

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se aprueba el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2025-2030.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Gobierno de México.- Comunicaciones.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 26, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36, y 46, fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 17, fracción II, 22, 24, 27, 29 tercer párrafo, 30 y 32 de la Ley de Planeación; 46, 47, 48, 49 y 59, fracción II, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 22 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 5, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el cual está conformado por cuatro ejes generales y tres ejes transversales, a través de los cuales se busca consolidar la transformación del país mediante un modelo de desarrollo centrado en el bienestar, la justicia social y la sustentabilidad;

Que el 5 de septiembre de 2025, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2020-2025;

Que el Programa Sectorial establece las directrices de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para dar continuidad al proyecto de transformación nacional con una mirada humanista, justa e incluyente con la visión de construir infraestructura estratégica que fortalezca el desarrollo regional, eleve la competitividad del país y garantice una movilidad segura, accesible y sustentable;

Que el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria "Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2025-2030", se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y debidamente vinculado al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030;

Que con fecha 29 de septiembre de 2025, el Consejo de Administración de **Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.**, en su Tercera Sesión Ordinaria, mediante Acuerdo CA-ORD 3-(29-SEP-25)-09, aprobó el "Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2025-2030", y

Que la entidad paraestatal antes referida, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Planeación y demás disposiciones aplicables, ha sometido a la consideración de esta Coordinadora Sectorial su respectivo Programa Institucional para su aprobación y difusión, por lo que he tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA EMPRESA DE PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA "GRUPO AEROPORTUARIO TURÍSTICO MEXICANO, S.A. DE C.V. 2025-2030".

ARTÍCULO PRIMERO. Se aprueba y se da a conocer el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria "Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. 2025-2030".

ARTÍCULO SEGUNDO. **Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.**, empresa de participación estatal mayoritaria, de conformidad con su respectivo programa institucional autorizado, deberá:

A) Sujetarse a la Ley de Planeación, al Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030 y al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025 - 2030, y

B) Dar seguimiento en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables, a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en los programas institucionales antes mencionados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

TRANSITORIO

ÚNICO. El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 29 de septiembre de 2025.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina.**- Rúbrica.

Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano S.A. de C.V. 2025-2030**1. Índice**

1. Índice
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa
3. Siglas y acrónimos
4. Fundamento normativo
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo
6. Objetivos
 - 6.1 Relevancia del objetivo 1: Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.
 - 6.2 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de GATM 2025-2030.
7. Estrategias y líneas de acción
8. Indicadores y metas

2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, el seguimiento, reporte y rendición de cuentas de las mismas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio respectivo.

3. Siglas y acrónimos

- ACI:** Airports Council International
- AFAC:** Agencia Federal de Aviación Civil
- GATM:** Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano
- IMD:** International Institute for Management Development
- OACI:** Organización de la Aviación Civil Internacional
- PIB:** Producto Interno Bruto
- PND:** Plan Nacional de Desarrollo
- PROFEPA:** Procuraduría Federal de Protección al Ambiente
- PSICyT:** Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
- SHCP:** Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- SICT:** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

4. Fundamento normativo

El Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. tiene su fundamento normativo en la fracción A del artículo 26 y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como en el artículo 11 que reconoce y protege el derecho al libre tránsito, y el artículo 4, que reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Este Programa se emite en términos de lo dispuesto en el artículo 9 y 17, fracción II de la Ley de Planeación que señala que las entidades paraestatales deberán elaborar sus respectivos programas institucionales en los términos previstos en esta Ley; y los artículos 46, 47, 48 y 49 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales.

De igual forma se encuentra alineado al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944),^{1/} que establece los principios para que la aviación civil se desarrolle de forma segura y ordenada; así como a los compromisos asumidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): 9. Industria, innovación e infraestructura; 11. Ciudades y comunidades sostenibles y 13. Acción por el clima.

El presente Programa Institucional guarda congruencia con las prioridades y compromisos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y con el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030.

En este marco, el Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano (GATM), como Empresa de Participación Estatal Mayoritaria sectorizada a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), será la entidad responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A de C.V. 2025–2030; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) dará el seguimiento a los avances y resultados del Programa.

5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

La Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, tiene como Misión: “Desarrollar y operar aeropuertos de vanguardia en México, proporcionando instalaciones de primer nivel que mejoren la experiencia de los viajeros e impulsen el turismo en el país”.

En este sentido, y acorde con lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND) para el desarrollo de infraestructura estratégica, que incluye la mejora del transporte de pasajeros y la modernización de los puertos y aeropuertos, en busca de habilitar una República mejor conectada y construir un México más justo y productivo, GATM tiene entre sus prioridades dar cumplimiento al **compromiso 87 “Ampliación de 4 aeropuertos y remodelación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”** que forma parte de los 100 compromisos para el Segundo Piso de la Transformación.

Desde esta perspectiva, y conforme a los principios del Humanismo Mexicano que sirven de base a la Cuarta Transformación de la vida pública de México, GATM orienta sus acciones hacia el fortalecimiento de la conectividad aérea, procurando a su vez la generación de empleos dignos, y asegurando el crecimiento económico en las zonas de influencia, bajo los principios que favorecen la igualdad sustantiva y la prosperidad compartida para la población.

La ampliación y modernización de los aeropuertos de GATM es determinante para mejorar la conectividad aérea del país, facilitar el transporte de pasajeros y mercancías, y fomentar el turismo. Estos aeropuertos funcionan como puerta de entrada y salida para viajeros, haciendo posible el acceso a destinos turísticos y promoviendo el desarrollo local en sus regiones de influencia.

En 2024 llegaron al país 45 millones de turistas internacionales, cifra 7.4% mayor respecto a 2023. El turismo se consolidó como una fuente generadora de empleos y bienestar, contribuyendo a la reducción de la pobreza en el país. Según la ONU - Turismo, México se mantiene como el sexto país más visitado del mundo.^{2/}

Es importante destacar el papel del turismo como motor económico nacional, ya que, representa el 8.6% del PIB nacional.^{3/} Además, genera beneficios sociales, al favorecer la creación de empleos directos e indirectos. Al primer trimestre de 2025, la población ocupada en este sector ascendió a cinco millones de personas.^{4/}

Asimismo, la existencia de una infraestructura adecuada es fundamental para el desarrollo económico de una región, debido a que fomenta la competitividad e impulsa el crecimiento; manteniendo un entorno que promueve el bienestar de los ciudadanos.

^{1/} Fuente: Convenio sobre aviación civil internacional (convenio de chicago). Disponible en: <https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/convenio-sobre-aviacion-civil-internacional>

^{2/} Fuente: Secretaría de Turismo. ONU Turismo, 2024: México ratifica su posición como sexto país más visitado del mundo en 2024. Disponible en: <https://www.gob.mx/sectur/articulos/onu-turismo-mexico-ratifica-su-posicion-como-sexto-pais-mas-visitado-del-mundo-en-2024>

^{3/} Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2023. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/turismosat/>

^{4/} Fuente: SECTUR. Aumenta 2.9% empleo turístico nacional en el primer trimestre de 2025. Disponible en: <https://www.gob.mx/sectur/articulos/sectur-aumenta-2-9-empleo-turistico-nacional-en-el-primer-trimestre-de-2025#:~:text=la%20ocupaci%C3%B3n%20nacional>

Los resultados del Ranking de Competitividad Mundial del Centro Mundial de Competitividad (IMD) 2025,^{5/} ubican a México en el lugar 55 de un total de 69 economías a nivel mundial, quedando, en relación con los países de América Latina, por debajo de Colombia, país que se posicionó en el lugar 54.

De manera particular, y de acuerdo con este ranking, entre los 69 países el desempeño competitivo de México en el tema de infraestructura se ubica en el lugar 61, por debajo de Brasil (lugar 58) y por encima de Perú (lugar 63).

Consciente de que una República próspera y conectada requiere una infraestructura moderna y eficiente en sectores estratégicos como el transporte, el Gobierno de México impulsa una estrategia de inversión en infraestructura productiva que incluye la expansión de la red ferroviaria y la modernización de los puertos y aeropuertos.

Si bien, México cuenta con una amplia infraestructura aeroportuaria que estimula el desarrollo económico, persisten desafíos. Principalmente destaca la necesidad de fortalecer aeropuertos con vocación turística, y atender la saturación en aeropuertos turísticos consolidados.

Lo anterior provoca congestión y retrasos de vuelos en aeropuertos ubicados en destinos turísticos con alta demanda, lo que ocasiona una mala experiencia para los viajeros tanto nacionales como extranjeros. Al mismo tiempo, otras regiones con limitada infraestructura aeroportuaria permanecen rezagadas.

Problema público

El acelerado crecimiento del turismo ha superado la capacidad de algunos aeropuertos consolidados, llevándolos a su saturación. Paralelamente, aeropuertos con vocación turística no han recibido la modernización o expansión necesaria para adaptarse a la creciente demanda, limitando su capacidad operativa y frenando el desarrollo de nuevos destinos.

Esta desigualdad en las inversiones provoca congestión en unos puntos y rezago en otros, restringiendo la diversificación de la oferta turística y disminuyendo las oportunidades de crecimiento económico en regiones con alto potencial turístico, viéndose afectadas también todas las actividades y servicios que dependen del turismo, como restaurantes, hoteles y comercios.

El GATM, atenderá esta problemática a través del **Objetivo 1. “Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional”**.

Para lograr este objetivo, y considerando que el Gobierno de México contempla una serie de iniciativas para desarrollar infraestructura estratégica que permita lograr una República mejor conectada, dentro de las que se encuentra la terminación de los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido con inversión público – privada, GATM llevará a cabo la modernización de sus aeropuertos.

Se realizarán acciones encaminadas a ampliar y modernizar su infraestructura; cumplir con los estándares nacionales e internacionales en seguridad operacional; brindar servicios de calidad a sus usuarios; y consolidar el posicionamiento de sus aeropuertos a través de mejores prácticas comerciales.

En este sentido, se contempla finalizar las obras de ampliación y modernización en los Aeropuerto Internacionales de Tepic y Puerto Escondido.

Para dar una mejor atención a los usuarios, en el Aeropuerto de Tepic se construirá una terminal multimodal con el propósito de movilizar a los turistas a la zona de playa. Lo anterior, aprovechando la conectividad terrestre entre el aeropuerto y las playas del estado de Nayarit que ofrecen las nuevas carreteras y autopistas que se están construyendo. Este plan de enlace terrestre mejorará la conectividad del aeropuerto e impulsará el desarrollo turístico de la Riviera Nayarit.

