Journal of Tourism and Heritage Research (2025), vol. 8, nº 1, pp. 137-152, Pérez, B.; García-Muñoz, C. & Lamoyi, C.L. Vidal, A.B. & Vázquez, C. "Importance of airport economic groups in tourism"

IMPORTANCIA DE LOS GRUPOS ECONOMICOS AEROPORTUARIOS EN EL TURISMO

Beatriz Pérez Sánchez[1]

Cecilia García Muñoz Aparicio[2]

Clara Luz Lamoyi Bocanegra[3]

Resumen:

La infraestructura aeroportuaria en su devenir histórico establece sus orígenes en la primera década del siglo XX, cuando el Estado Mexicano creó en 1915 la aviación militar; y las disposiciones institucionales a partir de 1920 que han cubierto un lapso de más de 110 años para constituir aeropuertos modernos. Objetivo: conocer las características y evolución de los grupos aeroportuarios, su reestructuración y estrategias económicas de crecimiento que les han permitido ser exitosos, así como su contribución a la actividad turística mediante la movilización de pasajeros. Métodos: La investigación al ser exploratoria recurrió al método histórico, con base en fuentes de investigación que comentan sobre fuentes primarias, se empleó el método analítico con alcance gráfico. Resultados: el Estado Mexicano estableció el marco jurídico para la actuación de la iniciativa privada a través del otorgamiento de las concesiones a grupos económicos para operar los aeropuertos más rentables, así como la participación pública por medio de sus Secretarías de la Defensa Nacional y de Marina.

Palabras clave: Turismo, Grupos Económicos, México

IMPORTANCE OF AIRPORT ECONOMIC GROUPS IN TOURISM

Abstract:

Airport infrastructure, in its historical development, traces its origins to the first decade of the 20th century, when the Mexican State created military aviation in 1915. Institutional regulations beginning in 1920 have spanned more than 110 years to shape modern airports. Objective: To understand the characteristics and evolution of airport groups, their

[1] Universidad Juárez Autónoma de Tabasco; beatrizperez10@hotmail.com
[2] Universidad Juárez Autónoma de Tabasco; flamingos1999@hotmail.com
[3] Universidad Juárez Autónoma de Tabasco; cluzlamoyi@gmail.com

restructuring, and the economic growth strategies that have enabled their success, as well as their contribution to tourism activity through the mobilization of passengers. Methods: Given that the research is exploratory, it employed the historical method, based on research sources that reference primary sources, and used the analytical method with graphic scope. Results: The Mexican State established the legal framework for private sector participation through the granting of concessions to economic groups to operate the most profitable airports, as well as public participation through its Ministries of National Defense and the Navy.

Keywords: Tourism, Economic Groups, Mexico

1. INTRODUCCIÓN

Las teorías y principios que sustentan la regulación económica de los servicios de transporte fueron desarrolladas históricamente en paralelo con la teoría de los servicios públicos; debido a que muchas características económicas del transporte coinciden con los atributos de dichos servicios. Un caso arquetípico es el de las características económicas de la infraestructura para el transporte (Thomson, 1976) ya que su larga duración, la inflexibilidad de uso, la necesidad de inversiones cuantiosas (intensiva en capital), la presencia de notables economías de escala, la inelasticidad de la demanda, la indivisibilidad del consumo, etcétera son aspectos compartidos con industrias como la electricidad, el agua, o servicios como la defensa nacional o la salud pública; los que han sido organizados tradicionalmente bajo el concepto de monopolio natural (De Rus & Javier, 2003) y que han logrado altos niveles de eficiencia económica al obtener beneficios.

Los aeropuertos contribuyen con la infraestructura necesaria para el crecimiento económico de un país a través del transporte aéreo que posibilita la realización de mercancías; son vitales para transportar y comunicar a los individuos; permiten viajar de un punto remoto a otro en el mundo, conectan territorios, así como fomentan la actividad turística nacional e internacional. Entre las ventajas competitivas a nivel internacional ante otros tipos de transporte, se considera la permisión de viajes rápidos y el fomento del comercio.

Los grupos económicos revisten gran importancia al conformar varias empresas relacionadas por vínculos productivos que les permiten obtener economías de escala, y ganancias, que conforman la concentración económica en la industria del aerotransporte comercial.

La reestructuración del sistema aeroportuario mexicano permite visualizar como los grupos aeroportuarios de capital privado coordinan los aeropuertos y cuál es la participación del Estado en la regulación económica de los servicios de transporte. Los grupos aeroportuarios contribuyen al turismo nacional e internacional al operar terminales que brindan una red de aeropuertos ubicados de forma estratégica para conectar a los usuarios de forma moderna, rápida, y segura.

Las inversiones constantes en infraestructuras aeroportuarias se centran en la expansión de sus aeropuertos a fin de incrementar el tráfico aéreo y con ello la multiplicación y mejora de actividades productivas, entre ellas coadyuvar a la derrama económica en turismo.

2. DESARROLLO

La oferta de servicios comerciales de transporte aéreo inició en México desde 1928, los sectores privados nacionales y extranjeros participaron con la puesta en marcha de aerolíneas y aeropuertos. Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México fue el primer nombre del hoy conocido Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). El Estado asumió construyó y promovió desde 1901 hasta los años cincuenta, aeropuertos convencionales con la participación de aerolíneas y compañías nacionales. A partir de los sesenta asumió una mayor intervención de tal manera que la industria a mediados de los ochenta era propiedad de la nación y responsable de la prestación de servicios de transporte aéreo por medio de empresas paraestatales (Rico, 2011).

