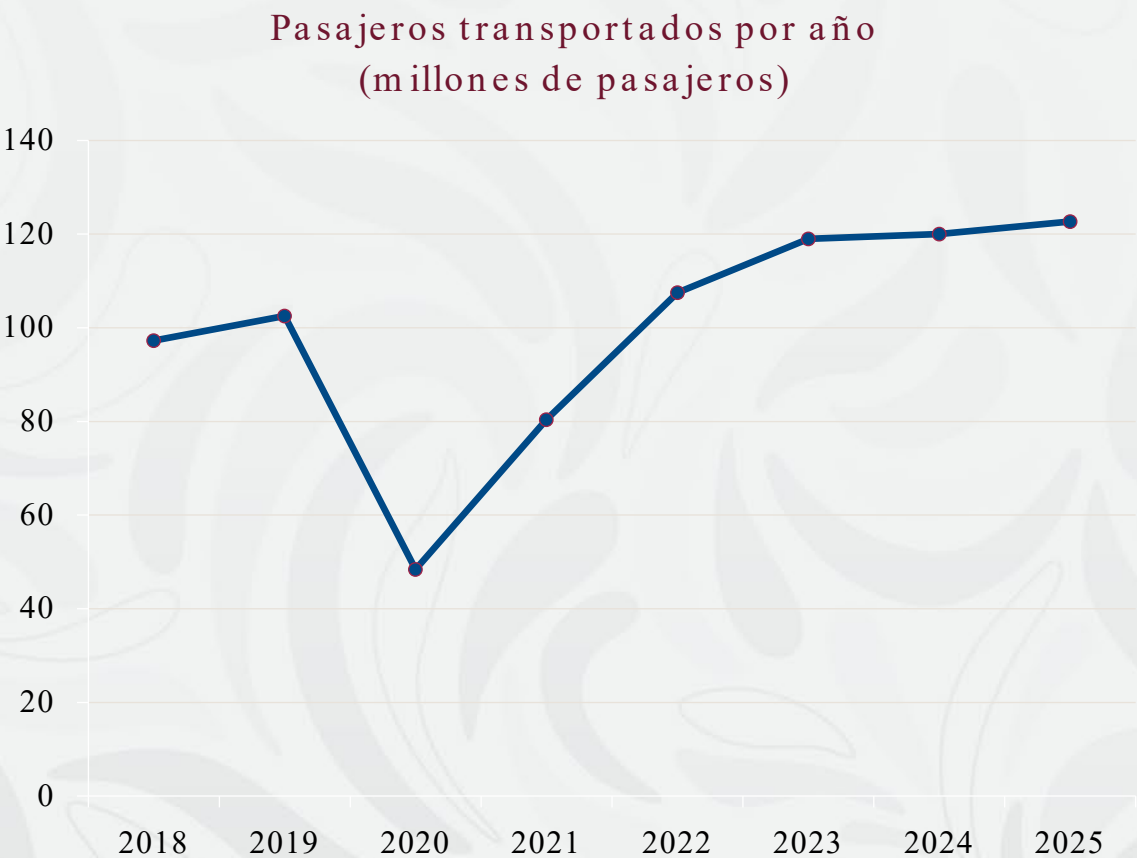
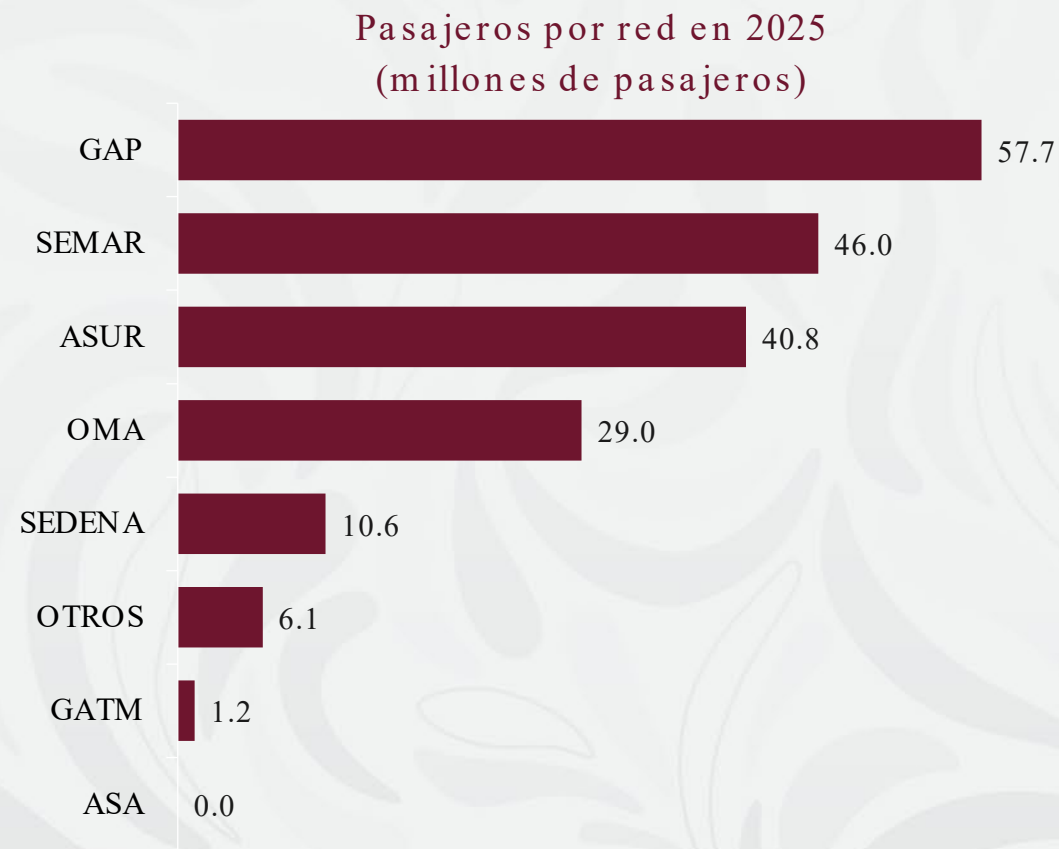
ASUR 9 aeropuertos 40.8 M CUN CZM HUX MID MTT OAX TAP VER VSA	GAP 12 aeropuertos 57.7 M GDL TIJ MXL HMO LMM AGU BJX MLM LAP SJD PVR ZLO	OMA 13 aeropuertos 29.0 M ACA CUU CJS CUL DGO MZT MTY REX SLP TAM TRC ZCL ZIH	SEDENA 13 aeropuertos 10.6 M NLU TQO PBC CTM CPE CVM IZT NOG NLD TSL UPN NTR PQM	SEMAR 7 aeropuertos 46.0 M MEX CME CEN CLQ GYM LTO MAM	GATM 2 aeropuertos 1.2 M PXM TPQ	ASA 2 aeropuertos 4 mil PAZ TCN	OTROS 8 aeropuertos 6.1 M TLC QRO TGZ CVJ CZA PPE SLW MMGA*
--	---	--	---	---	--	---	---



