

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL, EN MATERIA DE DEVOLUCIÓN AUTOMÁTICA DE LA TARIFA DE USO DE AEROPUERTO POR EL NO USO DE UN BOLETO ADQUIRIDO.

Quien suscribe, el **Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta honorable asamblea, la presente iniciativa, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El crecimiento del transporte aéreo en México ha traído consigo nuevos retos para la protección de los derechos de las personas consumidoras. Si bien durante los últimos años se han logrado avances importantes en la regulación de los derechos de las personas pasajeras, aún persisten vacíos legales que generan incertidumbre y colocan a los usuarios en una posición de desventaja frente a las empresas prestadoras del servicio.

En respuesta a esa evolución, el artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil incorporó un catálogo de derechos mínimos para las personas pasajeras, entre los que destacan el derecho a recibir información veraz y oportuna sobre el servicio contratado; a obtener compensaciones por retrasos y cancelaciones imputables a la aerolínea; a la protección de su equipaje; a cancelar la compra del boleto dentro de las veinticuatro horas siguientes a su adquisición, así como a la devolución del precio del boleto en los supuestos previstos por la propia ley. No obstante, dicho catálogo aún presenta un vacío importante, pues no regula de manera expresa la devolución de la Tarifa de Uso de Aeropuerto cuando la persona pasajera no utiliza el vuelo contratado y, por ende, tampoco hace uso de los servicios aeroportuarios asociados al viaje.

La Tarifa de Uso de Aeropuerto corresponde al aeropuerto de origen y se integra al precio final del boleto que adquiere la persona pasajera. Su monto varía de un aeropuerto a otro, pues cada terminal determina la tarifa aplicable conforme al marco regulatorio vigente, razón por la cual este concepto aparece desglosado dentro del costo total del viaje. En otras palabras, la TUA no constituye una contraprestación por el transporte aéreo, sino por la utilización de la infraestructura y de los servicios aeroportuarios que permiten el embarque de las personas pasajeras.¹

¹ [Reembolso de la TUA: ¿Cómo pedir una 'devolución' si perdiste o cancelas tu vuelo? – El Financiero](#)

Precisamente por esa naturaleza, cuando la persona pasajera no aborda el vuelo y, en consecuencia, no hace uso de los servicios aeroportuarios asociados al viaje, desaparece el hecho que justifica el cobro de dicha contraprestación. Sin embargo, la legislación vigente no establece un procedimiento claro que garantice su restitución, lo que provoca que su devolución dependa de las políticas internas de cada aerolínea y, en muchos casos, de que la propia persona pasajera conozca ese derecho y realice el trámite correspondiente.

Antecedentes de la Tarifa de Uso de Aeropuerto

La Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) tiene su origen en el proceso de modernización del sistema aeroportuario nacional iniciado durante la década de los noventa. Hasta entonces, la mayor parte de los aeropuertos mexicanos eran administrados directamente por el Gobierno Federal a través de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), por lo que los ingresos derivados de la operación aeroportuaria se concentraban bajo un esquema predominantemente público.

Con la expedición de la Ley de Aeropuertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995, se estableció un nuevo modelo para la administración y operación de los aeropuertos del país, basado en la participación de concesionarios y asignatarios encargados de prestar los servicios aeroportuarios. Este cambio permitió la conformación de los grupos aeroportuarios que actualmente operan la mayor parte de los aeropuertos nacionales, entre ellos los Grupos Aeroportuarios del Sureste (ASUR), del Pacífico (GAP), Centro Norte (OMA) y, posteriormente, otros administradores aeroportuarios.

A partir de este nuevo esquema, la Tarifa de Uso de Aeropuerto se consolidó como una de las principales fuentes de ingresos para financiar la operación, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria. Se trata de una contraprestación que cubren las personas pasajeras por el uso de las instalaciones y servicios que hacen posible el embarque y desembarque de pasajeros, así como la utilización de áreas de espera, filtros de seguridad, plataformas y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio aeroportuario.

Su monto no es uniforme en todo el país. Cada aeropuerto determina las tarifas aplicables conforme al título de concesión, las bases de regulación tarifaria emitidas por la autoridad aeronáutica y los programas de inversión autorizados, razón por la cual la TUA varía significativamente entre una terminal aérea y otra. Asimismo, este concepto se incorpora al precio final del boleto de avión y es recaudado por las aerolíneas, quienes posteriormente lo enteran al administrador aeroportuario correspondiente.