De igual manera, se llevarán a cabo actividades para obtener y mantener el Certificado de Aeródromo Civil de los aeropuertos del Grupo, conforme a los procedimientos para la evaluación de la conformidad del Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;^{6/} asimismo, se realizará la adquisición de equipos

^{5/} Fuente: Centro Mundial de Competitividad (IMD) Clasificación mundial de competitividad, 2025. Disponible en: <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/rankings/wcr-rankings/>

^{6/} Procedimiento para la evaluación de la conformidad del Anexo 14, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en el año de 1944, y publicado el 12 de septiembre de 1946, a los que deberán sujetarse los aeródromos para su certificación. Disponible en: [https://www.ordenjuridico.qob.mx/Federal/PE/APF/APC/SCT/Procedimientos/22012008\(1\).pdf](https://www.ordenjuridico.qob.mx/Federal/PE/APF/APC/SCT/Procedimientos/22012008(1).pdf)

especiales para mejorar la seguridad, la eficiencia y la calidad de los servicios aeroportuarios, entre los que se encuentran: detectores de explosivos, arcos de seguridad, sistemas de revisión de equipaje; sistemas eléctricos; subestación; plantas de emergencia; tableros de distribución; sistemas de sonido y control de accesos.

De la misma forma, GATM demostrando su compromiso con la sostenibilidad, enfocará sus esfuerzos en cumplir con las regulaciones ambientales en la materia.

Por otra parte, fomentará el repunte comercial de sus aeropuertos y buscará participar en esfuerzos coordinados entre empresas, concesionarios, permisionarios y prestadores de servicio para el transporte aéreo, con el fin de promover los destinos turísticos regionales donde se ubican los aeropuertos de GATM.

Con estas acciones, se persigue contribuir a reducir la desigualdad y la pobreza, mediante la generación de empleos y oportunidades de desarrollo en la operación aeroportuaria y en actividades vinculadas al turismo, en beneficio del bienestar de la población.

Visión de Largo Plazo

Hacia 2030, el GATM contará con una infraestructura aeroportuaria robusta, que anticipe las necesidades de la demanda, cumpliendo con los requerimientos normativos de seguridad nacional e internacional, eficiencia y sostenibilidad, y que contribuya al crecimiento turístico regional.

- En los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido, habrán concluido las obras de ampliación y modernización, mejorando su capacidad operativa y la atención a pasajeros y aeronaves.
- Se habrá incrementado la conectividad aérea, desde y hacia destinos internacionales.
- El flujo de pasajeros será mayor en estos aeropuertos, generando derrama económica para la región.
- Los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido estarán al nivel competitivo de otros aeropuertos que se ubican en la región, contribuyendo a resolver los problemas de saturación de los grandes aeropuertos de la zona.

En veinte años, el GATM pretende:

- Incorporar o desarrollar nuevos aeropuertos como parte del Grupo, que fomenten el crecimiento turístico y económico regional.
- Posicionarse como un operador de clase mundial en la gestión de aeropuertos.
- Ser un referente internacional en términos de crecimiento, innovación, sostenibilidad y atención al cliente.

6. Objetivos

A fin de contribuir a resolver la problemática previamente identificada, GATM establece el siguiente objetivo:

Objetivo del Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano 2025-2030

Objetivo 1. Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.

6.1 Relevancia del objetivo 1: Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.

El Plan México, en su visión a largo plazo, pretende fortalecer la industria local y aprovechar la situación geográfica del país, por lo que, entre sus objetivos se plantea que México sea uno de los cinco países más visitados a nivel mundial.

Para lograrlo, se requiere de una serie de factores que promuevan el dinamismo del turismo, entre ellos el incremento de la competitividad de los aeropuertos. Estos deben contar con una serie de elementos tales como una mejor infraestructura, comodidad en sus instalaciones, servicios comerciales y conexiones de transporte con el exterior, que los diferencien de otros.

De acuerdo con el Índice de Competitividad de América Latina para la Industria del Transporte Aéreo, el cual analiza la competitividad de esta industria en 20 países de la región con base en siete pilares clave (costos operativos, calidad de las infraestructuras, impuestos a los pasajeros, sostenibilidad, propensión a viajar, apertura y liberalización, y conectividad internacional), México se ubica en el 12º lugar, con un total general de 5.68 puntos, mientras que la puntuación más alta la obtiene Panamá con 7.34 puntos y la más baja Cuba con 3.60 puntos.^{7/}

Por factor, las puntuaciones menores que obtuvo México fueron en los rubros de sostenibilidad, calidad de la infraestructura y apertura internacional.

El Aeropuerto Internacional de Tepic es una de las principales puertas de entrada a la Riviera Nayarit, región que se consolida como uno de los polos turísticos más dinámicos del país.

El incremento de la conectividad carretera y las inversiones en infraestructura turística como hoteles, villas y campos de golf en la Riviera Nayarit, así como el aumento en el interés de personas, tanto nacionales como extranjeras, de residir en la zona, detonarán el empleo y el desarrollo de la región.

Por lo anterior, se estima que aumente el volumen de los pasajeros en el aeropuerto hacia el año 2030. Este incremento de pasajeros obedecerá principalmente al crecimiento del turismo, que representará aproximadamente el 70% de los pasajeros previstos para 2030.^{8/}

El aeropuerto de Puerto Vallarta en Jalisco ha atendido la demanda con destino a la zona turística de Nayarit. Sin embargo, su lejanía respecto a los nuevos desarrollos en la Riviera Nayarit genera altos costos de traslado para turistas y población en general. El Aeropuerto Internacional de Tepic, junto con el desarrollo de las autopistas promovidas por el Gobierno Federal, reducirán estos costos y permitirán un acceso más rápido y económico hacia la Riviera Nayarit.

Por lo anterior, la conclusión de las obras de modernización y ampliación de este aeropuerto mejorarán de manera significativa la experiencia de los usuarios, con un nuevo edificio terminal de 23 mil m² que permitirá ampliar la capacidad para atender hasta 4 millones de pasajeros anuales.^{9/} Asimismo, dichas mejoras fortalecerán la conectividad aérea, permitiendo vuelos hacia y desde Canadá, Estados Unidos de América, Centroamérica, Sudamérica y Europa.

En cuanto al aeropuerto de Puerto Escondido, en Oaxaca, el flujo de pasajeros creció a una tasa media anual de 18.8% entre 2018 y 2024,^{10/} lo que hace necesaria su ampliación y modernización para atender la creciente demanda.

Su ubicación geográfica y la conectividad hacia la Ciudad de Oaxaca y Huatulco lo convierten en un elemento clave para el desarrollo turístico, al facilitar un acceso rápido y cómodo de visitantes nacionales e internacionales a diversas zonas de la región.

La conclusión de la nueva terminal de 18 mil m² tendrá la capacidad para atender hasta 3 millones de pasajeros al año,^{11/} permitirá recibir vuelos internacionales y ofrecerá una experiencia de viaje más agradable para los visitantes.

Por otra parte, para atraer más visitantes es necesario garantizar la confianza de los usuarios y la fiabilidad de la infraestructura y los procedimientos en los aeropuertos de GATM, por lo que es relevante obtener las certificaciones reglamentarias en materia de seguridad operacional y ambiental, así como contar con equipos de vanguardia para la operación.

De esta manera, GATM busca contribuir a promover la competitividad del sector aéreo y turístico de nuestro país.

^{7/} Fuente: Amadeus y ALTA. Índice de Competitividad de América Latina para la Industria del Transporte Aéreo. Disponible en: <https://amadeus.com/es/recursos/informe-investigacion/latin-america-competitvity-index>

^{8/} Fuente: Información de estudios de demanda de la Consultoría Oliver Wyman para GATM.

^{9/} Fuente: SICT, GATM. Disponible en: <https://www.gatm.gob.mx/>

^{10/} Fuente: SICT, GATM. Elaborado con información de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

^{11/} Fuente: SICT, GATM. Elaborado con información propia.

6.2 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano 2025-2030.

A continuación, se presenta la vinculación del objetivo del Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano S.A de C.V. 2025-2030 con los objetivos y estrategias del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030.

Objetivos del Programa Institucional de Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano 2025-2030	Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025 - 2030	Estrategias del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025 - 2030
<p>Objetivo 1. Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.</p>	<p>Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.</p>	<p>Estrategia 4.5. Mejorar la conectividad regional y transfronteriza del transporte aéreo, con la colaboración de los gobiernos estatales y locales, y demás sectores de la industria a fin de determinar las zonas de mayor relevancia, en beneficio del desarrollo económico del país.</p>

7. Estrategias y líneas de acción

Objetivo 1. Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.

Estrategia 1.1. Desarrollar infraestructura aeroportuaria, mediante el cumplimiento de los Programas Maestros de Desarrollo, con el propósito de asegurar la atención de la demanda en los aeropuertos pertenecientes a GATM.

Línea de acción

1.1.1. Desarrollar infraestructura aeroportuaria a través de la gestión de acciones orientadas a ampliar la capacidad del Aeropuerto Internacional de Tepic, Riviera Nayarit, a fin de mejorar la atención de la demanda.

1.1.2. Desarrollar infraestructura aeroportuaria a través de la gestión de acciones orientadas a ampliar la capacidad del Aeropuerto Internacional de Puerto Escondido, a fin de mejorar la atención de la demanda.

1.1.3. Impulsar el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria sin apalancamiento público, a través de la revisión y evaluación de casos de negocio para desarrollar nuevos aeropuertos o ampliar existentes, con el fin de atender la demanda en poblaciones sin acceso a servicios aeroportuarios.

Estrategia 1.2. Conservar en óptimas condiciones la infraestructura aeroportuaria, mediante el mantenimiento de áreas operacionales y edificios terminales, a fin de garantizar la seguridad en la operación.

Línea de acción

1.2.1. Dar mantenimiento en áreas operacionales de los aeropuertos, mediante su inspección, revisión y reparación, para reducir el deterioro de la infraestructura.

1.2.2. Dar mantenimiento electromecánico en el área de pistas, mediante la conservación de las luces de balizamiento, sistemas de navegación y otras instalaciones críticas para el despegue y aterrizaje de aeronaves, a fin de garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.

1.2.3. Prolongar la vida útil de las instalaciones, mediante el mantenimiento a los edificios terminales de los aeropuertos de GATM, con el objetivo de ofrecer un servicio de calidad a las personas usuarias.

Estrategia 1.3. Coordinar las acciones necesarias para someter a los aeropuertos de GATM al proceso de certificación de aeródromos civiles de uso público, con el propósito de garantizar la seguridad de la aviación civil.

Línea de acción

1.3.1. Certificar el aeropuerto de Puerto Escondido bajo los estándares de la AFAC, mediante el cumplimiento de las normas y métodos establecidos por la OACI, en su anexo 14 volumen I, a fin de acreditar que opera con los niveles de seguridad adecuados.

1.3.2. Mantener el Certificado de Aeródromo Civil de Uso Público del aeropuerto de Tepic, mediante la realización de las verificaciones periódicas necesarias para obtener la renovación del certificado.

1.3.3. Mantener el Certificado de Aeródromo Civil de Uso Público del aeropuerto de Puerto Escondido, mediante la realización de las verificaciones periódicas necesarias para obtener la renovación del certificado.

Estrategia 1.4. Implementar las mejores prácticas en materia ambiental, mediante acciones enfocadas a reducir el impacto negativo en el medio ambiente, para integrar los aeropuertos de manera responsable a la sociedad y mantener la confianza de sus usuarios.

Línea de acción

1.4.1. Dar cumplimiento a la normatividad ambiental, mediante la obtención de los certificados de gestión del carbono (Airport Carbon Accreditation) de la ACI; así como del certificado de PROFEPA, a fin de reducir riesgos ambientales.