1.2 Las redes y el año récord



Dos lecturas del mismo sistema. La demanda se concentra en las redes concesionadas y el AICM; el tráfico superó en 2025 su máximo previo a la pandemia.





2. Tipo de inversión en los aeropuertos



2.1 Clasificación por esquema tarifario



El catálogo oficial del sistema clasifica los 66 aeropuertos según su regulación tarifaria:

Esquema	Aeropuertos	Pasajeros 2025	Autoriza las tarifas	Capital
● Tarifa Máxima Conjunta	34	127.4 M	La AFAC determina el ingreso máximo anual	Privado
● Hacendario directo	21	55.3 M	El gobierno federal autoriza cada tarifa con lógica de gasto público	Público
● Consejo de administración	11	8.5 M	El órgano de gobierno de cada sociedad, como cualquier empresa	Público y mixto



2.2 Esquema 1 · Tarifa Máxima Conjunta



Los 34 aeropuertos concesionados en 1998 a ASUR, GAP y OMA operan bajo un techo de ingreso por unidad de tráfico que la AFAC determina cada cinco años y verifica cada año.

34

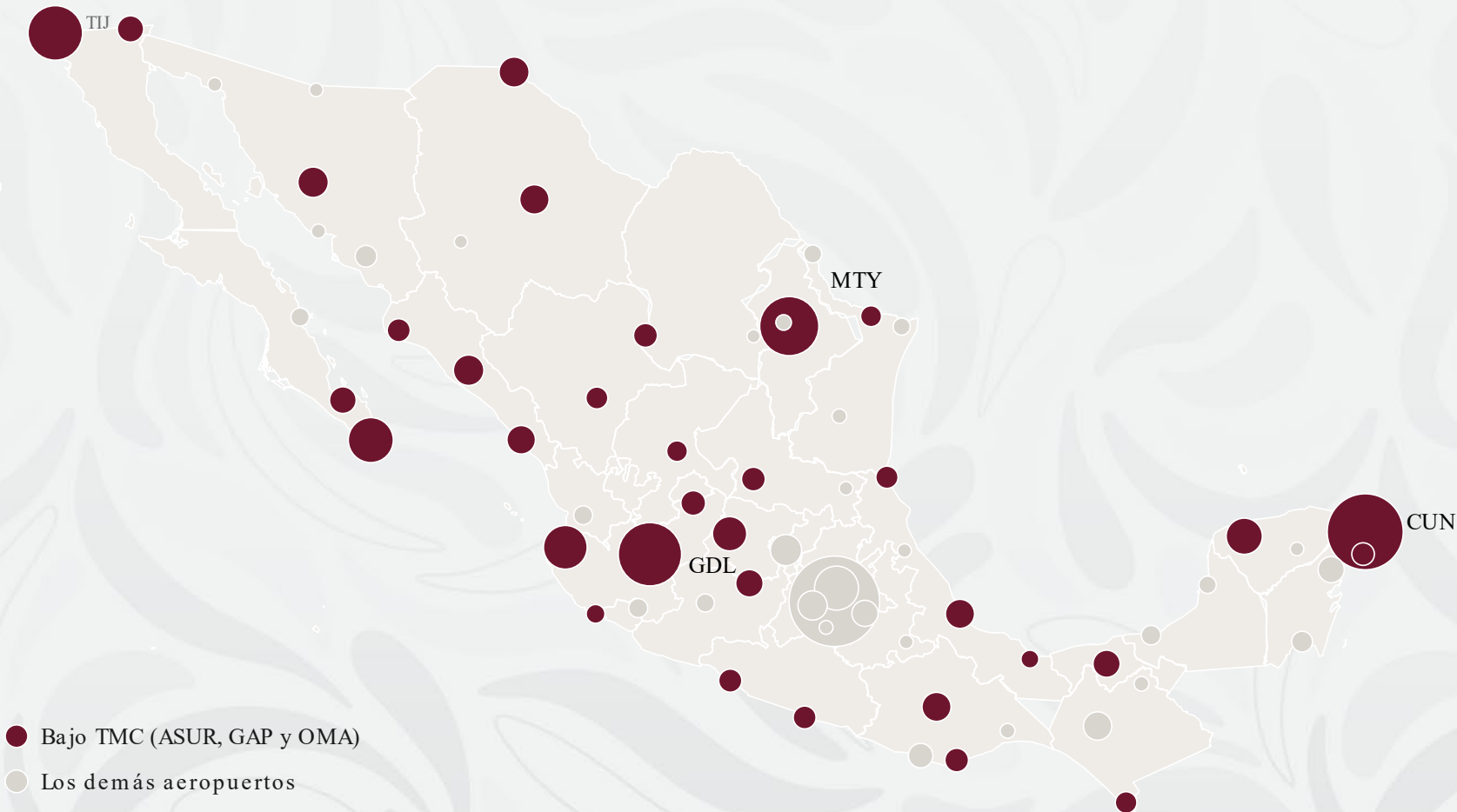
aeropuertos en tres grupos privados
(ASUR 9, GAP 12 y OMA 13)

127.4 M

pasajeros en 2025
dos de cada tres del sistema

65%

del ingreso de los concesionados
queda bajo el control de la TMC



2026
año de
Margarita
Maza

El tamaño de cada burbuja es proporcional a los pasajeros de 2025.