En la segunda mitad del siglo XX se fue consolidando el transporte aeronáutico, permitiendo su acceso a varios sectores de población, gracias a las aportaciones de nuevas tecnologías y los procesos de liberalización económica; asumidos con base en las teorías desreguladoras, y la privatización de las actividades económicas en pro de la máxima eficiencia de la industria aeroportuaria emprendida por el Estado.

Por otra parte la globalización económica ha generado el crecimiento del servicio de movilidad que enfrenta a su vez recorridos de gran distancia en viajes comerciales que atienden la demanda del comercio electrónico; y turísticos, donde las atracciones o productos turísticos lejanos, hoy más que nunca están a disposición de la clase media, y clase media alta, viajes que dependen para su financiamiento del ahorro de los consumidores, el presupuesto de las instituciones públicas y el respaldo del crédito.

En el desenvolvimiento de la industria aeroportuaria perviven: el objetivo de garantizar su acceso a la población por lógica económica o social; y la militar que establece la defensa del Estado. Se suma el desarrollo regional que implica la integración de zonas para abonar en su competitividad, donde otrora la empresa pública se había constituido en instrumento de política mediante la detección de espacios requeridos para el incremento de actividades económicas, en oposición a la desestatización de compañías que se adjudica ahora la principal alternativa racional de financiamiento (Sánchez, 2011).

2.1. Política Aeronáutica

En el caso de México, en la historia económica de la aviación, se han realizado esfuerzos por sostener con éxito una política aeronáutica que promueva de forma eficiente su organización y desarrollo. En la evolución de su reglamentación a partir de 1930 en adelante, se establecieron leyes para impulsar su crecimiento, el propio Estado ejerció su rectoría en la administración por medio de la fundación en 1965 de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y la indicación de construir los aeropuertos de Tehuacán, Zacatecas y Nuevo Laredo que se sumarían a los 32 aeropuertos existentes.

En 1980 se le encomendó el almacenamiento, distribución y venta de los combustibles de aviación en todos los aeropuertos. En 1983 la red de aeropuertos controlada por ASA ya operaba 52 aeropuertos en territorio nacional, cuyo aeropuerto capitalino sigue siendo el de mayor importancia (Expansión, 1984).

El Estado promovió la concentración económica a través de la autorización de rutas preferenciales y subsidios a sus aerolíneas de propiedad pública y de esa forma controlaba estratégicamente al subsector y fructificaba economías de escala y densidad, rasgos de industrias intensivas de capital consideradas monopolios naturales.

2.2. Crisis económica

El país soportó una aguda crisis en la década de los ochenta, donde se añadieron el desplome mundial de los costos de los hidrocarburos frente al excedente de crudo y una menor demanda, la devaluación de la moneda como consecuencia de la crisis petrolera, la inflación y la deuda del Estado. Sin duda la generalidad de empresas públicas y privadas observaron contracciones en su demanda y la necesidad de cubrir adeudos y pasivos ante las presiones de los organismos económicos internacionales.

En consecuencia, la política económica otrora encaminada a ampliar los mercados a través de normas proteccionistas, transitó a una nueva política económica liberal cuya estrategia de crecimiento con base en la promoción de la competencia económica y el comercio exterior, estableció la desregulación de los mercados y la privatización de las actividades económicas, las cuales se materializaron con la transferencia de la mayoría de las empresas paraestatales al sector privado con la intención de incentivar la economía.

Por ende, en 1988 la industria de la aviación en pro de cubrir la demanda de forma más equilibrada de los mercados internacionales abrió la puerta a nuevos prestadores de servicios sin la intervención financiera del Estado; a la vez que continuaron operando las dos empresas troncales básicas, Mexicana de Aviación y Aeroméxico, las empresas regionales y cinco o seis alimentadoras. Las troncales cubrirían las ciudades más significativas y aquellas poblaciones con importancia turística, y las ciudades medias con líneas regionales (Flores, 1988).

El proceso de liberalización en la industria a favor de la eficiencia aeronáutica inició con la desnacionalización de las dos aerolíneas troncales más importantes- Aeroméxico y Mexicana de Aviación- en 1988 y 1989, y con un nuevo sistema de organización de los servicios en el territorio nacional.

En 1990 a fin de incrementar el turismo y después de la privatización, las aerolíneas mexicanas dejaron de disfrutar la total protección gubernamental y debieron enfrentar la competencia internacional, dieron paso así a las líneas alimentadoras regionales, tales como Aeromar, Aerocalifornia, Aerocaribe, Aerolibertad, Aeromorelos, Aerocozumel y vuelos charter entre otros, cuyo objetivo fue cubrir la demanda que atendía Aeroméxico como empresa paraestatal, dada a la quiebra en 1988; Mexicana y Aeroméxico se dieron a la tarea de renovar su flota y a estudiar nuevas rutas que generaran mayor demanda, Por su parte las líneas extranjeras percibieron reducidas las restricciones en frecuencias y rutas y de esa forma más turistas se unirían a la demanda para visitar México (Martínez, 1990).

En 1992, Aeroméxico, ya había logrado sanear sus finanzas, a diferencia de Mexicana de Aviación cuya deuda se incrementó por la compra de aviones y sistemas de automatización (Martínez, 1992). Además de estos factores se sumó la competencia entre ellas y por rutas internacionales contra las grandes transportadoras estadounidenses, en vez de concentrarse

en el mercado interno, donde el reajuste del mercado posibilitó una mayor participación de las aerolíneas regionales por medio de acuerdos de adicionamiento en varias rutas nacionales (Arrazola, 1992).