1.4.2. Fortalecer la seguridad operacional y la protección de la biodiversidad, mediante la implementación de las mejores prácticas en el manejo y control de fauna, con la finalidad de evitar riesgos para las operaciones de las aeronaves.

Estrategia 1.5. Promover el desarrollo de los aeropuertos de GATM, mediante el incremento del número de pasajeros y operaciones, a fin de elevar la derrama económica en las zonas de influencia.

Línea de acción

1.5.1. Incrementar la demanda en los aeropuertos de GATM, mediante la implementación de estrategias de promoción nacionales e internacionales, para impulsar el desarrollo económico y la competitividad regionales.

1.5.2. Facilitar el enlace con el aeropuerto de Tepic, a través de la implementación de un plan de conectividad terrestre, con el propósito de acercar a los usuarios del aeropuerto con los destinos turísticos de la zona.

Estrategia 1.6. Fomentar el crecimiento económico de los aeropuertos del GATM, mediante el repunte comercial y el establecimiento de tarifas competitivas, para garantizar su sostenibilidad financiera.

Línea de acción

1.6.1. Ampliar la cantidad de servicios ofrecidos, mediante la puesta en marcha de estrategias que fomenten el repunte comercial de los aeropuertos de GATM, a fin de mejorar la experiencia de las personas usuarias del aeropuerto.

1.6.2. Fomentar la competencia y el desarrollo regional, mediante el establecimiento de tarifas competitivas por los servicios que prestan los aeropuertos de GATM, en beneficio de los usuarios de los aeropuertos.

1.6.3. Fortalecer las finanzas sanas de los aeropuertos de GATM, mediante la gestión de mecanismos para obtener los recursos adicionales que permitan la continuidad de la operación y el crecimiento de los aeropuertos.

8. Indicadores y metas

Indicador 1.1 Porcentaje de obras de ampliación y modernización concluidas en los aeropuertos administrados por GATM.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	1.1 Porcentaje de obras de ampliación y modernización concluidas en los aeropuertos administrados por GATM.				
Objetivo	1. Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.				
Definición o descripción	Mide el porcentaje de avance de las obras de ampliación y modernización concluidas en los aeropuertos internacionales de Tepic y Puerto Escondido, administrados por Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. (GATM), respecto del total de obras programadas, permitiendo eficientar la atención a los usuarios.				
Derecho asociado	Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Febrero del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.		
Método de cálculo	$POC = (NOC / NOP) * 100$ <p>Donde: POC=Porcentaje de obras de ampliación y modernización concluidas. NOC: Número de obras de ampliación y modernización concluidas en los aeropuertos que administra GATM en el periodo de observación. NOP: Número de obras de ampliación y modernización programadas a concluir en los aeropuertos que administra GATM en el periodo de observación.</p>				
Observaciones	Las variables NOC y NOP, consideran el total de obras concluidas y programadas a concluir en el periodo de observación, respectivamente, durante el periodo 2025-2030.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre Variable 1	Número de obras de ampliación y modernización concluidas en los aeropuertos que administra GATM en el periodo de observación (obras)	Valor variable 1	8	Fuente de información variable 1	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano
Nombre Variable 2	Número de obras de ampliación y modernización programadas a concluir en los aeropuertos que administra GATM en el periodo de observación (obras)	Valor variable 2	27	Fuente de información variable 2	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano
Sustitución en método de cálculo	$POC = (8 / 27) \times 100 = 29.6$				

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	29.6		El valor de la línea base corresponde al porcentaje de obras concluidas en los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido en 2024.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
100			Se espera que para 2027 se habrán concluido las 19 obras de ampliación y modernización programadas a realizar en los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido pendientes de concluir.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	29.6
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
66.7	81.5	100	100	100	100	

Indicador 1.2 Tasa de variación del número de pasajeros atendidos en los aeropuertos que administra Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano SA de CV.

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	1.2 Tasa de variación del número de pasajeros atendidos en los aeropuertos que administra Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano S.A de C.V.		
Objetivo	1. Incrementar la capacidad operativa y la competitividad de los aeropuertos de GATM, mediante la ampliación y modernización de su infraestructura, el fortalecimiento de la seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios, a fin de satisfacer la demanda y apoyar el desarrollo regional.		
Definición o descripción	Mide la variación porcentual anual del número de pasajeros atendidos en operaciones de la aviación comercial regular y no regular, vuelos chárter y aviación general en los aeropuertos de Tepic y Puerto Escondido que son administrados por Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano SA de CV (GATM), respecto del número de pasajeros atendidos en el año inmediato anterior, para contribuir al crecimiento económico regional.		
Derecho asociado	Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.		
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Febrero del año posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V.
Método de cálculo	$TVPA = \{ [(PACR_t + PACH_t + PACNR_t + PAG_t) / TPA_{t-1}] - 1 \} \times 100$ <p>Donde:</p> <p>TVPA: Tasa de variación de Pasajeros Atendidos en los aeropuertos que administra GATM</p> <p>PACR: Pasajeros atendidos en Aviación Comercial Regular en el período de observación</p> <p>PACNR: Pasajeros atendidos en Aviación Comercial No Regular en el período de observación.</p> <p>PACH: Pasajeros atendidos en Vuelos Chárter en el período de observación.</p> <p>PAG: Pasajeros atendidos en Aviación General en el período de observación.</p> <p>TPAt-1: Total de pasajeros atendidos en el año inmediato anterior.</p> <p>t: Año de observación</p>		

Observaciones	El valor de las variables PACR, PACNR, PACH y PAG, corresponde al número de pasajeros atendidos en las diversas modalidades de la aviación durante el periodo 2025-2030.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre Variable 1	Pasajeros atendidos en Aviación Comercial Regular en el período de observación (miles)	Valor variable 1	1,046.2	Fuente de información variable 1	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano	
Nombre Variable 2	Pasajeros atendidos en Aviación Comercial No Regular en el período de observación (miles)	Valor variable 2	5.2	Fuente de información variable 2	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano	
Nombre Variable 3	Pasajeros atendidos en Vuelos Chárter en el período de observación (miles)	Valor variable 3	0	Fuente de información variable 3	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano	
Nombre Variable 4	Pasajeros atendidos en Aviación General en el período de observación (miles)	Valor variable 4	10.5	Fuente de información variable 4	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano	
Nombre Variable 5	Total de pasajeros atendidos en el año inmediato anterior (miles)	Valor variable 5	1161.9	Fuente de información variable 5	Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano	
Sustitución en método de cálculo	$TVPA = \{ [(1,046.2 + 5.2 + 0 + 10.5) / 1,161.9] - 1 \} \times 100 = -8.6$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	-8.6		El valor de la línea base corresponde al porcentaje de variación registrada de pasajeros atendidos en 2024, respecto a los que se atendieron en 2023 en los aeropuertos que administra GATM *			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
15			Los pronósticos presentados se tomaron de las estimaciones de crecimiento del estudio de demanda de Oliver Wyman. Las condiciones necesarias para llegar a esta meta son: crecimiento del PIB nacional; el desarrollo de infraestructura carretera, desarrollo hotelero y residencial; crecimiento del número de turistas y mejoras viales. Aplicando la metodología del estudio de demanda, se estima que, la cifra de pasajeros a atender en los aeropuertos administrados por GATM en 2030 será de 2.4 millones.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
17	33	-35	75	34	24	-8.6
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
20	15	15	15	15	15	

*Fuente: GATM. Disponible en <https://www.gatm.gob.mx/transparencia/estadisticas-mensuales.html>

ACUERDO por el que se aprueba el Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Gobierno de México.- Comunicaciones.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

JESÚS ANTONIO ESTEVA MEDINA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 26, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 36 y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 17, fracción II, 22, 24, 27, 29 tercer párrafo, 30 y 32 de la Ley de Planeación; 46, 47, 48, 49 y 59, fracción II, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 22 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 5, fracción I, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el cual está conformado por cuatro ejes generales y tres ejes transversales, a través de los cuales se busca consolidar la transformación del país mediante un modelo de desarrollo centrado en el bienestar, la justicia social y la sustentabilidad;

Que el 5 de septiembre de 2025, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2020-2025;

Que el Programa Sectorial establece las directrices de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para dar continuidad al proyecto de transformación nacional con una mirada humanista, justa e incluyente con la visión de construir infraestructura estratégica que fortalezca el desarrollo regional, eleve la competitividad del país y garantice una movilidad segura, accesible y sustentable;

Que el Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030, se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y debidamente vinculado al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030;

Que con fecha 30 de septiembre de 2025, el Consejo de Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, en su Tercera Sesión Ordinaria, mediante Acuerdo CA (SEP-25)-06, aprobó el "Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030", y

Que la entidad paraestatal antes referida, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Planeación y demás disposiciones aplicables, ha sometido a la consideración de esta Coordinadora Sectorial su respectivo Programa Institucional para su aprobación y difusión, por lo que he tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES 2025-2030

ARTÍCULO PRIMERO. Se aprueba y se da a conocer el Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030.

ARTÍCULO SEGUNDO. Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo descentralizado, sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, de conformidad con su respectivo programa institucional autorizado, deberá:

- A)** Sujetarse a la Ley de Planeación, al Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030 y al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025 - 2030, y
- B)** Dar seguimiento en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables, a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en los programas institucionales antes mencionados, en el ámbito de sus respectivas competencias.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 30 de septiembre de 2025.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jesús Antonio Esteva Medina.**- Rúbrica.

Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030**1. Índice**

1. Índice
2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa
3. Siglas y acrónimos
4. Fundamento normativo
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo
6. Objetivos
 - 6.1 Relevancia del objetivo 1: Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías.
 - 6.2 Relevancia del objetivo 2: Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.
 - 6.3 Relevancia del objetivo 3: Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional.
 - 6.4 Relevancia del objetivo 4: Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país.
 - 6.5 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030.
7. Estrategias y líneas de acción
8. Indicadores y metas

2. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, el seguimiento, reporte y rendición de cuentas de las mismas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio respectivo.

3. Siglas y acrónimos

- AFAC:** Agencia Federal de Aviación Civil
- AICM:** Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México
- ASA:** Aeropuertos y Servicios Auxiliares
- CIASA:** Centro Internacional de Instrucción de ASA
- CORSIA:** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (por sus siglas en inglés)
- GEI:** Gases de Efecto Invernadero
- IATA:** Asociación Internacional de Transporte Aéreo (por sus siglas en inglés)
- IMD:** International Institute for Management Development (por sus siglas en inglés)
- MRO:** Base de mantenimiento mayor para aeronaves de Mexicana (Mantenimiento, Reparación y Operaciones)
- OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional
- ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible
- PIB:** Producto Interno Bruto

- PND:** Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030
- PSICyT:** Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030
- SAF:** Combustible Sostenible de Aviación (por sus siglas en inglés)
- SADER:** Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural
- SENER:** Secretaría de Energía
- SEMARNAT:** Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- SENEAM:** Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
- SHCP:** Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- SICT:** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

4. Fundamento normativo

La elaboración del presente Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025 – 2030 tiene su fundamento jurídico en los artículos 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 47, 48 y 59 fracción II de la Ley Federal de Entidades Paraestatales; así como en el artículo 22 de su Reglamento. Desde el punto de vista programático organizacional deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2025 -2030 (PND) y se alinea al Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025 – 2030 (PSICyT), entre otros.