2.3 Esquema 2 · Hacendario directo



Las tarifas de los aeropuertos operados por el Estado —las redes de la Marina, la Defensa y ASA, y el propio AICM— son aprovechamientos públicos que autoriza la SHCP y su actualización sigue la vía presupuestal.

21

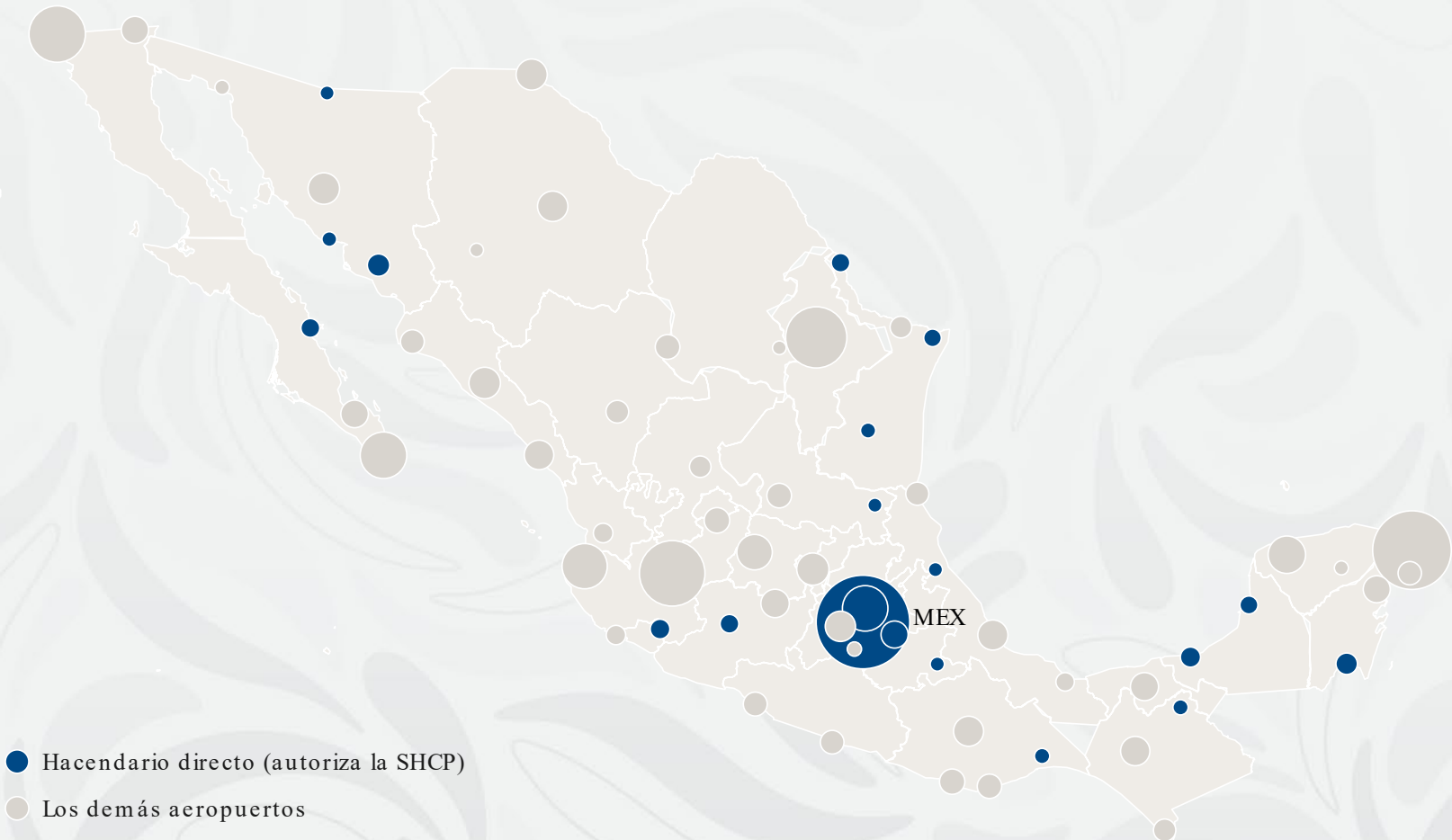
aeropuertos operados por el Estado

55.3 M

pasajeros en 2025
(44.6 M viajaron por MEX)

4

redes públicas
(SEMAR, SEDENA, ASA y el AICM)



- Hacendario directo (autoriza la SHCP)
- Los demás aeropuertos

El tamaño de cada burbuja es proporcional a los pasajeros de 2025.



2026
año de
Margarita
Maza

2.4 Esquema 3 · Consejo de administración



Los aeropuertos estatales y mixtos —Querétaro, Toluca, Tulum y Tuxtla— aprueban sus tarifas en su consejo, donde el interés público está representado; la AFAC las registra en el marco de sus atribuciones.