Por un lado, el Estado permitió la formación de grupos económicos que brindaran servicios de apoyo a las operaciones en tierra de las aerolíneas y aeropuertos que concentraban la mayor circulación de viajeros y de mercancías en el territorio nacional. Se otorgaron a grupos aeroportuarios que se extendieron a la inversión privada a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), concesiones y permisos de conducción, ejercicio y usufructo de aeropuertos hasta por un periodo de 50 años, y reemitidas por un vencimiento de 50 años añadidos, con base en las leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos promulgadas en 1995.

En 1998 en busca de una eficiencia forzada que no logró la empresa Aeropuertos y Servicios Auxiliares encargada de coordinar 58 aeropuertos, el gobierno mexicano, estableció en diversos aeropuertos proyectos de coinversión con empresarios en favor de la infraestructura aeroportuaria (Monjaras, 1992). Obras de gran importancia le fueron asignadas, tales como la ampliación de la terminal 1 en 2003; y la construcción de la terminal 2 del aeropuerto internacional iniciada en 2004 y el tren que moviliza a los pasajeros de una estación otra, las cuales fueron inauguradas en 2008.

2.3. Grupos Aeroportuarios

Con base en los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), en 1998 se formaron cuatro grupos aeroportuarios como entidades de la administración pública federal para administrar, operar, explotar y, construir aeropuertos en varias regiones del país.

De acuerdo a la Gaceta del gobierno número 63 del día 3 de abril del 2001, se publicó el Decreto del ejecutivo del Estado por el que se crea el organismo público descentralizado de carácter estatal denominado Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicio Conexos y Auxiliares del Estado de México. La creación de este organismo responde a la necesidad de contar con un sistema maestro de autopistas concesionadas, que permita la integración de las regiones económicas al dinamizar el traslado de bienes y personas y reducir costos de transportación, tal y como se desprendía del Plan de Desarrollo del Estado de México 1999-2005 (Sánchez, 2011). Los grupos aeroportuarios de México son los que a continuación se describen:

2.3.1. Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM)/ Grupo Aeroportuario Marina.

Creado el 28 de mayo, y establecido para durar 99 años, es el grupo que asume la responsabilidad de construir, administrar y operar el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM). Poseedor del 99.9% de sus acciones que incluyen las de Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (SACM).

Le fue asignado al grupo administrar los siguientes aeropuertos:

1. Aeropuerto Internacional de Loreto;

2. Aeropuerto Internacional General Servando Canales de Matamoros;
3. Aeropuerto Internacional General José María Yanez de Guaymas, Sonora;
4. Aeropuerto Nacional de Colima;
5. Aeropuerto Internacional de Ciudad del Carmen;
6. Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón.

En 2024 se traspasó el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca General Mariano Matamoros, al grupo GACM, con una participación accionaria del 49% por parte ASA quien desde 2008 lo administraba. Asimismo, se asoció con el gobierno del Estado de Morelos quien detentaría el 51% de las acciones. De esta forma amplió su presencia en el país (Secretaría de Marina, 2024).

2.3.1.2. Grupo Aeroportuario Marina

En agosto de 2023 se anunció oficialmente la anexión y regulación de las tres entidades paraestatales a la Secretaría de Marina (Semar), otrora coordinada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICyT). Se creó por lo tanto el Grupo Aeroportuario Marina, que integra el AICM, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) y Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México (SACM).

En su organización el AICM asume la concesión y administración del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la CDMX, y ejerce su rol de titular de los aeropuertos internacionales de Ciudad del Carmen, Ciudad Obregón, Guaymas, Loreto, Matamoros y el nacional de Colima. Además, administra y colabora con el Aeropuerto Internacional de San Felipe y el nacional de Lázaro Cárdenas, así como la afiliación de otros aeródromos del territorio nacional. También ejerce participación accionaria en los Aeropuertos de Toluca y Cuernavaca (Animal Político, 2024).

En 2024 el Gobierno Federal anunció el mantenimiento y mejoras tales como pintura en vialidades, áreas de estacionamiento y limpieza de aceras, entre otras, en el AICM con miras al Mundial de 2026, con una inversión de 8 mil 552 millones de pesos (Arellano, 2025).

2.3.2. Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR)

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a las Subsidiarias de ASUR concesiones para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los aeropuertos del sureste. ASUR coordina nueve aeropuertos, los cuales se ubican en las siguientes ciudades: Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz, y Villahermosa.

El grupo posee un control accionarial en Airplan, de Colombia, cuyas licencias le permiten intervenir en los siguientes aeródromos:

1.- Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín;

2.- Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro;

3.- Aeropuerto Los Garzones en Montería:

4.- Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa;

5.- Aeropuerto El Caraño en Quibdó; y

6.- Aeropuerto Las Brujas en Corozal.

2.3.3.- Grupo Aeroportuario Centro-Norte (GACN). OMA

El Grupo Aeroportuario del Centro Norte, es propietario de los títulos de concesión para administrar, operar y explotar 13 aeropuertos de la zona centro norte del país: Monterrey, la segunda ciudad con mayor desarrollo industrial del país; los destinos turísticos de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo; siete aeropuertos en importantes ciudades de México: Culiacán, Chihuahua, Tampico, Torreón, San Luis Potosí, Zacatecas y Durango; y dos aeropuertos de ciudades en la frontera con Estados Unidos de Norteamérica, Ciudad Juárez y Reynosa. **OMA**: es el acrónimo de Grupo Aeroportuario Centro Norte específicamente porque con el símbolo OMA cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores.