Precisamente por su naturaleza jurídica, la TUA no constituye una contraprestación por el servicio de transporte aéreo, sino por el uso efectivo de la infraestructura y de los servicios aeroportuarios.

Durante los últimos años, la Tarifa de Uso de Aeropuerto ha registrado incrementos periódicos derivados del mecanismo de actualización autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Como consecuencia, este concepto representa hoy una proporción cada vez más significativa del precio final del boleto de avión, especialmente en vuelos nacionales de bajo costo.

Evolución de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) en el AICM

(Montos en dólares estadounidenses)

Año	Nacional	Internacional
2021	24.50 USD	46.52 USD
2023	28.04 USD	53.24 USD
2024	28.95 USD	56.39 USD
2025	29.70 USD	56.39 USD
2026*	30.59 USD	58.09 USD

* A partir de abril de 2026.

Fuente: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). "Actualización anual de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) nacional e internacional 2024". Gobierno de México.

Disponible en: <https://www.gob.mx/aicm/articulos/actualizacion-anual-de-la-tarifa-de-uso-de-aeropuerto-tua-nacional-e-internacional-2024>

Como puede observarse, la TUA ha mantenido una tendencia creciente tanto para vuelos nacionales como internacionales. Mientras que en 2021 la tarifa nacional era de 24.50 dólares, para 2026 asciende a 30.59 dólares; por su parte, la tarifa internacional pasó de 46.52 a 58.09 dólares en el mismo periodo. Esta evolución demuestra que la TUA representa un componente cada vez más importante del precio del boleto de avión. Por ello, garantizar su devolución cuando la persona pasajera no hace uso de los servicios aeroportuarios cobra hoy una mayor relevancia, pues se trata de recursos que pueden representar una cantidad significativa para la economía de las familias mexicanas.

La importancia de un procedimiento claro de devolución del TUA

Actualmente, la Ley de Aviación Civil no establece un procedimiento para garantizar esa devolución. La legislación únicamente regula el derecho de cancelar el viaje

dentro de las veinticuatro horas siguientes a la compra del boleto y las compensaciones derivadas de retrasos o cancelaciones imputables a la aerolínea. No contempla el supuesto de la persona pasajera que, por cualquier motivo, no utiliza el vuelo y, por ende, tampoco utiliza los servicios aeroportuarios.

Artículo 47 bis...

VIII . La persona pasajera puede solicitar la devolución de su boleto en caso de que decida no efectuar el viaje, siempre y cuando lo comunique a la persona concesionaria, asignataria o permisionaria en el lapso de veinticuatro horas contadas a partir de la hora de la compra del boleto. Pasado este plazo, la persona concesionaria, asignataria o permisionaria determinará las condiciones de la cancelación.

En la práctica, ello provoca que la devolución de la Tarifa de Uso de Aeropuerto dependa de las políticas de cada aerolínea. En algunos casos se exige que la persona pasajera presente una solicitud; en otros, el procedimiento resulta poco claro o implica realizar trámites que desincentivan la recuperación del recurso. Como consecuencia, muchas personas desconocen que pueden solicitar la devolución o simplemente dejan pasar esa posibilidad.²

Aerolínea	Política localizada	Implicaciones para la persona pasajera
Aeroméxico	No se localizó una regla pública específica para la devolución de la TUA en caso de no presentación. Su portal de reembolsos se refiere, en general, a boletos no usados y tarifas reembolsables.	La devolución no aparece como un procedimiento automático y claramente separado de las condiciones de la tarifa adquirida.
Volaris	Sí reconoce que, cuando el vuelo no fue abordado por causas no imputables a la aerolínea, puede solicitarse el reembolso de la TUA y otros derechos dentro de los 30 días siguientes.	La persona pasajera debe presentar una solicitud dentro del plazo establecido. La devolución no se realiza de manera automática.
Viva	No se localizó en las páginas oficiales revisadas una política pública específica y fácilmente identificable sobre devolución de la TUA por vuelo no abordado.	La ausencia de una regla visible obliga a la persona pasajera a consultar las condiciones de su reservación o gestionar el caso directamente con la aerolínea.

El artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la obligación del Estado de proteger a las personas consumidoras y garantizar relaciones de consumo equitativas. En el mismo sentido, la Ley Federal de

² [Cambios y cancelaciones voluntarias | Viva](#)
[¿Qué es la TUA y cuánto cuesta? | Volaris](#)
[Aeroméxico](#)

Protección al Consumidor establece principios orientados a evitar prácticas que coloquen a las personas consumidoras en una situación de desventaja frente a los proveedores de bienes y servicios. Bajo esa lógica, mantener el cobro de una contraprestación correspondiente a servicios aeroportuarios que nunca fueron utilizados resulta contrario al principio de equidad que debe regir las relaciones de consumo.

La presente iniciativa busca corregir esa situación mediante una regla sencilla. Por una parte, reconoce expresamente el derecho de la persona pasajera a recuperar las contraprestaciones por servicios aeroportuarios cuando no haga uso de los servicios aeroportuarios asociados al vuelo contratado. Por otra, establece un mecanismo que evita trámites innecesarios.

Así, cuando la persona pasajera solicite la devolución, la aerolínea deberá realizarla de manera inmediata. Si transcurren cinco días hábiles sin que la devolución sea reclamada, el importe deberá reintegrarse automáticamente al mismo medio de pago con el que se adquirió el boleto, sin necesidad de que la persona pasajera presente solicitud alguna.

La presente iniciativa establece un mecanismo para hacer efectivo el reintegro de un concepto que corresponde a servicios aeroportuarios que no fueron utilizados y cuya devolución hoy depende, en gran medida, de procedimientos internos de cada empresa. Con esta reforma se fortalece la protección de los derechos de las personas pasajeras, se brinda mayor certeza jurídica y se eliminan obstáculos administrativos que, en la práctica, dificultan la recuperación de recursos que legítimamente corresponden a quienes no hicieron uso de los servicios aeroportuarios.

En este sentido, la propuesta de reforma quedaría como se muestra a continuación:

LEY DE AVIACIÓN CIVIL	
TEXTO VIGENTE	TEXTO QUE SE PROPONE
Artículo 47 Bis. I. a X. ... Sin correlativo	Artículo 47 Bis. I. a X. ... XI. La persona pasajera tiene derecho a la devolución del importe de la tarifa de uso de aeropuertos que se cobra al adquirir un boleto, cuando no se haga uso de este. La persona concesionaria, asignataria o permisionaria deberá reintegrar dicho importe de forma inmediata cuando así lo solicite la persona pasajera en el módulo de atención previsto en el artículo 47 Bis 2 de esta Ley. Si transcurridos cinco días hábiles la persona pasajera no reclama la devolución, deberá reintegrarse dicho importe de manera automática al mismo medio de pago

	con el que se adquirió el boleto, sin necesidad de solicitud o trámite adicional por parte de la persona pasajera.
--	--

En atención a lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de la honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 47 BIS DE LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL.

ÚNICO. Se adiciona una fracción XI al artículo 47 Bis de la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 47 Bis. ...

...

I. a X. ...

XI. La persona pasajera tiene derecho a la devolución del importe de la tarifa de uso de aeropuertos que se cobra al adquirir un boleto, cuando no se haga uso de este.

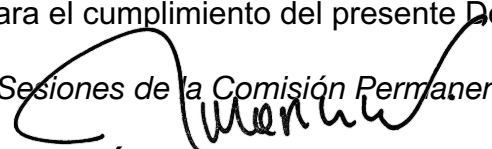
La persona concesionaria, asignataria o permisionaria deberá reintegrar dicho importe de forma inmediata cuando así lo solicite la persona pasajera en el módulo de atención previsto en el artículo 47 Bis 2 de esta Ley. Si transcurridos cinco días hábiles la persona pasajera no reclama su devolución, deberá reintegrarse dicho importe de manera automática al mismo medio de pago con el que se adquirió el boleto, sin necesidad de solicitud o trámite adicional por parte de la persona pasajera.

Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Dentro de los treinta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, la Agencia Federal de Aviación Civil deberá realizar las adecuaciones a las disposiciones técnico-administrativas y reglamentarias que resulten necesarias para el cumplimiento del presente Decreto.

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente el 22 de julio del 2026.


DIP. RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