También, el Programa Institucional de ASA 2025-2030, se emite en términos de lo dispuesto en el Artículo 17 fracción II de la Ley de Planeación, el cual establece que las entidades paraestatales deberán elaborar sus respectivos programas institucionales en los términos previstos en esta Ley, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales o, en su caso, por las disposiciones que regulen su organización y funcionamiento, atendiendo a las previsiones contenidas en el Programa Sectorial correspondiente, observando en lo conducente las variables ambientales, económicas, sociales y culturales respectivas.

Asimismo, el presente Programa Institucional, se enmarca en los derechos garantizados por la CPEUM en sus artículos 4 y 11 que reconocen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; así como el derecho al libre tránsito. Además, en el artículo 4, se establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, a lo que también contribuye este programa.

De igual manera, el Programa Institucional de ASA 2025 – 2030 en el ámbito internacional, se alinea con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944)^{1/}; así como, con los compromisos asumidos en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible^{2/}, en particular con los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS 7 Energía asequible y no contaminante; ODS 9, Industria, innovación e infraestructura; ODS 11, Ciudades y comunidades sostenibles; y ODS 13, Acción por el clima. También contribuye al Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), como organismo público descentralizado sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), será la entidad responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025–2030. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) dará el seguimiento a los avances y resultados del Programa.

5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

El Gobierno de México tiene como objetivo prioritario consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo económico con igualdad, bienestar, justicia social, innovación pública al servicio del pueblo y sostenibilidad como base del futuro.

El camino hacia el logro de este objetivo se encuentra en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), el cual se fundamenta en los 100 Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación y se articula en cuatro Ejes Generales y tres Transversales que estructuran la política pública en su conjunto.

^{1/} Fuente: Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Disponible en: https://portales.segob.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/UPM/MJ/II_30.pdf

^{2/} Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

El PND tiene como marco los principios del Humanismo Mexicano, que sirven de base a la Cuarta Transformación de la vida pública de México, y definen las prioridades del gobierno mexicano para impulsar su modelo de desarrollo. Este modelo se inspira en la lucha histórica de México por una sociedad más justa y libre, rechazando la corrupción y el clasismo, y priorizando la dignidad humana, el respeto a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, la participación democrática y la austeridad republicana.

Bajo esta perspectiva, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) elaboró su Programa Sectorial, que busca el desarrollo de la infraestructura estratégica en comunicaciones y transporte aéreo y terrestre, con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos del PND 2025-2030.

Alineado con el PND y vinculado al PSICyT, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) presenta su Programa Institucional 2025-2030. Este Programa contribuye al **Eje General 3 del PND, “Economía Moral y Trabajo”**, orientado a fortalecer la economía nacional, impulsar una política industrial integral que reduzca la dependencia del exterior, incentive la inversión nacional y extranjera de manera responsable y permita a las empresas nacionales participar en las cadenas globales de producción y de valor; al mismo tiempo que se busca lograr un equilibrio entre desarrollo económico, social y ambiental.

La aportación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares al cumplimiento de estas prioridades se materializa a través de la prestación de servicios de almacenamiento y suministro de combustibles de aviación, servicios integrales para el desarrollo de aeropuertos y capacitación para la formación de recursos humanos calificados; así como de servicios especializados de asistencia técnica y de consultoría, buscando contribuir al desarrollo de la industria aérea nacional, bajo la rectoría del Estado.

En este sentido, en los próximos años, ASA se enfocará prioritariamente en los siguientes proyectos:

1. Combustibles de aviación.

Durante 50 años, el Estado mexicano a través de ASA, mantuvo la rectoría sobre los combustibles de aviación en nuestro país. Con la Reforma Energética de 2013,^{3/} se abrió la inversión privada en este sector.

La apertura generó oportunidades de mayor inversión y una probable reducción en los precios del combustible. No obstante, también implicó riesgos como la posible pérdida de control estatal sobre los recursos energéticos y la concentración de beneficios en pocas manos, en una industria clave para la seguridad nacional.

Por ello, para competir en un mercado abierto y mantener el liderazgo del Estado, es necesario contar con infraestructura y equipos de vanguardia que permitan continuar atendiendo la demanda con la máxima seguridad y eficiencia, bajo los más altos estándares nacionales e internacionales. Todo ello, aprovechando la amplia experiencia de ASA en el negocio, mediante el almacenamiento, suministro y comercialización de combustibles de aviación.

El combustible de aviación es esencial para la movilidad de personas y mercancías, y constituye un pilar para la estrategia de fortalecimiento de la industria nacional. No solo se trata de un tema económico, sino también de una política social del Gobierno de México.

Problema público 1

El Sistema Aeroportuario Mexicano requiere modernizar y crear la infraestructura para sostener la competencia en un mercado abierto de combustibles de aviación en México. Esta situación representa un reto para la rectoría del Estado sobre los recursos energéticos esenciales para la seguridad nacional.

Para atender los efectos de este problema, ASA con el **Objetivo 1: “Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías”**, busca invertir en infraestructura prioritaria, construyendo nuevas estaciones de combustible y ampliando la capacidad de otras. Asimismo, renovará su equipo especializado, con el fin de proporcionar un servicio altamente calificado, mediante operaciones sustentables, eficientes, seguras y conforme a estándares internacionales.

De esta manera, ASA mantendrá su liderazgo en el mercado de los combustibles de aviación, coadyuvando a que los beneficios del progreso se distribuyan de manera más equitativa en todo el país. Asimismo, se contribuirá a cerrar brechas de desarrollo regional, garantizando servicios de calidad y fortaleciendo la seguridad energética nacional.

3/ Fuente: DOF, 2013. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5327463&fecha=20/12/2013#gsc.tab=0

Para alcanzar este objetivo, se llevarán a cabo los siguientes proyectos: el incremento de la capacidad de almacenamiento de las estaciones de combustibles de Oaxaca, Querétaro, Ciudad Juárez y el Bajío; la construcción de lanzadera de autotanques en polígono 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM); la conclusión de la modernización de la infraestructura del sistema de almacenamiento de la estación de combustibles de Cancún; la construcción de nuevas estaciones de combustibles en San José del Cabo, Tepic y Puerto Escondido; la sustitución del turbosinoducto de la Terminal 1 del AICM; y la renovación del parque vehicular para el suministro.

2. Combustibles sostenibles de aviación.

La aviación es responsable de alrededor del 2.5%^{4/} de las emisiones globales de CO₂, y este porcentaje podría incrementarse por el aumento esperado en la demanda de vuelos.

Por lo anterior, a nivel mundial se impulsan políticas para desarrollar y utilizar combustibles sostenibles de aviación, con el propósito de cumplir con el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la OACI,^{5/} que es una iniciativa para estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación civil internacional, buscando reducir su impacto en el cambio climático.

En este contexto, a partir de 2027, ocho operadores aéreos mexicanos deberán monitorear, reportar, verificar y compensar sus emisiones de GEI, y para el año 2050, se deberá alcanzar cero emisiones netas.

De no cumplir con estos acuerdos, se mantendrá el aumento de emisiones de gases de efecto invernadero, se reducirá la capacidad para atraer inversiones y turismo, y México perderá competitividad frente a países con políticas avanzadas en materia de combustibles sostenibles de aviación (SAF).

La falta de este tipo de combustible podría limitar la operación de aerolíneas internacionales en nuestro país, además de colocar a las aerolíneas mexicanas en desventaja frente a aquellas que ya utilizan combustibles sostenibles.

Problema público 2

México tiene el desafío de reducir su dependencia del uso de combustibles fósiles en el transporte aéreo y contar con infraestructura y tecnologías adecuadas para la producción de biocombustibles. Esta condición destaca la necesidad de implementar medidas que permitan una transición hacia energías limpias, con el propósito de cumplir los compromisos internacionales en la materia y evitar la pérdida de competitividad del sector aéreo del país.

Para atender esta problemática, ASA con su probada experiencia en el manejo de combustibles de aviación, buscará posicionarse como el líder en el suministro de SAF en México, y para ello, establece el **Objetivo 2: “Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.”**

Además, promoverá el desarrollo de infraestructura para el almacenamiento y mezcla de este combustible, con la construcción de dos centros de mezcla y almacenamiento de bioturbosina en Ciudad de México y Cancún.

La adopción de SAF, consolidará a México como un referente regional en aviación sustentable, fortalecerá la soberanía tecnológica y energética, y permitirá cumplir compromisos de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU),^{6/} en particular los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 7 “Energía asequible y no contaminante” y 13 “Acción por el clima”. Asimismo, con ello, se contribuye a la atención del Compromiso 71. Impulso a energías renovables que forma parte de los 100 Compromisos de Gobierno sobre los cuales se sustenta el PND 2025-2030.

^{4/} Fuente: World Economic Forum. Transición energética. Disponible en: <https://es.weforum.org/stories/2022/12/el-sector-de-la-aviacion-quiere-llegar-a-cero-en-2050-como-lo-lograra/>

^{5/} Fuente: OACI. Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Disponible en: <https://www.icao.int/CORSIA>

^{6/} Fuente: ONU. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

3. Formación de personal aeronáutico especializado.

En México, alrededor de 202,600 personas trabajan directamente en el sector de la aviación (aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación y fabricantes, entre otros), con una contribución equivalente a 1.9% del PIB nacional.^{7/}

Asimismo, México debe alinearse con los compromisos internacionales relacionados con la seguridad aérea y el desarrollo sostenible de la aviación civil en el país. Estos compromisos exigen el cumplimiento de una serie de requisitos de distintos ámbitos: legislativo, de gestión, de formación y certificación de personal, así como de seguridad de aeropuertos y aeronaves.

Sin embargo, existen deficiencias en la formación y certificación de personal técnico aeronáutico especializado, ya que las necesidades actuales de capacitación se cubren parcialmente mediante instituciones públicas y privadas (algunas sin reconocimiento oficial) con limitada coordinación con las autoridades reguladoras.

Esta situación evidencia la necesidad de contar con procesos de formación estandarizados, así como disponer de una opción educativa de nivel superior y concentrar esfuerzos en un solo Centro para impulsar la formación de personal altamente especializado.

Problema Público 3

El crecimiento acelerado de la aviación contrasta con una limitada disponibilidad de personal técnico aeronáutico especializado, lo que provoca un déficit con impactos negativos en la seguridad, la competitividad y el desarrollo del sector. En los próximos 20 años, se estima que el número de pasajeros a nivel mundial aumentará, en promedio, un 3.8%^{8/} anual; para la región donde se ubica México, el incremento será del 3.0%. En este contexto, el aumento en la demanda de personal especializado es inminente.

ASA dará atención prioritaria a este problema mediante el **Objetivo 3: “Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional”**, esto se llevará a cabo a través del fortalecimiento de su Centro Internacional de Instrucción (CIIASA), y la creación de la División de Estudios Universitarios y de Posgrado, con el fin de lograr la especialización del recurso humano asociado al sector y cubrir así las necesidades actuales y futuras que demanda la industria.