Desde el año 2000 más de 272 millones de pasajeros transitaron por sus aeropuertos y no han dejado de crecer al diversificar sus servicios; OMA ha desarrollado una gran infraestructura:

- En 2001 el grupo remodeló sus aeropuertos y en 2002 inauguró un nuevo edificio terminal en el aeropuerto de Culiacán. En 2004 se avocó a la tarea de ampliar, expandir y remodelar la terminal A del aeropuerto de Monterrey, y en 2005 dieron comienzo las operaciones de Oma Carga. En 2006 ingresó a la Bolsa Mexicana de Valores y Nasdaq Global Select Market y en 2007 inició la obra de la nueva Terminal B del aeropuerto de Monterrey.
- En el 2009, OMA se unió a la cadena hotelera internacional NH Hoteles, de origen español, para desarrollar, operar y administrar un hotel NH Collection que incluye una zona comercial, cuya participación es del 90% bajo un contrato de arrendamiento a 20 años.
- En 2010 puso en marcha las operaciones de la Terminal B del aeropuerto de Monterrey.
- En 2012 el grupo inauguró un Parque Solar en el aeropuerto de Zacatecas, cuyo objetivo es la generación de energía eléctrica sustentable, ese mismo año OMA aeropuerto de Zihuatanejo, inició un proyecto de reforestación de los manglares que se encuentran dentro del aeropuerto.
- En 2014 fundó en Monterrey el Parque Industrial OMA-VYNMSA AERO industrial Park, para compañías de producción ligera, aeroespacial, automotriz, logística y de tecnología. Ese mismo año amplió y remodeló el edificio terminal del aeropuerto de Mazatlán.
- En 2015, OMA se unió a la cadena hotelera Grupo Hotelero Santa Fe, para administrar el Hotel Hilton Garden Inn un hotel de 134 habitaciones y áreas

comerciales entre la Terminal A y Terminal B del Aeropuerto Internacional de Monterrey, con una participación del 85% (OMA, 2025).

- En 2019 inauguró la ampliación y remodelación de los aeropuertos de San Luis Potosí y Chihuahua e inició el proyecto de expansión del aeropuerto de Monterrey.
- En 2022 OMA registró en su estructura accionaria que el público inversionista de las acciones B se constituyó por el 85.3% y que el 14.7% de las acciones del grupo pertenecían a Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de CV: (SETA), socio estratégico de OMA, repartidas en 12.8% de las acciones BB y 1.8 % de acciones B.

2.3.4. Grupo Aeroportuario del Pacifico (GAP)

Grupo Aeroportuario del Pacifico, S.A. de C.V. (GAP) posee concesiones para operar, mantener y desarrollar 12 aeropuertos en la región Central y del Pacífico de México. Todos los aeropuertos se clasifican como aeropuertos internacionales, equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana, reabastecimiento de combustible y migración, operados por el Gobierno Federal.

Brindan servicios en dos áreas metropolitanas tales como Guadalajara y Tijuana, así como a diversos destinos turísticos, Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo, y a las ciudades de Hermosillo, León, Guanajuato, Silao, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y los Mochis. En 1999 se unió al grupo como socio Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) cuya función es otorgar experiencia y apoyo tecnológico; posee el 15% de las acciones en la bolsa. Y además opera en Jamaica dos aeropuertos, uno en Sangster en Montego Bay (2015) y otro en Norman Manley (2018) cuyas licencias cubren un periodo de 30 y 25 años respectivamente (EQUIPAR, 2019).

2.4. Pandemia y turismo

Por otra parte, a pesar que entre 2005 y 2006 surgieron aerolíneas de bajo costo, las cuales permitieron que muchos más consumidores lograran viajar, el costo del combustible y otras circunstancias afectaron al turismo y la movilidad de personas. En 2009 México vivó la influenza AH1n1, la aviación nacional perdió 7.3 millones de pasajeros nacionales e internacionales y para 2010 Mexicana de Aviación y sus filiales Click y Link, y Aviacsa por insuficiencias en materia de protección dejaron de operar; y fue cubierta la demanda por Interjet y Aeroméxico quienes aprovecharon para incrementar los precios de los boletos entre un 10 y 15%.

Ante la ineficiencia del transporte terrestre la aviación comercial siguió siendo una necesidad por su rapidez, prueba de ello en 2011 en la licitación del proyecto de infraestructura aeroportuaria de la Riviera Maya compitieron tres consorcios: 1) GAP y Grupo México; 2) Tradeco Infraestructura Corporación América y Haig Gulesserian Damlamayan; y 3) Asur, quien no concluyó el proceso por un impedimento de la Comisión federal de Competencia (CFC); desafortunadamente los participantes no cumplieron totalmente los requisitos y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la declaró desierta (Ramírez & Clavijo, 2011).

La pandemia de coronavirus en 2020 afectó el comercio internacional y el turismo dependiente de la aviación como opción de transporte en todo el mundo. En México la demanda se contrajo cerca del 70% sobre todo en los destinos de playa cuya fortaleza es el turismo internacional, así como por las restricciones para viajar.

El tráfico total de pasajeros cayó 44.9% interanual a 7.7 millones de pasajeros, debido al impacto negativo de la pandemia en los viajes a partir de mediados de marzo del 2020. GAP, que opera 14 aeropuertos en México y en Jamaica, reportó una caída de 76.2% en la utilidad neta el trimestre, la cual fue de 340.4 millones de pesos, así como una baja de 48.7% en sus ingresos del periodo, impactado por la caída en el tráfico de pasajeros (Santiago, 2021).