11

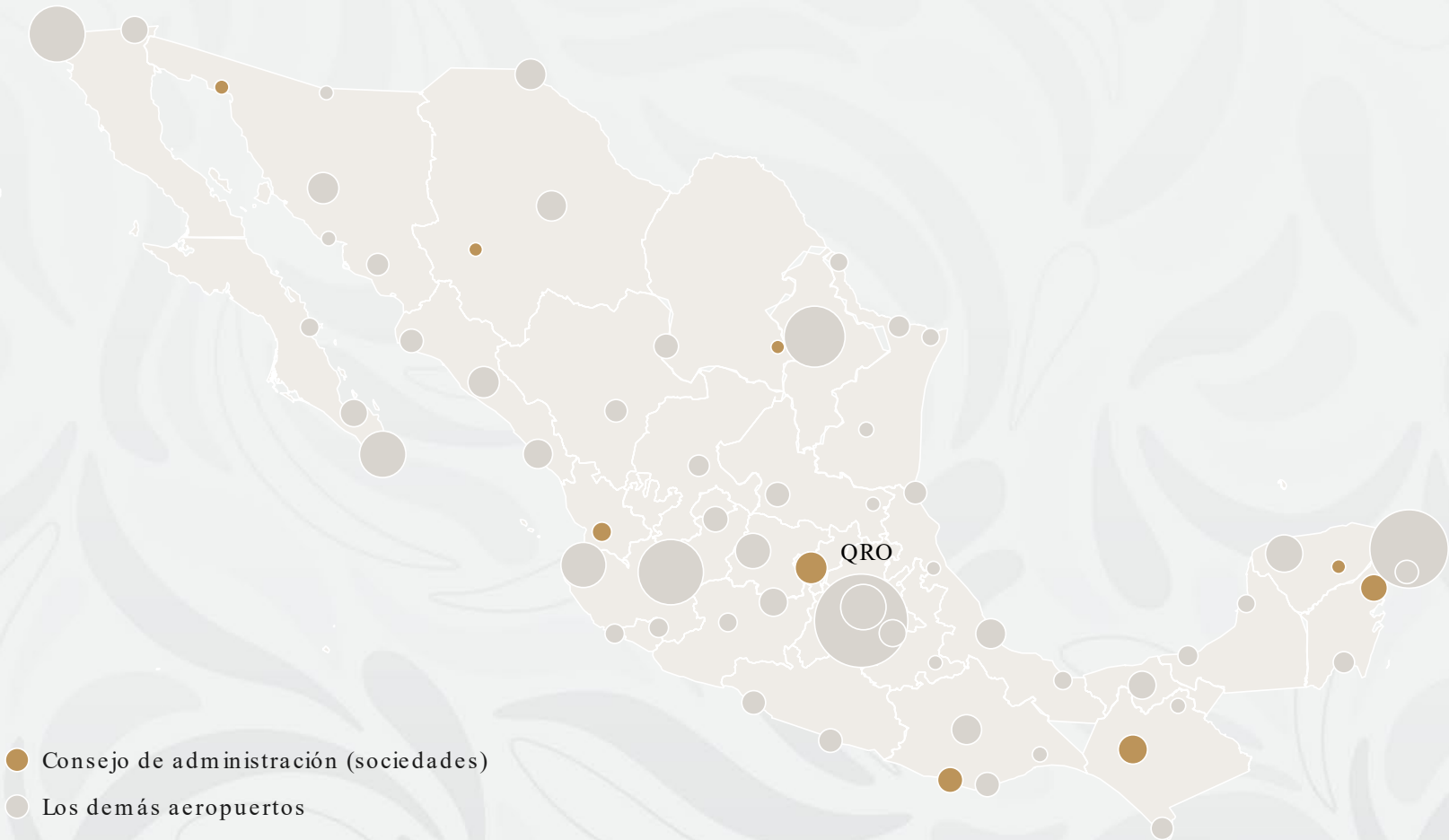
aeropuertos de sociedades estatales y mixtas

8.5 M

pasajeros en 2025

2.4 M

pasajeros en Querétaro, el mayor aeropuerto de la red



- Consejo de administración (sociedades)
- Los demás aeropuertos

El tamaño de cada burbuja es proporcional a los pasajeros de 2025.