Estas iniciativas pretenden contribuir al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan México, que contemplan la formación de 150 mil profesionistas anuales en sectores estratégicos, con la convicción de que el país cuenta con el talento, la capacidad y los recursos para consolidarse como una de las economías más dinámicas a nivel mundial.

4. Conectividad regional.

El transporte aéreo genera beneficios sociales al conectar personas, facilitar el acceso a la educación, el comercio y el intercambio cultural, impulsando el desarrollo socioeconómico, lo que permite al país ampliar su potencial productivo y su competitividad.

De acuerdo con la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC),^{9/} México tiene 80 aeropuertos y 1,530 aeródromos; sin embargo, a pesar de esta infraestructura, no es un país con buena conectividad aérea. Persisten desequilibrios regionales que favorecen a determinadas regiones. Buena parte de la inversión se concentra en los aeropuertos más rentables, la mayoría concesionados a grupos privados.

Problema público 4.

Existen desequilibrios regionales debido a que el 63% de los pasajeros se concentra en cinco aeropuertos principales: el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana. Mientras tanto, hay regiones donde la capacidad de los aeropuertos es insuficiente, aunado a la falta de conectividad aérea en diversas ciudades. Como resultado, existen varios aeropuertos subutilizados o sin vuelos, y muchos aeródromos y pistas que, si fueran aprovechados, podrían generar un importante beneficio social para sus regiones de influencia.

^{7/} Fuente: IATA. El Valor del Transporte Aéreo para México. Disponible en: <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/voa-translations/el-valor-del-transporte-aereo-para-mexico--sp.pdf>

^{8/} Fuente: IATA Global Outlook for Air Transport, 2024. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-december-2024/>

^{9/} Fuente: AFAC. Indicadores de Transporte Aéreo, mayo 2025. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1006166/Indicadores-de-la-aviacion-mexicana-mayo-2025-07072025.pdf>

Estos aeródromos suelen enfrentar dificultades para desarrollar su oferta, ya que no cuentan con una demanda que les permita alcanzar un volumen de tráfico que los haga suficientemente atractivos; sin embargo, son potencialmente productivos y representan un factor clave para la integración económica y social del país, sobre todo en aquellas regiones cuya geografía dificulta la comunicación vía terrestre.

Por ello, ASA dará atención a esta problemática mediante el **Objetivo 4: “Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país”**, con acciones encaminadas a evaluar, planificar e impulsar aeródromos regionales que cuenten con las características adecuadas y disponibilidad de tierra para ampliar y/o crear nueva infraestructura que permita brindar servicios aeroportuarios, complementarios y auxiliares.

El Organismo gestionará las actividades para el emplazamiento de los nuevos aeropuertos de Ensenada, Baja California y de San Miguel de Allende, Guanajuato.

Adicionalmente, continuará con la operación adecuada y segura de los aeropuertos de Tehuacán y Poza Rica, mediante la realización de acciones para conservar y mantener la infraestructura y elevar el nivel de servicio para los usuarios; así como dar cumplimiento a la normatividad en materia de seguridad y protección ambiental para prevenir accidentes e incidentes.

Para lo cual, se buscará avanzar en la obtención del Certificado de Aeródromo Civil de Uso Público y en la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en estos aeropuertos. Además, se adoptarán medidas de control de riesgos de fauna silvestre y se llevará a cabo la actualización de sus Programas Maestros de Desarrollo.

Asimismo, ASA fortalecerá sus servicios de consultoría y asesoría, a fin de capitalizar su experiencia técnica y operativa, buscando colaborar al funcionamiento eficiente de los aeropuertos; y participará en sociedad para la adquisición y operación de la base de mantenimiento mayor para aeronaves (MRO) de Mexicana.

Lo anterior, adquiere especial relevancia si se considera que el éxito del Plan México también depende de una infraestructura moderna y eficiente, que permita una producción a gran escala con costos competitivos e impulse el desarrollo económico y social de la población en las regiones menos conectadas.

Visión de Largo Plazo

Bajo los principios del Humanismo Mexicano, en el Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030 se asume el compromiso de que la prosperidad debe ser compartida y que el bienestar sólo se puede dar en equilibrio con el cuidado del medio ambiente, por lo que ASA destinará sus capacidades técnicas y financieras a fin de garantizar que su infraestructura aeroportuaria y sus servicios especializados estén al servicio de la nación, buscando contribuir al bienestar del pueblo de México.

En este sentido, se espera que hacia 2030 ASA:

- Habrá cubierto eficientemente el almacenamiento y suministro de combustibles de aviación en los aeropuertos del país, bajo los más altos estándares nacionales e internacionales.
- Contará con una flota moderna y tecnología de vanguardia para sus operaciones.
- Se consolidará como el principal comercializador de SAF en México.
- Habrá contribuido al desarrollo de infraestructura que facilite la adopción progresiva de SAF.
- Habrá fortalecido la oferta educativa de calidad para el capital humano del sector aeronáutico.
- Habrá ampliado su oferta de servicios técnicos y de consultoría con presencia internacional.

En un horizonte de 20 años, se vislumbra que:

- El Estado, a través de ASA, conservará una participación mayoritaria del mercado de combustibles de aviación, como estrategia de seguridad nacional.
- Se contará con una red de aeropuertos regionales que contribuyen a la integración del territorio nacional y al aumento de la competitividad, garantizando así el derecho a la movilidad y reduciendo la desigualdad social.
- ASA habrá contribuido a posicionar a México como líder regional en aviación sostenible, con una industria más limpia, segura y competitiva.
- ASA será un referente regional en cooperación internacional, compartiendo mejores prácticas y consolidando la presencia de México como líder en soluciones aeroportuarias y en formación de capital humano.

6. Objetivos

A fin de contribuir a resolver la problemática previamente identificada, ASA establece los siguientes objetivos:

Objetivos del Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030

Objetivo 1. Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías.

Objetivo 2. Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.

Objetivo 3. Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional.

Objetivo 4. Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país.

6.1 Relevancia del objetivo 1: Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías.

La movilidad de las personas, la actividad comercial, incluso la seguridad nacional, se garantizan con un abastecimiento continuo y seguro de combustibles de aviación.

ASA suministra en sus 53 estaciones de combustibles,^{10/} en promedio, alrededor de 15 millones de litros diarios, a través de 2,298 servicios; cuenta con 447 vehículos especializados y 266 tanques con una capacidad de almacenamiento de 118.6 millones de litros.^{11/}

Esta infraestructura es clave para la productividad y competitividad del país, por ello, en los próximos años será indispensable implementar un programa de inversión que garantice la capacidad de almacenamiento óptima y los equipos suficientes para realizar el abasto de combustibles de aviación a lo largo de todo el territorio nacional donde opera ASA.

Dicho programa de inversión es prioritario, si se toma en cuenta que la demanda de suministro de combustibles de aviación creció 38%^{12/} de 2014 a 2024, y se espera que siga en aumento.

Hay estaciones de combustibles, como la de Cancún, donde el alto nivel de operaciones hace necesario llevar a cabo la actualización del programa de modernización de su infraestructura de almacenamiento, para cubrir la autonomía diaria que requieren estas operaciones.

Además, en las principales estaciones de combustibles de Guadalajara, Cancún, México y Monterrey, donde se abastece el 67%^{13/} del total del combustible que suministra ASA, existe un déficit en el número de equipos de suministro frente a la demanda de servicios, además de un parque vehicular obsoleto.

Por lo anterior, se requiere ampliar el parque vehicular en 22% debido al crecimiento esperado de la demanda, y reducir la obsolescencia de un 70% a un 30%;^{14/} así como dar mantenimiento regular a tanques, líneas de proceso e infraestructura.

En este sentido, ASA modernizará la infraestructura y ampliará la capacidad de almacenamiento en las estaciones de combustible que lo requieran. Asimismo, adquirirá unidades de servicio (autotanques y dispensadores), con el propósito de atender la demanda bajo los más altos estándares de seguridad, calidad y eficiencia.

De igual manera, implementará la estrategia de sustentabilidad para asegurar que todas las actividades se realicen bajo criterios de sostenibilidad y eficiencia energética; lo cual resulta relevante porque permite dar cumplimiento a los compromisos nacionales e internacionales en materia ambiental y energética.

^{10/} ASA cuenta con 53 sitios para el suministro de combustibles de aviación, de los cuales 52 son estaciones de abastecimiento y almacenamiento, y 1 es un punto de suministro.

^{11/} Fuente: SICT, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

^{12/} Fuente: SICT, Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Incremento porcentual en litros de combustible suministrados de 2014 a 2024.

^{13/} Fuente: SICT, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, con información proporcionada por las Estaciones de Combustibles.

^{14/} Fuente: SICT, Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

La implementación de estas acciones permitirá evitar problemas como: insuficiencia en la capacidad de abastecimiento; accidentes y daños ambientales; afectación a la conectividad aérea; incumplimiento de estándares de eficiencia y seguridad; condiciones competitivas limitadas; altos costos de mantenimiento; y pérdidas económicas, entre otros.

La propuesta de este objetivo beneficiará a la población en general, ya que, al mantener el abasto de combustible a través de un servicio eficiente y seguro en los aeropuertos del país, especialmente en aquellos con alta demanda, se fomenta el desarrollo económico y social de las comunidades ubicadas en las zonas de influencia de estos aeropuertos. Esto facilitará el traslado de personas y mercancías, y la generación de empleos directos e indirectos relacionados con esta industria.

De esta manera, ASA contribuye al cumplimiento del Objetivo 3.7 del PND, que busca mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro; y al Objetivo 4 del PSICyT, enfocado en consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

6.2 Relevancia del objetivo 2: Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.

La aviación impacta en el medio ambiente, principalmente a través de las emisiones de GEI, como el dióxido de carbono (CO₂), que contribuyen al calentamiento global y al cambio climático.

El cambio climático es una de las principales amenazas al desarrollo humano, económico y social. En respuesta, se ha establecido el Plan Global de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) denominado "Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional", (CORSIA, por sus siglas en inglés)^{15/}, el cual busca estabilizar las emisiones de dióxido de carbono de este sector, promoviendo el crecimiento neutro en carbono.

Aproximadamente 15 aerolíneas, nacionales e internacionales, que operan en México han firmado el compromiso de CORSIA, lo que significará una demanda nacional estimada de entre 200 y 300 millones de litros de SAF para vuelos internacionales en 2030.

Por otra parte, el Gobierno de México ha señalado que el desarrollo y el bienestar del pueblo sólo pueden fortalecerse con el cuidado del medio ambiente y los recursos naturales para una "República soberana y con energía sustentable", por lo que será prioritario promover una transición hacia las energías limpias.

Considerando lo anterior, y acorde con los principios del Segundo Piso de la Transformación que buscan lograr un desarrollo sustentable basado en un modelo de sociedad que disminuya su huella ecológica, ASA colaborará activamente para promover la integración de combustibles sostenibles de aviación en el sistema nacional de transporte aéreo.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares puede adaptar su infraestructura de almacenamiento para la distribución de SAF. Para ello, pondrá en operación un proyecto piloto de mezcla y almacenamiento en la estación de combustibles México, iniciando con la importación de SAF puro para su mezcla y comercialización. Posteriormente, construirá una planta de mezcla en la estación de combustibles de Cancún.