Las tres empresas que controlan la mayoría de los aeropuertos en México reportaron una pérdida promedio de 90% de tráfico durante el segundo trimestre de 2020, debido a que algunas actividades productivas y el turismo se detuvieron entre abril y junio por la pandemia. Esto originó una caída media de 67.4% en los ingresos de dichas compañías, con Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) como principal afectado, seguido por Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA) y Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR) (Juárez, 2020).

2.5. Concentración económica

La concentración se establece en la medida en que la industria es controlada por grupos económicos con mayor participación en el mercado. La concentración se observa mediante las proporciones de ventas, activos y empleo que les corresponde a los grupos en cuestión. En el terreno de las ventas se aprecia que la demanda es cautiva ante la oferta de solo tres grupos de capital privado y uno público que los complementa.

Tabla 1. Ventas de los Grupos Aeroportuarios (2015-2023) Millones de pesos

Año	ASA Aeropuertos y Servicios Auxiliares CDMX	GAP Grupo Aeroportuario del Pacifico	ASUR Grupo Aeroportuario del Sureste Cdmx	Aeropuerto Internacional de la CDMX	OMA Grupo Aeroportuario del Centro Norte N.L.
2015	40,581.30	5,546.20			3,729.70
2016	31,958.80	8,106.90		10,217.80	4,492.70
2017					
2018	45,802.50	12,365.90	12,589.80	13,348.10	7,129.80
2019	63,965.10	14,122.90	15,410.20	15,570.70	7,907.10
2020	44,226.90	16,226.00	16,821.60		8,527.10
2021	17,395.60	11,866.40	12,624.70	8,764.10	
2022			18,784.70	12,463.80	8,720.00
2023	45,951.80	33,224.00	25,822.00	18,596.00	8,932.00
2024	60,061.1	33,614.4	31,332.8	18,828.7	9,137.00

Fuente: informes anuales de Expansión, Las 500 empresas más importantes de México.

El análisis sobre los ingresos de los grupos aeroportuario en México entre 2015 y 2022 muestra una evolución diferenciada (tabla 1), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

reporta consistentemente los volúmenes más altos, lo cual puede atribuirse a su gestión de múltiples terminales regionales, así como a la centralización de ciertas operaciones estratégicas. En contraste, los grupos concesionados como el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA) presentan una tendencia de crecimiento sostenido durante el periodo 2015–2019, lo que refleja una expansión progresiva del tráfico aéreo regional.

Cabe destacar que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), a pesar de su relevancia nacional, muestra datos parciales o intermitentes, dificultando una evaluación completa de su comportamiento en estos años. Lo mismo ocurre con el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), cuyos datos aparecen de manera incompleta.

Tabla 2. Activos en los Grupos Aeroportuarios (2015-2023) Millones de pesos

Año	ASA Aeropuertos y Servicios Auxiliares CDMX	GAP Grupo Aeroportuario del Pacifico	ASUR Grupo Aeroportuario del Sureste Cdmx	Aeropuerto Internacional de la CDMX	OMA Grupo Aeroportuario del Centro Norte N.L.
2015	16,034.30	24,286.20			12,417.90
2016	14,100.40	31,473.40		6,754.70	12,496.80
2017					
2018	15,862.90	39,517.50	56,614.00	5,828.00	14,200.80
2019	16,432.60	39,550.50	56,181.80	93,269.60	15,590.50
2020	17,774.50	41,577.80	57,515.90		17,277.00
2021	15,075.80	51,361.20	60,411.20	9,058.40	
2022			65830.7	9,371.20	22,889.10
2023	51,130.10	67,445.00	70,342.00	12,910.50	25,238.00
2024	54,056.6	81,653.1	83,636.8	18,042.2	27,233.10

Fuente: informes anuales de Expansión, Las 500 empresas más importantes de México.

Es importante señalar la ausencia de datos completos para los años 2020 y 2021, los cuales son fundamentales para comprender el impacto de la pandemia por COVID-19 sobre la aviación civil. No obstante, se puede anticipar una contracción significativa durante este periodo, como ocurrió a nivel mundial.

En conjunto, los datos permiten observar una tendencia general de crecimiento en la demanda de servicios aeroportuarios en México hasta antes de la pandemia tabla 2), lo cual sugiere una expansión de la conectividad aérea nacional. Sin embargo, la falta de homogeneidad en la disponibilidad de datos y la ausencia de unidades explícitas limitan la posibilidad de realizar inferencias más robustas.

Los activos materializan el poder económico, son decisivos porque simbolizan los capitales invertidos de forma tangible como maquinarias o unidades de transporte, en este caso aviones, aeropuertos e intangibles como el conocimiento y la experiencia en sus operaciones, que son fundamentales para crear ganancias, acrecentar la cuantía del negocio y posibilitar sus operaciones. Los activos permiten evaluar las finanzas de los grupos económicos y su disposición para establecer sus obligaciones (Marcotrigiano, 2011).

Entre 2015 y 2024, los activos reportados por los principales grupos aeroportuarios de México muestran una clara tendencia de expansión, reflejo de procesos de inversión y fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria nacional. Este comportamiento es particularmente evidente en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), cuyos activos se incrementan más del 200% durante el periodo.