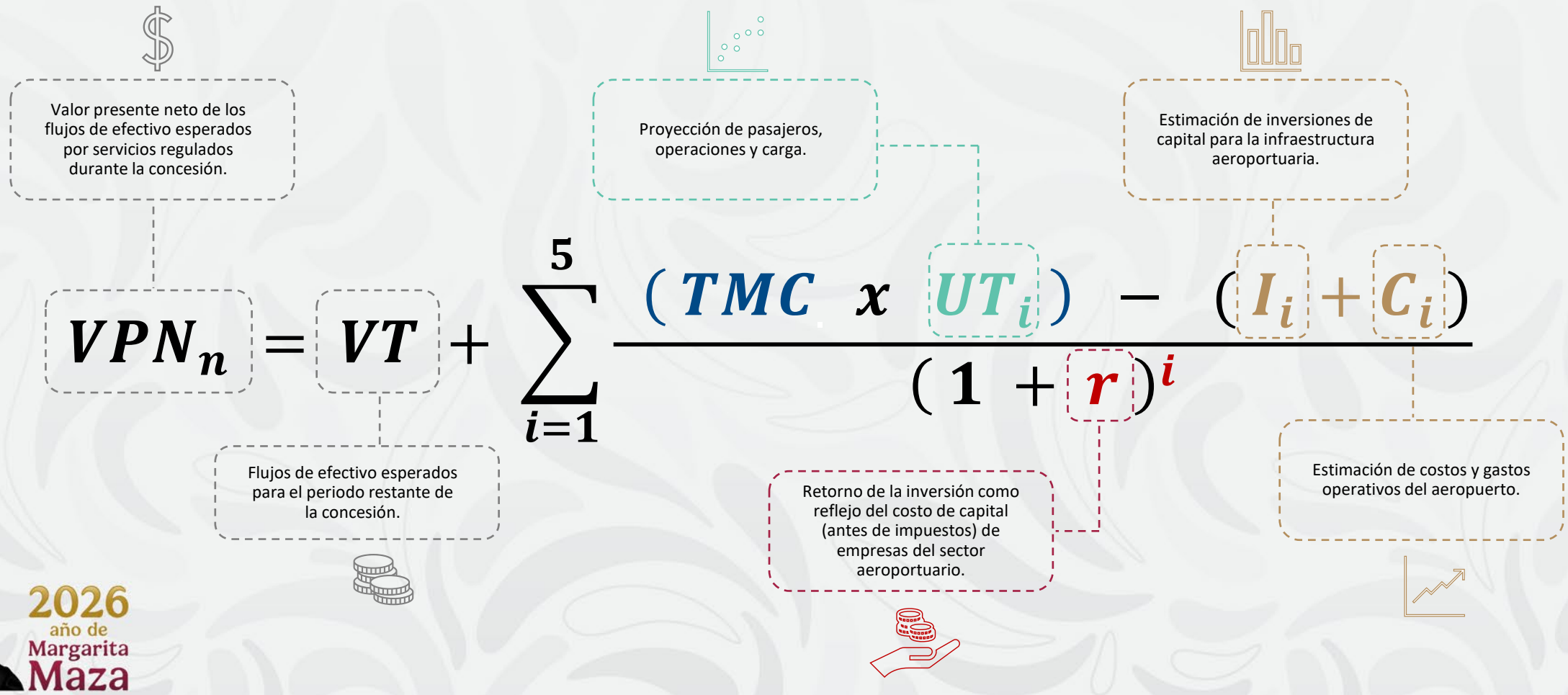


2026
año de
Margarita
Maza

2.5 El modelo TMC, en una fórmula



La TMC es un techo quinquenal de ingreso por unidad de tráfico (un pasajero o cien kilogramos de carga). Cubre solo el ingreso aeroportuario, se determina con flujos descontados sobre las variables del Programa Maestro de Desarrollo y su cumplimiento se verifica cada año, con ajuste por eficiencia y actualización por inflación.



2026
año de
Margarita
Maza

2.6 Del plan maestro a la tarifa



El ciclo completo en cinco pasos. Cada pieza tiene responsable, plazo y consecuencia.

- 1** **El plan.** La concesionaria elabora su Programa Maestro de Desarrollo y lo consulta con los usuarios en el Comité de Operación y Horarios.
- 2** **El techo.** La AFAC revisa el programa, aprueba las inversiones y calcula la TMC del siguiente quinquenio con flujos descontados.
- 3** **Las tarifas.** Con el techo conocido, la concesionaria determina las tarifas específicas de cada servicio aeroportuario y complementario.
- 4** **La publicidad.** Las tarifas se consultan, se registran ante la AFAC y se publican en el Diario Oficial antes de aplicarse.
- 5** **La verificación.** Cada año se revisa el cumplimiento del techo y de las metas de inversión; el exceso se devuelve y la obra no realizada se descuenta.





3. Los efectos de la regulación



2026
año de
**Margarita
Maza**

3.1 Un monopolio natural en cada ciudad



LA HISTORIA DEL TECHO · 1 · EL PROBLEMA

Los aeropuertos son monopolios naturales y requieren inversiones masivas en infraestructura que representan costos fijos muy elevados que solo pueden amortizarse eficientemente entre los pasajeros si se concentran en pocos aeropuertos. Eso significa que los aeropuertos tienen una posición dominante en el mercado, con la capacidad de fijar precios sin perder usuarios, dado que no existe un servicio sustituto inmediato.

82%

margen sobre el costo medio (índice de Lerner) en 2024

34

aeropuertos donde la TMC convierte ese margen en inversión, no en rentas

Por ese motivo, la AFAC regula los ingresos de 34 de ellos como consecuencia de las Declaratorias de Inexistencia de Condiciones Razonables de Competencia Efectiva, que emitió la entonces Comisión Federal de Competencia entre 1999 y 2001.