Asimismo, implementará el Programa de Vuelos Verdes con aerolíneas y organismos participantes, el cual iniciará con el suministro de SAF para cubrir aproximadamente tres vuelos semanales por un periodo de un año, una vez que se ponga en operación la planta piloto de mezcla de SAF puro con turbosina fósil en la estación de combustibles México.

Integrará, junto con otras dependencias del Gobierno y la industria, el equipo encargado de elaborar el Programa para el Desarrollo de SAF en México para contar con un plan de acción de las actividades, infraestructura y políticas que impulsen el uso de biocombustibles y permitan cubrir la demanda nacional hacia el año 2050.

De igual manera, contribuirá, de ser el caso, al desarrollo de producción de SAF utilizando diferentes tecnologías como el aprovechamiento de aceite usado de cocina y grasas animales, con el propósito de fortalecer la autosuficiencia energética del país en el sector aéreo.

Con estas acciones se busca fomentar la transición gradual de combustibles fósiles a energías renovables para fortalecer la sustentabilidad económica y ambiental.

^{15/} Fuente: OACI. Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Disponible en: <https://www.icao.int/CORSIA>

6.3 Relevancia del objetivo 3: Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional.

Por ser un área estratégica para el desarrollo del país, la industria aeronáutica demanda personal especializado para operar con eficiencia. En México, aproximadamente 150 mil personas laboran en los aeropuertos, mientras que las líneas aéreas nacionales, de acuerdo con la AFAC, emplean alrededor de 27,156^{16/} personas, mismas que requieren capacitación continua.

Hoy en día las necesidades de capacitación de este sector, en áreas como mantenimiento, ayudas visuales, combustibles, atención de pasajeros, guardias de seguridad, e inspectores, entre otros, son atendidas de manera parcial y localmente por empresas privadas, líneas aéreas, AFAC, SENEAM y ASA.

Por un lado, se requiere mayor formación de personal calificado y, por otro, muchos jóvenes no tienen acceso a programas educativos que los capaciten para ocupar empleos especializados.

El Gobierno de México, a través de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, cuenta con el Centro Internacional de Instrucción (CIIASA), distinguido con el Certificado Nivel Platino como uno de los siete mejores Centros de Instrucción de la OACI y el único con este reconocimiento en Latinoamérica. Actualmente, el CIIASA ofrece más de 111 cursos especializados, impartidos por 33 instructores certificados, con énfasis en Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación Civil, y Factor y Desarrollo Humano.

Este Centro está en condiciones de atender las necesidades de capacitación aún no cubiertas y de responder a la demanda futura del sector. Por ello, es indispensable ampliar su capacidad operativa, reforzar su infraestructura y crear la División de Estudios Universitarios y de Posgrado del CIIASA, con el objetivo de formar personal altamente especializado a nivel superior y coadyuvar con la SICT (AFAC) en el cumplimiento de la normatividad vigente.

Asimismo, ASA alineará los programas de capacitación con estándares internacionales y con las necesidades del sector, e incorporará tecnología moderna como apoyo a la instrucción.

De esta manera, la iniciativa busca consolidar una opción educativa de nivel superior, orientada a la formación de profesionales aeronáuticos, capaces de responder al crecimiento de la aviación comercial, en el ámbito nacional e internacional.

Este proyecto beneficiará directamente a los trabajadores del sector aéreo y a los jóvenes mexicanos que buscan oportunidades educativas en nivel superior, especialmente en aquellas áreas donde la oferta académica es limitada o poco vinculada a sectores estratégicos como el aeronáutico.

Con la creación de la División de Estudios Universitarios y de Posgrado del CIIASA, ASA estima contribuir a la formación, en periodos graduales, de alrededor de 176 mil alumnos potenciales en favor de generar capital humano productivo para contribuir a una "República educadora, humanista y científica" que impulse la competitividad y el desarrollo sostenible del país.

6.4 Relevancia del objetivo 4: Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país.

Existen 64 aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Mexicano y que son operados por Grupo Aeroportuario del Sureste, Grupo Aeroportuario del Pacífico; Grupo Aeroportuario Centro Norte; Grupos Aeroportuario Turístico Mexicano; Grupo Aeroportuario Marina, Grupo Mundo Maya y Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

En un sólo aeropuerto, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se realiza el 17.2% del total de las operaciones del país, con un promedio de 883 operaciones diarias. Le siguen los aeropuertos de Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana con 563, 424, 308 y 234 operaciones diarias, respectivamente, concesionados a los Grupos Aeroportuarios privados.^{17/}

En contraste, en el resto de los aeropuertos, 40 registran menos de 50 operaciones al día, e incluso dentro de estos, hay 12 que tienen entre dos y ocho operaciones diarias.^{18/}

Lo anterior, evidencia que la inversión se concentra en los aeropuertos con las rutas de mayor demanda, dejando de lado los aeropuertos regionales.

^{16/} Fuente: AFAC Indicadores de Transporte Aéreo, mayo 2025. Personal empleado por líneas aéreas nacionales. Disponible en: <https://www.gob.mx/afac/articulos/indicadores-de-la-aviacion-mexicana-enero-marzo-2020?idiom=es>

^{17/} Fuente: SICT, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, con información proporcionada por los aeropuertos

^{18/} Ibid.

Algunos de los aeropuertos regionales registran principalmente operaciones de la aviación comercial no regular y de aviación general, que movilizan un número reducido de pasajeros; sin embargo, representan un elemento clave para hacer conexiones interregionales "punto a punto" entre aeropuertos de características similares, entre medianas y pequeñas comunidades, y hacia los grandes aeropuertos del país.

En este sentido, la planeación nacional está orientada al desarrollo regional en favor de un modelo económico incluyente que beneficie a toda la población, buscando revertir el antiguo modelo que favorecía principalmente a grandes sectores y regiones, sin garantizar una distribución equitativa de los beneficios.

Uno de los propósitos del Gobierno de México es construir un país más justo y productivo, mediante iniciativas que fomenten el desarrollo de infraestructura estratégica que habilite una República mejor conectada.

Para lograr este objetivo es necesario incentivar el incremento de la conectividad regional a través del transporte aéreo, por lo que ASA tiene como prioridad optimizar el aprovechamiento de aeropuertos y aeródromos regionales.

Con esta perspectiva, aprovechar los aeródromos regionales que cuentan con infraestructura básica, desarrollar nueva infraestructura y/o brindar los servicios aeroportuarios, complementarios y auxiliares, permitirá conformar una red de aeropuertos regionales que, por un lado, se conviertan en alimentadores de los principales aeropuertos nacionales y, por otro lado, estimulen el desarrollo económico y social de la población del país en las regiones menos conectadas; con ello, además, la infraestructura aeroportuaria atenderá las nuevas necesidades del transporte aéreo y contribuirá a la generación de empleos para ayudar a reducir la pobreza.

Siguiendo esta directriz, ASA gestionará las acciones para el emplazamiento de los nuevos aeropuertos de Ensenada, Baja California y de San Miguel de Allende, Guanajuato.

Igualmente, buscará incorporar a la Red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares aeródromos regionales del país, incluidos aquellos en proceso de planeación o construcción considerados claves para la conectividad regional y el desarrollo de las comunidades en México, consolidando un sistema de transporte regional más robusto y bajo la rectoría del Estado como una "República próspera y conectada".

A largo plazo, se espera contar con una red de aeropuertos que contribuyan al desarrollo regional, estrategia que forma parte del Plan México.

Asimismo, mantendrá en condiciones óptimas los aeropuertos que se encuentran bajo su administración, con el fin de salvaguardar la integridad de las personas, equipos e infraestructura. De igual manera, participará activamente en aquellos aeropuertos donde tiene participación accionaria, brindando asesoría y apoyo.

Por otra parte, para colaborar al funcionamiento eficiente de los aeropuertos, ASA enfocará esfuerzos en impulsar sus servicios de asesoría y consultoría técnica en áreas como: análisis de seguridad operacional, demanda y capacidad en aeródromos y aeropuertos, asistencia técnica para el proceso de certificación de aeródromos conforme a normas OACI, estudios de superficies limitadoras de obstáculos, estudios de patrones de ruido, levantamiento topográfico, elaboración y actualización de Programas Maestros de Desarrollo, y estudios aeronáuticos y ambientales, entre otros.

6.5 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030.

A continuación, se presenta la vinculación de los objetivos del Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030 con los objetivos y estrategias del PND y el Programa Sectorial de la SICT 2025-2030.

Objetivos del Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025-2030	Objetivos del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030	Estrategias del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030
<p>Objetivo 1. Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías.</p>	<p>Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.</p>	<p>Estrategia 4.1. Impulsar proyectos y programas de transporte aéreo, suministro de combustibles de aviación y de navegación aérea, en función de priorizar la conectividad, seguridad, sostenibilidad y calidad de los servicios.</p>

Objetivo 2. Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.

Objetivo 3. Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional.

Objetivo 4. Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país.

Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

Objetivo 4. Consolidar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, competitivo y sostenible que impulse la conectividad regional.

Estrategia 4.6. Impulsar acciones para un transporte aéreo sostenible, accesible y moderno a través del uso de energías sostenibles y el uso de nuevas tecnologías.

Estrategia 4.4. Fortalecer y expandir los programas de formación y capacitación especializada a fin garantizar la seguridad de los servicios de transporte aéreo.

Estrategia 4.5. Mejorar la conectividad regional y transfronteriza del transporte aéreo, con la colaboración de los gobiernos estatales y locales, y demás sectores de la industria a fin de determinar las zonas de mayor relevancia, en beneficio del desarrollo económico del país.

7. Estrategias y líneas de acción

Objetivo 1. Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías.

Estrategia 1.1. Fortalecer el servicio de combustibles de aviación por medio de la modernización de la infraestructura y la adquisición de equipos especializados para suministro, con la finalidad de continuar prestando servicios de calidad.

Línea de acción

1.1.1. Contar con equipos de vanguardia, a través de la adquisición de 40 equipos especializados de suministro de combustibles de aviación por año, para el abastecimiento eficiente y seguro de combustible.

1.1.2. Incrementar la eficiencia operativa, mediante la modernización de la infraestructura de las estaciones de combustibles, a fin de prestar servicios de calidad.

1.1.3. Fortalecer la infraestructura para la distribución del combustible, a través de la sustitución del turbosinoducto de la terminal 1 del AICM, con el propósito de mantener los niveles de servicio en el suministro de combustible.

Estrategia 1.2. Satisfacer la creciente demanda de combustibles de aviación, mediante la construcción de instalaciones óptimas para incrementar la capacidad de almacenamiento y mejorar el servicio de suministro a nivel nacional.

Línea de acción

1.2.1. Garantizar el abasto continuo de combustible de aviación, mediante la ampliación de la capacidad de almacenamiento en las estaciones de combustibles de los aeropuertos de Cancún, Querétaro, Oaxaca, Bajío y Ciudad Juárez, a fin de atender la demanda generada por el incremento de las operaciones de aviación.