La evolución positiva también se observa en el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR) y en el Grupo OMA, aunque con tasas de crecimiento más moderadas. Destaca, asimismo, el repunte de activos del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) hacia 2024, lo que podría estar vinculado a reestructuraciones operativas o nuevas inversiones tras la pandemia.

Estos resultados sugieren un proceso general de fortalecimiento patrimonial del sector aeroportuario mexicano, alineado con una visión de largo plazo orientada a la modernización y expansión de los servicios aeroportuarios, a pesar del choque externo derivado del COVID-19 en 2020.

Por otra parte, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). el número de trabajadores determina el tipo de empresa, con más de 250 trabajadores se denominan grandes empresas.

El análisis de las cifras de personal en los principales grupos aeroportuarios mexicanos entre 2015 y 2024 (tabla 3) revela una tendencia general de expansión laboral, especialmente marcada en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), cuya plantilla se cuadruplicó en dicho periodo. Este crecimiento podría estar asociado a un proceso agresivo de expansión de operaciones y cobertura territorial.

Tabla 3. Trabajadores en los Grupos Aeroportuarios (2015-2023)

Año	ASA Aeropuertos y Servicios Auxiliares CDMX	GAP Grupo Aeroportuario del Pacifico	ASUR Grupo Aeroportuario del Sureste Cdmx	Aeropuerto Internacional de la CDMX	OMA Grupo Aeroportuario del Centro Norte N.L.
2015	2,358	884			1,047
2016	2,445	1,047			1,058
2017					
2018	2,442	1,277	1,017	160	1,065
2019	2,454	1,337	1,126	140	962
2020	2,450	1,540	1,555		976
2021	2,500	1,656	1,537		
2022			1,555	200	1,045
2023	2,500	2,399	2,101	1,200	1,270
2024	2,500	3,454	1,936	1,265	1,159

Fuente: informes anuales de Expansión, Las 500 empresas más importantes de México.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA) presentan una dinámica más estable, posiblemente reflejando una política de eficiencia operativa y contención de costos. En contraste, el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR) muestra un crecimiento sostenido desde su primer registro en 2018, indicando una etapa de consolidación.

El caso del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) es particularmente destacable por el incremento abrupto del número de empleados en 2023, lo cual puede interpretarse como una respuesta institucional a nuevas exigencias operativas o reconfiguración administrativa.

En conjunto, estos datos evidencian una fase de expansión pospandemia del sector aeroportuario mexicano, con implicaciones significativas en términos de empleo, inversión en capital humano y modernización de servicios. Este crecimiento laboral, no obstante, se distribuye de manera desigual entre los distintos operadores, lo que sugiere diferencias estratégicas en la gestión del talento humano.

3.1. Turismo y el nuevo Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica

Los turistas desde otras naciones pueden viajar directamente a varios destinos de México sin pasar por su capital ya que cuenta con 78 aeródromos internacionales, registra terminales con dispositivos inspectores y de vigilancia fronteriza (Ortiz, 2023). No obstante, más del 71% de las operaciones se concentran en las siguientes ciudades: Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Tijuana y Monterrey. Le siguen en importancia otros aeropuertos de destinos internacionales, como lo evidencia el volumen de pasajeros, la afluencia a zonas turísticas o su ubicación estratégica; son aeropuertos de las ciudades de Los Cabos, en Baja California Sur; Puerto Vallarta, Jalisco; Mérida, Yucatán; Guanajuato y Culiacán, Sinaloa.

Para evitar la concentración de más del 51% de los vuelos y evitar demoras en operaciones aéreas, en julio de 2021, el Gobierno Federal otorgó a favor de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V., una concesión para administrar el Aeropuerto, el cual entró en operaciones el 21 de marzo de 2022 (Infobae, 2022). A la fecha cuenta con dos pistas de aterrizaje de 4.5 km., terminales de pasajeros, de carga y de aviación general, así como hangares para el resguardo y mantenimiento de aviones.

El papel de las Fuerzas Armadas creció en la pasada administración del presidente Andrés Manuel López Obrador. La Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) controla directamente varios aeropuertos a través de su empresa estatal ***Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica*** (GAFSACOMM) creada en abril de 2022. Este nuevo grupo estatal opera 19 aeropuertos y bajo la administración privada los tres grupos aeroportuarios controlan 34 aeropuertos (De Luna, 2024).

El propósito de la creación de este nuevo grupo es dotar de infraestructura aeroportuaria sostenible y competitiva al país en aquellas zonas que es requerida, cuyos servicios estimulen el desenvolvimiento del transporte aéreo, el desarrollo de aerovías y servicios a la navegación aérea para la aviación civil nacional e internacional. Algunos de estos aeropuertos son: el

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), los aeropuertos de Chetumal, Tulum, Campeche, Puebla, Nuevo Laredo, Ciudad Victoria, Tamuín, Uruapan, Ciudad Ixtepec, y posiblemente otros más.

El GAFSACOMM es una empresa de participación estatal mayoritaria, cuya estructura accionaria está conformada con 99% propiedad de la Secretaría de la Defensa Nacional y con 1% propiedad del Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C.