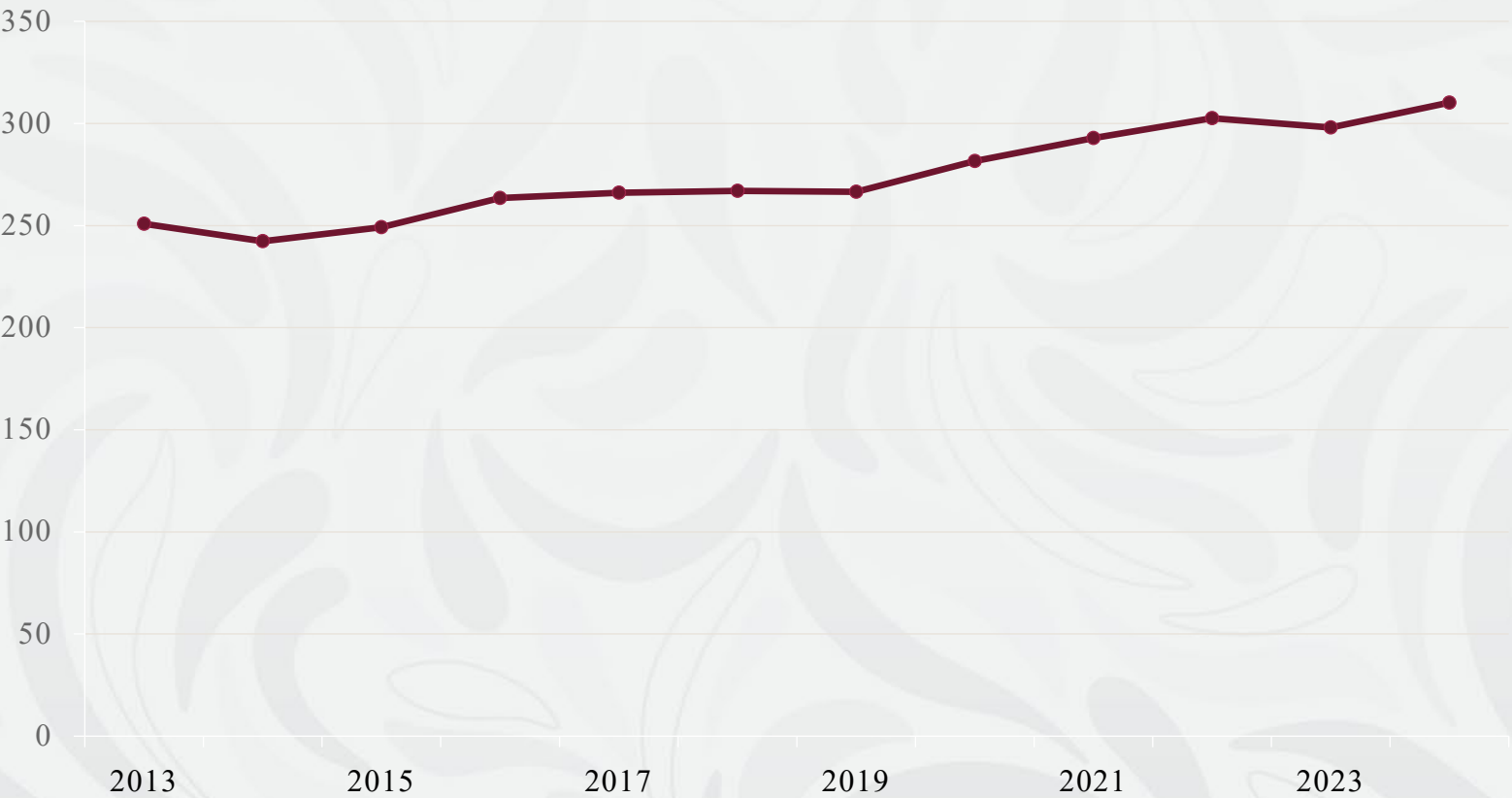
2026
año de
Margarita
Maza

3.2 El techo contiene el precio



LA HISTORIA DEL TECHO · 2 · LA CONTENCIÓN

Cargo regulado por unidad de tráfico (pesos de 2024)



\$310

por unidad de tráfico en 2024 (un pasajero o 100 kg de carga)

+2%

real por año entre 2013 y 2024

31.6%

de cada peso regulado volvió como inversión comprometida



2026
año de
Margarita
Maza

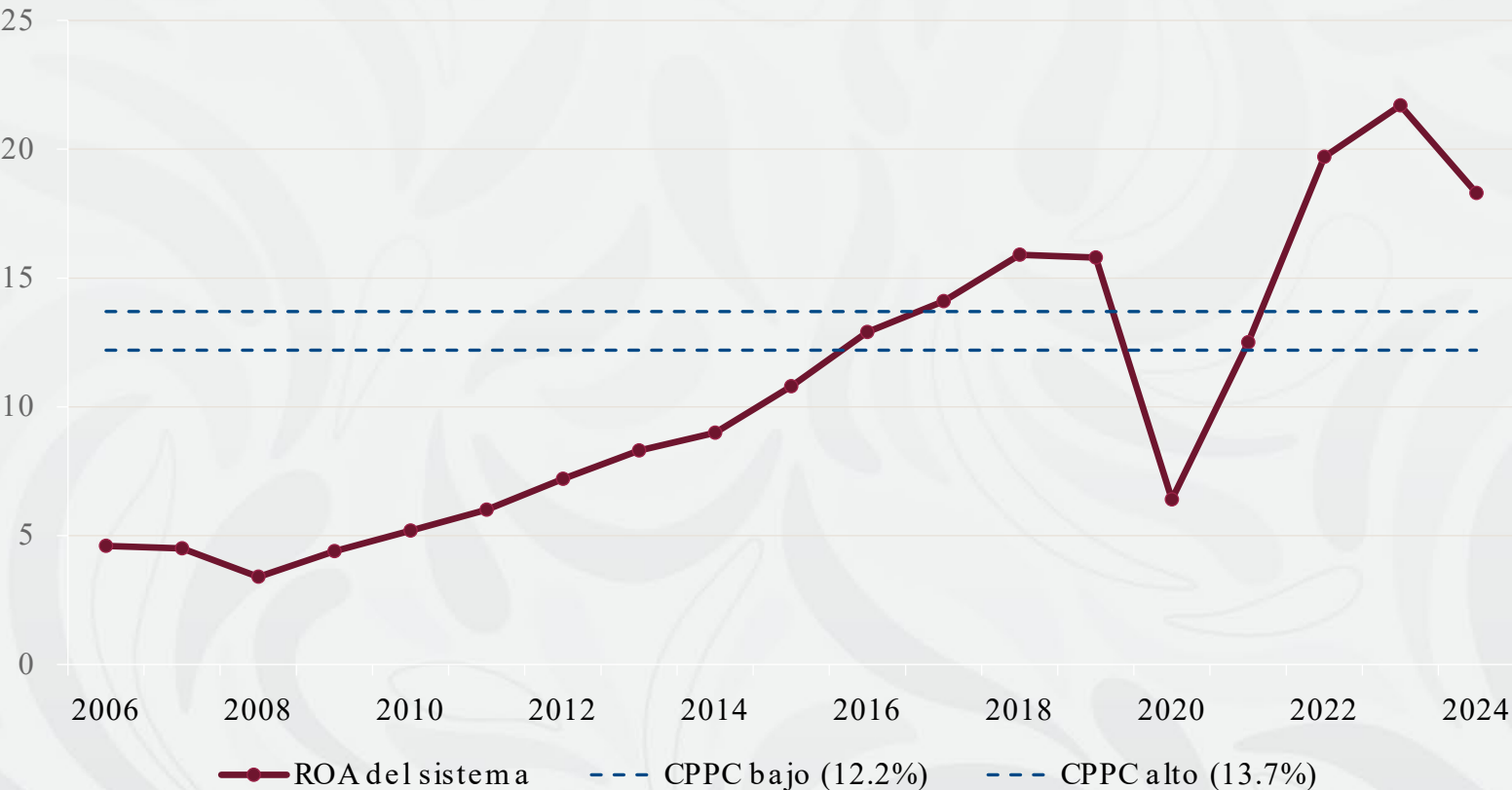
Conclusión. El poder de mercado no se traduce en precios: el cargo real apenas repone la inflación y financia la obra, con la revisión anual como contrapeso del incentivo a sobreinvertir.