1.2.2. Incrementar la infraestructura estratégica, a través de la construcción de nuevas estaciones de combustibles en San José del Cabo, Tepic y Puerto Escondido, con el propósito de cubrir la demanda.

1.2.3. Mejorar la logística del transporte de combustibles de aviación, mediante la construcción de una lanzadera de autotranques, para evitar incumplimiento normativo, caos vial y limitada movilidad en la zona del AICM.

Estrategia 1.3. Garantizar la calidad y seguridad de los servicios en las estaciones de combustibles, mediante el oportuno mantenimiento a instalaciones y equipos, cumpliendo con la normatividad vigente.

Línea de acción

1.3.1. Optimizar la vida útil de los equipos e infraestructura, mediante el mantenimiento a las estaciones de combustibles que lo requieran, para garantizar la seguridad, prevenir accidentes y daños al medio ambiente.

1.3.2. Cumplir con la normatividad aplicable en la materia, manteniendo los certificados en los sistemas de gestión de calidad, de gestión ambiental, y de gestión de seguridad y salud en el trabajo para las estaciones de combustibles, a fin de incrementar la eficiencia interna y la productividad.

Estrategia 1.4. Implementar las mejores prácticas en materia ambiental, mediante la incorporación de criterios de sustentabilidad y eficiencia energética en la operación de las estaciones de combustibles, a fin de favorecer la protección al medio ambiente.

Línea de acción

1.4.1. Implementar la estrategia de sustentabilidad del Organismo, mediante la gestión sostenible de recursos, a fin de coadyuvar con la mitigación del cambio climático.

1.4.2. Practicar auditorías ambientales a las estaciones de combustibles, a través de la verificación del cumplimiento normativo, para mantener certificaciones en materia ambiental y de sustentabilidad.

Objetivo 2. Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.

Estrategia 2.1. Implementar acciones para atender la demanda de combustibles sostenibles de aviación en nuestro país, mediante el desarrollo y adecuación de la infraestructura aeroportuaria para la mezcla, almacenamiento y producción de SAF.

Línea de acción

2.1.1. Construir la planta piloto de mezcla y almacenamiento de SAF en la estación de combustibles México, iniciando con la importación de SAF puro para su mezcla y comercialización con las aerolíneas.

2.1.2. Llevar a cabo el Programa de Vuelos Verdes, con aerolíneas y Organismos internacionales participantes, a partir de la planta piloto de mezcla en la Ciudad de México, para coadyuvar a detonar la industria de SAF.

2.1.3. Construir una planta de mezcla en la Estación de Combustibles de Cancún, para cumplir con los estándares internacionales de reducción de emisiones de carbono en la aviación.

2.1.4. Impulsar la producción de SAF en México, a través de la planeación, diseño y, en su caso, construcción de una biorefinería de SAF para su puesta en marcha en 2029-2030.

Estrategia 2.2. Promover el mercado de SAF, mediante el fortalecimiento de las capacidades técnicas y la articulación de cadenas logísticas, a fin de facilitar su integración en la aviación nacional y avanzar hacia un transporte aéreo sustentable.

Línea de acción

2.2.1. Participar en la elaboración del Programa para el Desarrollo de SAF en México, mediante la coordinación con AFAC, SENER, SADER y SEMARNAT, para el establecimiento de metas y acciones específicas para impulsar la producción de SAF en el país.

2.2.2. Promover la realización de estudios de factibilidad de las materias primas y de las tecnologías, así como de planes de negocio, cuyos resultados contribuyan a producir SAF en México.

2.2.3. Capacitar al personal técnico del sector aeronáutico mediante programas especializados, talleres regionales y certificaciones, para asegurar la sostenibilidad, el manejo, operación y abastecimiento seguro de SAF en aeropuertos estratégicos del país.

2.2.4. Diseñar un esquema nacional de mercado para SAF, a través de mecanismos de fijación de precios, certificación de sostenibilidad, trazabilidad del producto y acuerdos de compra a largo plazo, a fin de impulsar su comercialización.

2.2.5. Promover acuerdos comerciales, mediante negociaciones con actores relevantes, que garanticen el suministro de combustibles sostenibles en aeropuertos clave del país.

Objetivo 3. Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional.

Estrategia 3.1. Ampliar la oferta académica del CIIASA, mediante programas de formación especializados, a fin de cubrir la demanda de personal del sector aéreo.

Línea de acción

3.1.1. Proporcionar las competencias necesarias al personal de seguridad y servicio a bordo de las aeronaves, mediante la implementación del curso de formación de sobrecargos, a fin de cubrir la demanda en este sector.

3.1.2. Fortalecer el recurso humano, mediante la elaboración de convenios de colaboración para apoyar la capacitación de las instituciones académicas e instituciones del sector aeronáutico y privado.

3.1.3. Ofrecer formación de calidad, a través del Diplomado Internacional en Ingeniería y Certificación de Aeropuertos ASA-IPN y del Diplomado Internacional en Planeación de Aeropuertos Sustentables ASA-UNAM, para la planificación en el diseño, construcción y operación de aeropuertos.

Estrategia 3.2. Elevar la productividad, la eficiencia y la calidad de la capacitación, mediante el reforzamiento de la infraestructura y equipamiento del CIIASA, con la finalidad de estar a la vanguardia en materia educativa y alineados con los cambios tecnológicos e industriales del sector.

Línea de acción

3.2.1. Incrementar la capacidad de infraestructura del CIIASA, mediante la ampliación de las instalaciones, para albergar a la División de Estudios Universitarios y de Posgrado.

3.2.2. Incorporar en la instrucción tecnologías de punta, adquiriendo sala de realidad virtual y realidad aumentada; así como simuladores, a fin de elevar la calidad de la capacitación.

Estrategia 3.3. Incrementar la formación de profesionistas, mediante la creación de la División de Estudios Universitarios y de Posgrado del CIIASA, a fin de contar con personal aeronáutico a nivel superior.

Línea de acción

3.3.1. Cumplir con los requerimientos académicos, mediante el desarrollo de los planes de estudios asociados a programas formativos de la oferta académica del proyecto, a fin de avanzar en la creación de la División de Estudios Universitarios y de Posgrado del CIIASA.

3.3.2. Realizar las gestiones para obtener los reconocimientos por parte de la Secretaría de Educación Pública, para impartir educación de nivel superior en el CIIASA.

Objetivo 4. Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país.

Estrategia 4.1. Contribuir al crecimiento regional, mediante el desarrollo de nueva infraestructura aeroportuaria y el impulso de infraestructura existente considerada clave para incrementar la conectividad y la inclusión social en beneficio de la población.

Línea de acción

4.1.1. Desarrollar aeropuertos, mediante un modelo de negocio público – privado, en Ensenada, Baja California; San Miguel de Allende, Guanajuato; Costalegre y Lagos de Moreno, Jalisco, a fin de fomentar la conectividad aérea.

4.1.2. Impulsar el sistema regional aeroportuario, involucrando a los operadores aéreos, con el propósito de incentivar el crecimiento de los aeropuertos.

4.1.3. Incorporar aeropuertos y/o aeródromos a ASA, a través de acercamientos con el sector público y privado, para incrementar la red de aeropuertos regionales.

Estrategia 4.2. Impulsar la infraestructura de los aeropuertos de ASA, mediante la conservación y mantenimiento, para garantizar que estén en óptimas condiciones de operación y satisfacer el nivel de servicio de los usuarios.

Línea de acción

- 4.2.1. Continuar con la operación adecuada y segura de los aeropuertos de Poza Rica y Tehuacán, mediante la realización de las acciones de mantenimiento necesarias para conservar la infraestructura en óptimas condiciones, a fin de prevenir accidentes.
- 4.2.2. Impulsar la aviación regional, gestionando acercamientos con operadores aéreos y con instancias gubernamentales, para procurar activar la aviación comercial en los aeropuertos de Tehuacán y Poza Rica.
- 4.2.3. Cumplir con los estándares de seguridad y operación establecidos por la OACI, avanzando en la obtención del Certificado de Aeródromo Civil de Uso Público para los aeropuertos de Tehuacán y Poza Rica, con el objetivo mantener la seguridad de las aeronaves, pasajeros y usuarios de estos aeropuertos.
- 4.2.4. Reforzar la seguridad operacional de los aeropuertos de Tehuacán y Poza Rica, avanzando en la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, a fin de prevenir accidentes e incidentes.
- 4.2.5. Adoptar medidas de control de riesgos de fauna silvestre en los aeropuertos de Poza Rica y Tehuacán, mediante la gestión, evaluación e impulso al cumplimiento del Programa de Gestión del Peligro Aviario y la Fauna Silvestre, para prevenir y mitigar el riesgo de accidentes.
- 4.2.6. Fortalecer la planificación de los aeropuertos de Poza Rica y Tehuacán, mediante la actualización de sus Programas Maestros de Desarrollo, para atender la demanda futura.

Estrategia 4.3. Contribuir al desarrollo aeroportuario, mediante el fortalecimiento de la figura de ASA en los aeropuertos donde tiene participación accionaria y en aquellos que opera, a fin de garantizar que se lleve a cabo el objeto principal de brindar un servicio público.

Línea de acción

- 4.3.1. Ampliar los servicios que ofrece ASA en los aeropuertos donde tiene participación accionaria, mediante la celebración de contratos o convenios de prestación de servicios, para que mantengan el nivel de calidad en la gestión aeroportuaria.
- 4.3.2. Impulsar la operación de aeropuertos por parte de ASA, a través de asociaciones con Gobiernos Estatales, Municipales y/o inversionistas privados, favoreciendo en todo momento la rectoría del Estado.
- 4.3.3. Coadyuvar a que los aeropuertos en los que participa ASA lleven a cabo su objeto principal de prestar un servicio público, mediante la orientación, asesoría y apoyo, con la finalidad de que cumplan con la normatividad aplicable en la materia.

Estrategia 4.4. Incursionar en áreas estratégicas del transporte aéreo, mediante la prestación de servicios especializados, asesoría y consultoría técnica, para fortalecer el sector de la aviación.

Línea de acción

- 4.4.1. Participar en sociedad para la adquisición y operación de la base de mantenimiento a aeronaves MRO de Mexicana, a fin de contribuir a la conectividad y desarrollo del sector aeronáutico en nuestro país.
- 4.4.2. Colaborar con los operadores aeroportuarios, a través de la prestación de servicios de consultoría y asesoría técnica en materia de estudios de planeación y desarrollo de proyectos, a nivel nacional e internacional, para la óptima gestión de aeropuertos.
- 4.4.3. Modernizar los recursos técnicos de ASA, mediante la adquisición de equipos para estudios en áreas operacionales y equipos de consultoría, con el fin de prestar servicios de calidad al sector aéreo.
- 4.4.4. Identificar nuevas líneas de negocio, mediante el análisis de la factibilidad de ofrecer el servicio de rampa en aeropuertos, con el propósito de apoyar la operación aeroportuaria.