El grupo administra los siguientes aeropuertos:

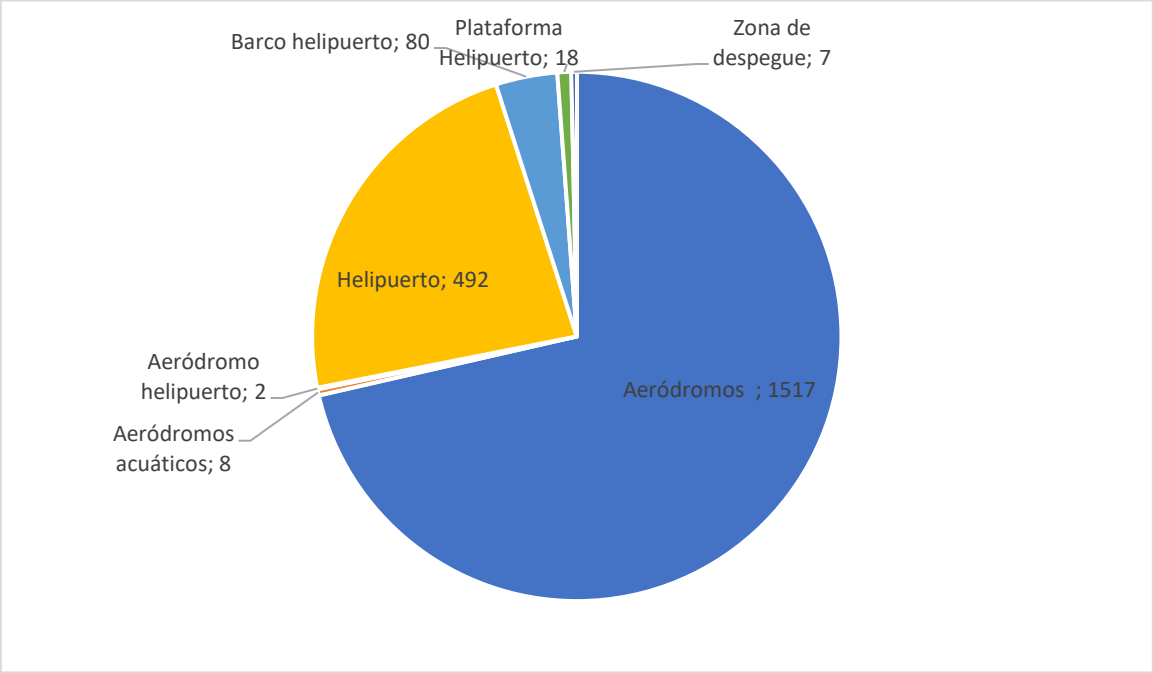
1. Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), y es el operador de la nueva Mexicana de Aviación;
2. Aeropuerto Internacional Felipe Carrillo Puerto en Tulum, Quintana -Roo.
3. Aeropuerto Internacional de Chetumal.
4. Aeropuerto Internacional de Campeche.
5. Aeropuerto Internacional de Palenque
6. Aeropuerto Nacional de Ixtepec o Base Aérea Militar No. 2 de Ixtepec "General Antonio Cárdenas Rodríguez" un aeropuerto militar ubicado 12 kilómetros al sur de Ciudad Ixtepec, Oaxaca, México, en terrenos del municipio de Asunción Ixtaltepec. La base tiene una rampa de uso civil, es decir no es de uso exclusivo militar.
7. Aeropuerto Internacional de Puebla.
8. Aeropuerto Internacional de Uruapan.
9. Asimismo, el aeropuerto gestionado inicialmente por ASA, el Aeropuerto Nacional de Tamuín localizado a 5 kilómetros de la Ciudad de Tamuín y cerca de Ciudad Valles, San Luis Potosí, México.
10. Aeropuerto Internacional de Ciudad Victoria.
11. Aeropuerto Internacional de Nogales operado por ASA de 1966 a 2023.

Asimismo, el grupo GAFSACOMM posee centros de combustibles, en Nogales, Sonora; Nuevo Laredo, y Ciudad Victoria, Tamaulipas, Tamuín, San Luis Potosí, Uruapan, Michoacán, Puebla, Ciudad Ixtepec, Oaxaca, Palenque, Chiapas, Chetumal y Tulum Quintana Roo, y Campeche. Por otra parte, el grupo ofrecerá paquetes turísticos en sus hoteles de tres y cuatro estrellas, estratégicamente ubicados cerca de fascinantes zonas arqueológicas, parques ecológicos y recreativos tales como La Plancha y del Jaguar, Edzná, Chichen Itzá, Tulum, Calakmul, y el Hotel Tulum Aeropuerto, y Palenque y Nuevo Uxmal (Redacción A21, 2023).

Complementan a los aeropuertos, otros aeródromos y helipuertos que apoyan la aviación general y ejecutiva, y la movilidad en regiones remotas y de difícil acceso (figura 1).

En la evolución de los grupos aeroportuarios privados se evidencia la necesidad de financiación para acrecentar la infraestructura aérea conforme al desarrollo de las regiones y a la demanda turística que se incrementa conforme al crecimiento de la población nacional y a la atracción turística de México en el mundo. Fenómeno que no deja de lado cuidar la seguridad de los usuarios y la modernización tecnológica. Por otra parte, el Estado continúa siendo una fuente habitual de financiamiento.

Figura 1. Aeródromos y Helipuertos 2025



Fuente: elaborado con base en Gobierno de México (2022).

En atención a las demandas de una industria aérea más exigente, desregulada y competitiva muchas empresas privadas han demostrado que son capaces de operar los aeropuertos como negocios fructíferos (Giraldo, Velderrama, & Zapata, 2015).

4. CONCLUSIONES

En México el turismo y la industria aeroportuaria iniciaron su actividad en las primeras décadas del siglo XX y con base en el capitalismo tardío se fue desenvolviendo un proceso de formación de instituciones públicas y empresas privadas a fin de crear una oferta económica que poco a poco fue materializando una concentración económica.

