



VERSIÓN PÚBLICA

Descripción: Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el dieciséis de marzo de dos mil diecisiete en el expediente IEBC-001-2015.¹

Agentes Económicos y autoridades:

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.; Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.; Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.; Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.; Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.; Transportes Aeromar, S.A. de C.V.; American Airlines, Inc.; Delta Airlines, Inc.; United Airlines, Inc.; Titular del Poder Ejecutivo Federal y Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Fecha de clasificación y de sesión del Comité de

Dieciséis de agosto de dos mil diecisiete.
COT-026-2017

Transparencia:

Unidad

Secretaría Técnica.

Administrativa:

Tipo de clasificación:

Información Confidencial toda vez que las secciones testadas contienen información y datos comerciales u operativos que en caso de divulgarse pudieran causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de sus titulares.

Fundamento legal:

Artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica;² 3, fracciones II y XXI, 23, 24, fracciones VI, XI y XIV, 100, 105, 106, fracción III, 107, 109 y 116 párrafos segundo y cuarto de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;³ 1, 5, 11, fracción VI, XI y XVI, 65, fracción II y IX, 97, 98, fracción III, 103, 104, 106, 113, fracción III y último párrafo, 119 y 120 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública;⁴ Primero, Segundo, fracciones I, XVI y XVIII, Cuarto, Séptimo, fracción III, Octavo, Trigésimo Octavo, Cuadragésimo, Quincuagésimo Primero, Quincuagésimo Segundo, Quincuagésimo Sexto, Quincuagésimo Séptimo, Quincuagésimo Octavo, Sexagésimo, Sexagésimo Primero, Sexagésimo Segundo, Sexagésimo Tercero del "ACUERDO del Consejo Nacional del Sistema Nacional de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, por el que se aprueban los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas"⁵; y Primero de los "ACUERDOS por los que se modifican los artículos Sexagésimo segundo, Sexagésimo tercero y Quinto Transitorio de los Lineamientos Generales en materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como elaboración de Versiones Públicas".⁶

Información que se clasifica:

Páginas 37 y 39


Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico de la COFECE.


Myrna Mustieles García
Directora General de Asuntos Jurídicos, servidor público responsable del resguardo de la información.

¹ Dicho documento consta de ciento treinta y dos páginas útiles.

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el veintitrés de mayo dos mil catorce.

³ Publicada en el DOF el cuatro de mayo de dos mil quince.

⁴ Publicada en el DOF el nueve de mayo de dos mil dieciséis.

⁵ Publicado en el DOF el quince de abril de dos mil dieciséis.

⁶ Publicado en el DOF el veintinueve de julio de dos mil dieciséis.

Ciudad de México, a dieciséis de marzo de dos mil diecisiete.- Vistas las constancias que integran el expediente al rubro citado (en adelante, EXPEDIENTE), relativo al procedimiento especial iniciado de oficio el cual tiene como finalidad determinar la existencia y regular el acceso a insumos esenciales, o determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia, en el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (en adelante, "AEROPUERTO") para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el cual comprende el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, así como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue, y considerando el escrito con anexos presentado el veintiséis de enero de dos mil diecisiete en la Oficialía de Partes de esta Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, "COFECE") por parte de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (en adelante, "AICM"), por medio del cual presentó una propuesta de medidas, con fundamento en la fracción VII del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE)¹ y 107 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, "DISPOSICIONES REGULATORIAS");² y solicitó dar trámite a las medidas propuestas, suspender el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, aceptar las medidas propuestas en el momento procesal oportuno y terminar anticipadamente el procedimiento correspondiente, así como el escrito de aclaraciones presentado el nueve de febrero de dos mil diecisiete en la Oficialía de Partes de la COFECE por AICM, por medio del cual realizó diversas manifestaciones y presentó, el documento denominado "*Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en condiciones de saturación*", con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto, vigésimo, fracciones I y VI y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º, 2º, 3º, 4º, 12, fracciones I, II, y XXX, 18, séptimo y antepenúltimo párrafo, y 94, fracción VII, de la LFCE; 1º, 2º, 6º, y 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS; y 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, II, VI, y XXXIX, 6, 7 y 8 del Estatuto Orgánico de la COFECE (en adelante, "ESTATUTO"),³ resolvió de acuerdo con los antecedentes, consideraciones de Derecho y resolutivos que a continuación se expresan:

GLOSARIO

Para facilitar la lectura del presente documento, se utilizarán los siguientes términos:

ADMINISTRADOR O ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO	El administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el AEROPUERTO.
AEROCALIFORNIA	Aero California, S.A. de C.V.
AEROMAR	Transportes Aeromar, S.A. de C.V.
AEROMÉXICO	Aerovías de México, S.A. de C.V.