8. Indicadores y metas

Para cada uno de los cuatro objetivos establecidos en el Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2025 - 2030 se definió un indicador a fin de darles seguimiento, lo cual facilitará la medición del cumplimiento de las metas y la evaluación de sus resultados.

Indicador 1.1 Porcentaje de actualización de equipos especializados de suministro de combustibles.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	1.1 Porcentaje de actualización de equipos especializados de suministro de combustibles.				
Objetivo	1. Garantizar servicios de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación eficientes y competitivos, mediante el desarrollo de infraestructura estratégica, a fin de fortalecer la rectoría del Estado sobre recursos energéticos claves para la movilidad aérea de personas y mercancías.				
Definición o descripción	Mide el porcentaje de avance en la renovación de los equipos de suministro de combustible nuevos, en relación con el total de equipos que necesitan ser reemplazados, para garantizar que las condiciones de almacenamiento y suministro se mantenga bajo estrictos estándares de seguridad y calidad.				
Derecho asociado	Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a la movilidad. Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Febrero del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación de Planeación Comunicación y Desarrollo Estratégico		
Método de cálculo	$EA = (NE / NTE) \times 100$ Donde: EA = Porcentaje de equipos especializados de suministro de combustibles actualizados. NE= Número de equipos de suministro de combustibles con menos de 10 años de vida útil reemplazados. NTE= Número total de equipos de suministro de combustibles para reemplazarse.				
Observaciones	La variable NE incluye todos aquellos equipos que tienen menos de 10 años de vida útil y que han sido reemplazados por equipos nuevos en el periodo 2025-2030. La variable NTE considera a todos los equipos que necesitan ser renovados para el periodo 2025-2030.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre de Variable 1	Número de equipos de suministro de combustibles con menos de 10 años de vida útil, reemplazados (equipos).	Valor variable 1	141	Fuente de información variable 1	Coordinación de las Unidades de Negocios. Dirección de Combustibles
Nombre de Variable 2	Número total de equipos de suministro de combustibles para reemplazarse (equipos).	Valor variable 2	447	Fuente de información variable 2	Coordinación de las Unidades de Negocios. Dirección de Combustibles

Sustitución en método de cálculo	$EA = (141 / 447) \times 100 = 31.5$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base				Nota sobre la línea base		
Valor	31.5			El valor de la línea base representa el porcentaje de avance en el proceso de renovación mediante la incorporación de nuevos equipos para el suministro de combustibles.		
Año	2024					
Meta 2030				Nota sobre la meta 2030		
70				Para 2030, se estima que el 70% de los equipos de suministro de combustibles haya sido renovado por nuevos, para ello, se espera contar con la disponibilidad presupuestal necesaria, o bien, se tengan asignaciones por parte de la SHCP.		
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	31.5
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
38	44	50	56	62	70	

NA No aplicable.

Indicador 2.1 Porcentaje de venta de combustible sostenible de aviación respecto a la venta total de turbosina en la estación de combustibles México.

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	2.1 Porcentaje de venta de combustible sostenible de aviación respecto a la venta total de turbosina en la estación de combustibles México.		
Objetivo	2. Convertir a ASA en el principal comercializador de combustibles sostenibles de aviación en México, mediante el impulso de proyectos de infraestructura, normatividad técnica y logística que fortalezcan la transición hacia energías limpias, para cubrir la demanda de suministro de las aerolíneas.		
Definición o descripción	Mide el porcentaje de avance en la incorporación de combustible sostenible de aviación (SAF por sus siglas en inglés) respecto del total de turbosina para aviación comercializada en la estación de combustibles México (MEX), lo cual permite evaluar el avance en la transición hacia combustibles sostenibles en el transporte aéreo.		
Derecho asociado	Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a un medio ambiente sano. Artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al desarrollo sustentable		
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Abril del año posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación de Planeación Comunicación y Desarrollo Estratégico

Método de cálculo	$PSAF = \left(\frac{VSAF}{VSAF + VTI} \right) \times 100$					
	<p>Donde:</p> <p>PSAF = Porcentaje de SAF vendido en la estación MEX.</p> <p>VSAF = Volumen total de SAF vendido en el año de observación.</p> <p>VTI = Volumen total de Turbosina vendida para vuelos internacionales en la estación MEX, en el año de observación.</p>					
Observaciones	Este indicador permitirá dar seguimiento al avance en la incorporación del combustible sostenible de aviación SAF, respecto a la turbosina, ofreciendo un referente para medir el progreso en la adopción de energías limpias por parte de las aerolíneas nacionales e internacionales.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Variable 1	Volumen total de SAF vendido en el año de observación. (millones de litros)	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	Coordinación de las Unidades de Negocios	
Variable 2	Volumen total de Turbosina vendida para vuelos internacionales en la estación MEX, en el año de observación. (millones de litros)	Valor variable 2	947	Fuente de información variable 2	Coordinación de las Unidades de Negocios	
Sustitución en método de cálculo	$PSAF = \left(\frac{0}{0 + 947} \right) \times 100 = 0$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	0		La línea base se obtuvo a partir del control de suministro de turbosina reportados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) durante el ejercicio 2024 para la estación México.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
5			<p>La meta considera el crecimiento sostenido de suministro de SAF, impulsado por el interés y demanda creciente de centros de investigación, universidades y empresas del sector energético y aeronáutico. Se prevé que hacia 2030 se materialicen nuevas inversiones en plantas de producción, sistemas logísticos y centros de distribución, como parte de una estrategia nacional para acelerar la transición hacia combustibles sostenibles de aviación.</p> <p>Se contempla que el suministro de SAF inicie una vez que se ponga en operación la planta piloto de mezcla en la Ciudad de México, lo cual se tiene previsto ocurra aproximadamente en marzo de 2026.</p> <p>Este indicador está relacionado con el cumplimiento del Compromiso 71 de los Cien Compromisos para el Segundo Piso de la Transformación, publicados en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030.</p>			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
NA	0.02	0.04	1	3	5	

Nota: Compromiso 71. Impulso a energías renovables.

NA No aplicable.

Indicador 3.1 Porcentaje de personas capacitadas por el CIASA con calificación aprobatoria.

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	3.1 Porcentaje de personas capacitadas por el CIASA con calificación aprobatoria.				
Objetivo	3. Fortalecer la formación de profesionales especializados en transporte aéreo mediante la generación de opciones educativas de calidad que atiendan los requerimientos del sector aeronáutico nacional.				
Definición o descripción	Mide el porcentaje de personal capacitado por el CIASA con calificación aprobatoria en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano con calificación aprobatoria.				
Derecho asociado	Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho a recibir capacitación o adiestramiento.				
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Periódico	Disponibilidad de la información	Febrero del año posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación de Planeación Comunicación y Desarrollo Estratégico		
Método de cálculo	$PPC = (PC / TPAC) \times 100$ <p>Donde: PPC= Porcentaje de personas capacitadas por el CIASA en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano con calificación aprobatoria. PC = Personas capacitadas por el CIASA en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano durante el período de observación, que cuenten con calificación aprobatoria. TPAC = Total de personas capacitadas por el CIASA en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano durante el período de observación.</p>				
Observaciones	El valor de la variable PC considera a todo el personal capacitado por el CIASA, en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano, que cuenta con calificación aprobatoria en el periodo 2025-2030. La variable TPAC considera a todo el personal capacitado por el CIASA, en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano en el periodo 2025-2030.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Variable 1	Personas capacitadas por el CIASA, en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación Civil y de factor humano durante el periodo de observación, que cuenten con calificación aprobatoria. (personas)	Valor variable 1	14,816	Fuente de información variable 1	Coordinación de las Unidades de Negocios. Dirección de Instrucción y Desarrollo Tecnológico.
Variable 2	Total de personas capacitadas por el CIASA, en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación Civil y de factor humano durante el período de observación. (personas)	Valor variable 2	15,569	Fuente de información variable 2	Coordinación de las Unidades de Negocios. Dirección de Instrucción y Desarrollo Tecnológico.

Sustitución en método de cálculo	PPC= (14,816 / 15,569) x 100 = 95.1					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	95.1		El valor de la línea base corresponde al último registro definitivo del indicador y representa el porcentaje de personas capacitadas y aprobadas por el CIASA en temas especializados de aviación, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y factor humano en el año 2024.			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
98			Al término de 2030 se espera que el 98% de las personas capacitadas obtengan calificación aprobatoria.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	95.1
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
95.5	96	96.5	97	97.5	98	

NA No aplicable.

Indicador 4.1 Porcentaje de avance en el mantenimiento de los aeropuertos de Tehuacán y Poza Rica.

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	4.1 Porcentaje de avance en el mantenimiento de los aeropuertos de Tehuacán y Poza Rica.		
Objetivo	4. Incrementar la conectividad aérea, mediante el desarrollo y fortalecimiento de los aeropuertos regionales y la participación en segmentos estratégicos del sector, en beneficio del crecimiento económico y turístico del país.		
Definición o descripción	Mide el porcentaje de progreso en las tareas de mantenimiento realizadas en la infraestructura de los aeropuertos de Tehuacán, Puebla y Poza Rica, Veracruz, respecto de las actividades de mantenimiento programadas conforme a los estándares nacionales e internacionales, a fin de fomentar la conectividad, el crecimiento regional y la demanda para ambos aeropuertos.		
Derecho asociado	Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Derecho al libre tránsito.		
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Enero del año posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero a diciembre.
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Coordinación de Planeación Comunicación y Desarrollo Estratégico

Método de cálculo	$PM = (NAR / NAP) \times 100$					
	<p>Donde:</p> <p>PM= Porcentaje de avance de las acciones de mantenimiento.</p> <p>NAR= Número de acciones de mantenimiento en la infraestructura de los aeropuertos realizadas en el periodo de observación.</p> <p>NAP= Número de acciones de mantenimiento en la infraestructura de los aeropuertos programadas para la presente administración</p>					
Observaciones	Los valores de la variable NAR considera el total de acciones de mantenimiento realizadas acumuladas a 2030, el valor de la variable NAP corresponde al total de acciones de mantenimiento programadas a realizar en la presente administración.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
NAP	Número de acciones de mantenimiento en la infraestructura realizadas en el periodo de observación (acciones)	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	Coordinación de las Unidades de Negocios. Dirección de Aeropuertos.	
NAR	Número de acciones de mantenimiento en la infraestructura de los aeropuertos programadas para la presente administración (acciones)	Valor variable 2	NA	Fuente de información variable 2	Coordinación de las Unidades de Negocios. Dirección de Aeropuertos.	
Sustitución en método de cálculo	$M = (0 / NA) \times 100 = 0$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	0		En 2024 no se comprometieron acciones de mantenimiento a la infraestructura de los aeropuertos de la Red ASA			
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
100			Al término de la actual administración se espera haber contado con los recursos financieros suficientes para concluir las acciones de mantenimiento que requiere la infraestructura de ambos aeropuertos. Para el periodo 2025 al 2027, no se tienen contempladas acciones de mantenimiento relevantes.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	NA	NA	NA	NA	NA	0
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
0	0	0	20	50	100	

NA No aplicable.