La liberalización internacional de la industria aérea trajo como resultado la tendencia de comercializar y privatizar aeropuertos, su aparición ha permitido al sector privado competir con las empresas públicas, el país no es ajeno a esta realidad, la creación y fomento de grupos aeroportuarios confirma la demanda de servicios de transporte de pasajeros y de carga, eficientes, seguros y rápidos.

En pro de la modernización la responsabilidad del sector privado recae en las empresas o aerolíneas, y en la operación de aeropuertos que mejoren la calidad de sus servicios, no obstante, no han sido capaces de desplazar del todo al paradigma público, la creación del ***Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmeca-Maya-Mexica*** del Estado así lo demuestra, y confirma que la necesidad no satisfecha de fuentes de financiamiento continúa permitiendo monopolios naturales.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Federal de Aviación Civil. (25 de noviembre de 2022). *Estadística de Aviación Comercial Regular y Fletamento en diversos productos. Fuentes de información Aerolíneas y Grupos Aeroportuarios.* Obtenido de Gobierno de México: https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/estadisticas-280404

Animal Político. (14 de agosto de 2024). *Nace Grupo Aeroportuario Marina, la empresa del Estado que controlará 7 aeropuertos de México*. Obtenido de https://animalpolitico.com/politica/grupo-aeroportuario-marina-controlara-7-aeropuertos-mexico#google_vignette

Arellano, C. (7 de abril de 2025). *En 20 años, las remodelaciones en el AICM han sido la constante*. Obtenido de La Jornada: https://www.jornada.com.mx/2025/04/07/politica/013n1pol#:~:text=En%20los%20%C3%BAltimos%2020%20a%C3%B1os,apertura%20de).

Arrazola, D. (1992). Aeromar la buena y la mala. *Expansión*, 46-50.

De Luna, T. (24 de septiembre de 2024). *De la seguridad a la administración: Fuerzas Armadas controlan 19 aeropuertos* . Obtenido de Expansión: https://expansion.mx/empresas/2024/09/24/que-aeropuertos-son-operados-por-fuerzas-armadas-mexico

De Rus, G., & Javier, C. (2003). *Economía del transporte.* Antoni Bosch.

EQUIPAR. (2019). *Inicia GAP operaciones del aeropuerto de Kingston*. Obtenido de https://www.revistaequipar.com/mexico/contenido-editorial/inicia-gap-operaciones-del-aeropuerto-de-kingston

Expansión. (1984). Las líneas aéreas: no más vuelos en picada. *Expansión*, 57.

Flores, A. (1988). El enredo de Aeroméxico. *Expansión*, 36-41.

Giraldo, C., Velderrama, A., & Zapata, S. (2015). Las infraestructuras aeroportuarias: tipo de propiedad y su relación con la eficiencia. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 179-194.

Infobae. (19 de marzo de 2022). *Cuántos aeropuertos tiene México y cuáles son los más importantes*. Obtenido de Infobae: https://www.infobae.com/america/mexico/2022/03/19/cuantos-aeropuertos-tiene-mexico-y-cuales-son-los-mas-importantes/

Juárez, A. (12 de agosto de 2020). *Aeropuertos de México pierden 90% de pasajeros en primer semestre de 2020*. Obtenido de El Ceo: https://elceo.com/negocios/aeropuertos-de-mexico-pierden-90-de-pasajeros-en-primer-semestre-de-2020/

Marcotrigiano, L. (2011). Discusión del concepto de "activo" dentro del Marco Conceptual de las Normas Internacionales de Información Financiera . *Actualidad Contable Faces*, 72-85.

Martínez, J. (1990). Líneas aéreas: por un cachito de cielo. *Expansión*, 36-46.

Martínez, J. (1992). Dondé esta el negocio. *Expansión*, 46-50.

Monjaras, J. (1992). Aeropuertos por no poder atenderlos. *Expansión*, 55-57.

OMA. (27 de mayo de 2025). *OMA*. Obtenido de https://www.oma.aero/es/

Ortiz, M. (02 de diciembre de 2023). *¿Viajarás? Conoce los aeropuertos internacionales más importantes de México y dónde están*. Obtenido de Milenio: https://www.milenio.com/estados/aeropuertos-internacionales-de-mexico-cuales-son-y-donde-estan

Ramírez, D., & Clavijo, D. (2011). Controlador aéreo, entrevista a Héctor González Weeks. *Expansión*, 71-74.

Redacción A21. (3 de noviembre de 2023). *Anuncia incremento de la TUA para noviembre*. Obtenido de A21: https://a21.com.mx/aeropuertos/2023/11/03/anuncia-aifa-incremento-de-la-tua-para-noviembre-2/#:~:text=El%20GAFSACOMM%20es%20una%20empres

Rico, O. (2011). *La concentración económica en el aerotransporte comercial de pasajeros, después de la regulación. Publicación técnica.* México: Secretaría de Comunicaciones y Transporte/Instituto Mexicano del Transporte.

Sánchez, B. (2011). *Sistemas aeroportuario, servicio público e iniciativa privada.* México: CEPAL.

Santiago, J. (25 de febrero de 2021). *Pandemia afectó a aeropuertos*. Obtenido de El Economista: https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Pandemia-afecto-a-aeropuertos-20210224-0116.html

Secretaría de Marina. (17 de octubre de 2024). *Comunicado de Prensa Núm. 160/2024*.

Thomson, J. (1976). *Teoría económica del transporte.* Alianza Editorial.