3.3 El retorno queda anclado al capital



LA HISTORIA DEL TECHO · 3 · EL EQUILIBRIO

Retorno operativo sobre activos y referencia regulatoria (%)



18.3%

retorno operativo sobre activos del sistema
en 2024

12.2-13.7%

retorno de referencia
(CPPC real antes de impuestos)



2026
año de
Margarita
Maza

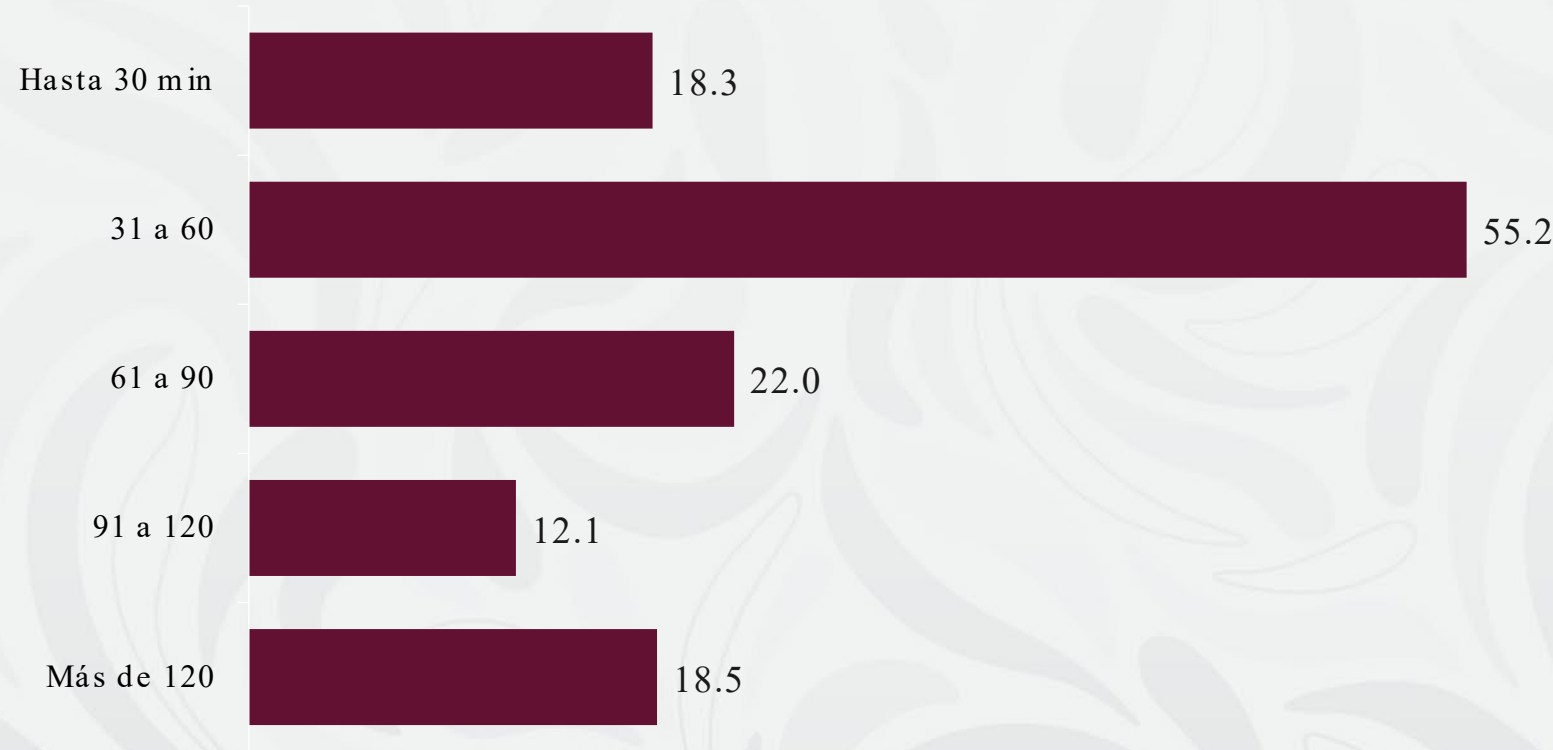
Conclusión. El operador gana lo que el capital exige, no lo que el monopolio permitiría; la brecha por activos históricos y tráfico récord es lo que recalibra la revisión quinquenal.

3.4 Un sistema que llega a la sociedad



LA HISTORIA DEL TECHO · 4 · EL ALCANCE

Población según tiempo por carretera al aeropuerto más cercano
(millones de personas)



75.7%

de la población vive a 90 minutos o menos
de un aeropuerto

0.97

viajes por habitante en 2025 (0.78 en 2018)

30.6 M

personas fuera del polígono de 90 minutos



2026
año de
Margarita
Maza

Conclusión. Un sistema regulado y viable ya llega a tres de cada cuatro personas; llevarlo al resto es la frontera de la política de conectividad.



Gracias



2026
año de
**Margarita
Maza**

Historia de las concesiones



Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



AFAC
AGENCIA FEDERAL
DE AVIACIÓN CIVIL



2026
año de
Margarita Maza

Fuente: Elaboración propia con información del DOF y la AFAC.

* Los lineamientos establecían que se debía conformar un socio estratégico integrado por un socio mexicano (mín 25.5%), un socio operador (mín 25.5%) y un socio inversionista (máx 49%).

Regulación por Tarifa Máxima Conjunta (TMC)



Comunicaciones

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



AFAC
AGENCIA FEDERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

Para que un aeropuerto sea sujeto de regulación por TMC, es necesario que la Autoridad en materia de competencia y libre concurrencia emita su opinión sobre la inexistencia de condiciones razonables de competencia en la prestación de los servicios al interior de cada aeropuerto.

Artículos 67, 68 y 70

Ley de Aeropuertos

Artículos 137 al 145

Reglamento de la Ley de Aeropuertos

Bases de Regulación Tarifaria

Títulos de Concesión

El 19 de octubre de 2023, la SICT y la AFAC notificaron algunas modificaciones efectuadas a las Bases de Regulación Tarifaria (BRT) aplicables a los 34 aeropuertos concesionados a la iniciativa privada.



Establece un ingreso máximo por Unidad de Tráfico (UT).

La UT equivale a un pasajero o 100 kilogramos de carga.



Se calcula la TMC con base en una fórmula de flujos de efectivo descontados.



Se regula el ingreso de servicios aeroportuarios. Se excluyen los ingresos comerciales, de estacionamiento público de vehículos y de arrendamiento de instalaciones que no sean indispensables para la atención de pasajeros.



La TMC se determina por periodos quinquenales y se revisa su cumplimiento anualmente.



No regula de forma directa el nivel de las tarifas específicas de cada servicio.



Las variables para el cálculo de la TMC son plasmadas en el Programa Maestro de Desarrollo (PMD), el cual debe ser sancionado por la AFAC.

Programa Maestro de Desarrollo (PMD)



Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



AFAC
AGENCIA FEDERAL
DE AVIACIÓN CIVIL



Art. 62

Ley de Aeropuertos

El COH emite recomendaciones sobre el PMD y sus modificaciones

Art. 23

Reglamento de la Ley de Aeropuertos

El PMD debe contar con la opinión de los transportistas aéreos y la recomendación del COH.

Apéndice B de las Bases de Regulación Tarifaria Títulos de Concesión

La concesionaria pondrá a disposición de los usuarios a través del COH, el proyecto de PMD para la emisión y consideración de las recomendaciones.

El PMD define las principales directrices de planificación estratégica de la infraestructura de un aeropuerto en el corto (5 años), mediano (10 años) y largo plazo (15 años), basado en las políticas y previsiones de demandas futuras del transporte aéreo.

El contenido general del PMD de cualquier aeropuerto se define en el artículo 23 del RLA; sin embargo, para los aeropuertos de ASUR, GAP y OMA, las Bases de Regulación Tarifaria también establecen el procedimiento de elaboración y consulta, así como aspectos detallados y relevantes que debe contener cada PMD, por lo que para la AFAC los PMD de dichos grupos, además, son instrumentos mediante los cuales se ejerce una regulación técnica y económica.

Proyección de tráfico aéreo



Previsión de demanda de pasajeros, operaciones y carga para los próximos 15 años.

Inversiones de capital (CAPEX)



Programa de inversiones a 15 años para ampliación, modernización, reconfiguración, conservación y equipamiento.

Costos operativos (OPEX)



Presupuesto de costos y gastos operativos a 15 años.

Tasa de rendimiento



Propuesta de retorno sobre inversiones

Otros



Conservación del medio ambiente.
Fuentes de financiamiento.
Máximo desarrollo.
Huella de ruido.



2026
año de
Margarita Maza

Tarifas específicas



Una vez que la concesionaria conoce la TMC que podrá percibir en el año, determina las tarifas específicas de cada servicio aeroportuario y complementario. Los principales servicios prestados en el aeropuerto son:

Para que las tarifas específicas se puedan aplicar y sean vigentes, la concesionaria debe cumplir con el siguiente proceso:



1. Determinar las nuevas tarifas

2. Consultar las nuevas tarifas ante el COH

3. Registrar las tarifas ante la AFAC

4. Publicar las tarifas de servicios aeroportuarios en el DOF



2026
año de
Margarita Maza

Nuevas Bases de Regulación Tarifaria (BRT)



Comunicaciones
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes



AFAC
AGENCIA FEDERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

El 20 de octubre de 2023 se establecieron las nuevas Bases de Regulación Tarifaria, que sustituyeron al Anexo 7 de cada uno de los Títulos de Concesión de los aeropuertos concesionados a ASUR, GAP y OMA.

Los cambios clave fueron los siguientes:

1. Se redujo el número de flujos nominales en la fórmula de 15 a 5 y se agregó una regla para no considerar a largo plazo las inversiones de incremento de capacidad.
2. Se agregó una cláusula de clawback en las proyecciones de tráfico, donde, ante una subestimación de tráfico, se castigan los flujos de quinquenios subsecuentes por el valor de la subestimación.
3. Se agregó una cláusula de redistribución de Valores de Referencia, basada en tráfico, lo cual impide el encarecimiento sistemático de aeropuertos con bajo nivel de tráfico.
4. Se cambió la metodología de cálculo de la Tasa de Descuento de los inversionistas, de un método CAPM a un WACC y se establecieron fuentes de información para fortalecer la transparencia.



Tasa de descuento (1)



En el esquema de regulación económica para los aeropuertos con inversión privada, en la estimación de la Tasa a la que se deben descontar los flujos de efectivo para traerlos a valor presente, **se emplea la metodología de Costo Promedio Ponderado de Capital (CPPC) o Weighted Average Cost of Capital (WACC por sus siglas en inglés)**, con la cual es posible reflejar el rendimiento mínimo para satisfacer a cada una de las fuentes de financiamiento de un proyecto de inversión (deuda y capital accionario).

$$CPPC = \frac{D}{D + A} * r_d * (1 - t) + \frac{A}{D + A} * r_a$$

Deuda

Proporción que representa la deuda en la estructura de los aeropuertos que conforman el grupo aeroportuario.
Se utiliza el **promedio de los últimos cinco años** o, en su caso, una **estructura futura distinta** fundamentada con documentación comprobable.

Costo de la deuda a pagar por el financiamiento.

Tasa de impuestos en México.



Tasa de descuento (2)



Para la estimación del costo de capital accionario (r_a) se emplea la metodología de Valuación de Activos de Capital o Capital Asset Pricing Model (CAPM por sus siglas en inglés), la cual tiene el supuesto fundamental de que el costo de capital está en función de una tasa libre de riesgo más una prima de riesgo inherente al mercado en el que se encuentra la empresa, debido a que **este modelo se basa en la idea de un portafolio de mercado**.

$$CPPC = \frac{D}{D + A} * r_d * (1 - t) + \frac{A}{D + A} * r_a$$

Capital accionario

$$r_a = r_f + \beta * r_m$$

Proporción que representa el capital accionario en la estructura de los aeropuertos que conforman el grupo aeroportuario.

Se utiliza el promedio de los últimos cinco años o, en su caso, una estructura futura distinta fundamentada con documentación comprobable.

Tasa de rendimiento libre de riesgo.

Se emplea el promedio de los últimos 5 años de las tasas de rendimiento de los Bonos UMS denominados en dólares, con periodos de madurez entre 5 y 30 años.

Índice de volatilidad del rendimiento de las empresas del sector aeroportuario en México en relación con el rendimiento del mercado accionario en su conjunto.

Prima de riesgo de mercado.
Se obtiene como una medida de volatilidad relativa entre los mercados de México y Estados Unidos.



2026
año de
Margarita
Maza