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, "DOF") el veintitrés de mayo de dos mil catorce, vigente al inicio del presente procedimiento y aplicable al mismo.

² Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, modificadas mediante acuerdo publicado en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.

³ Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

AEROMÉXICO CONNECT	Aerolitoral, S.A. de C.V.
AEROMÉXICO SAB o GAM	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
AEROPUERTO o AICM	Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México o Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
AGENTES ECONÓMICOS INTERESADOS	Los agentes económicos a quienes se les reconoció interés jurídico en el procedimiento que se tramita dentro del EXPEDIENTE.
AGENTES ECONÓMICOS NOTIFICADOS	Agentes económicos a quienes se les notificó personalmente el DP, por así ordenarlo éste en sus puntos Resolutivos.
AI o AUTORIDAD INVESTIGADORA	Autoridad Investigadora
AMERICAN	American Airlines Inc.
AVIACSA	Consorcio Aviaxsa, S.A. de C.V.
CFPC	Código Federal de Procedimientos Civiles, ordenamiento de aplicación supletoria a la normativa de competencia económica en términos del artículo 121 de la LFCE.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
CRITERIO 85/15	Criterio establecido en el artículo 99 del RLA, en el que se señala que: <i>"El administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más"</i> .
CRITERIO DE PRIORIDAD	La asignación de temporada que se realiza otorgando prioridad a los TRANSPORTISTAS que habiendo tenido un horario de aterrizaje y/o despegue asignado la temporada equivalente anterior, lo hubieren ocupado.
COH	Comité de Operación y Horarios del AEROPUERTO, conformado de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 de la LA.
COMANDANCIA o COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO	Comandancia General del AEROPUERTO, quien es representante de la SCT en el AEROPUERTO en su carácter de autoridad aeroportuaria y autoridad aeronáutica, de conformidad con el artículo 7 de la LA, así como los artículos 6 y 7 de la LAC.
COMISIÓN o COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica
DECRETO	Decreto que establece el cierre del AEROPUERTO a partir del primero de junio de mil novecientos noventa y cuatro, para las operaciones de aeronaves que se indican en el mismo; publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.
DELTA	Delta Air Lines, Inc.

DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT
DGAJ	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la COFECE, o su titular, según sea el caso.
DIRECTRICES IATA	“Directrices Mundiales de Slots 2015” de la IATA.
DP O DICTAMEN	Dictamen Preliminar emitido el diecinueve de febrero de dos mil dieciséis por la AI dentro del EXPEDIENTE.
ESCRITO DE ACLARACIONES	Escrito con anexos presentado por AICM el nueve de febrero de dos mil diecisiete que contiene información y manifestaciones relacionadas con la propuesta de medidas presentada por AICM el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, así como las aclaraciones solicitadas mediante acuerdo de treinta de enero de dos mil diecisiete. Dicho escrito incluye como anexo el documento denominado “ <i>Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en condiciones de saturación</i> ”.
ESCRITO DE MEDIDAS	Escrito con anexos presentado por AICM el veintiséis de enero de dos mil diecisiete que contiene una propuesta de medidas que dicho agente económico considera idóneas y económicamente viables para dar respuesta a las recomendaciones señaladas en el DP. Dicho escrito incluye como anexos los documentos denominados “ <i>Proyecto de reforma al Reglamento de la Ley de Aeropuertos</i> ” y “ <i>Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación</i> ”.
EUA	Estados Unidos de América
EXPEDIENTE	Los autos del expediente IEBC-001-2015. En lo sucesivo, las referencias a folios que se hagan en la presente resolución deberán entenderse realizadas respecto del EXPEDIENTE, salvo que expresamente se indique lo contrario.
FONDO DE RESERVA	Fondo que incluye cualquier horario de aterrizaje y/o despegue descritos en el DP o en esta resolución.
GACM O GRUPO AEROPORTUARIO	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
GAM O GRUPO AEROMÉXICO	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales.
GRUPO MEXICANA	Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., sus subsidiarias y filiales.
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional (<i>International Air Transport Association</i>).
INSUMO ESENCIAL	La pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO.
INTERJET	ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

LA	Ley de Aeropuertos
LAC	Ley de Aviación Civil
MAGNICHARTERS	Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V.
MERCADO INVESTIGADO	Mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el cual, según lo establecido en el DP, comprende el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, así como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue.
NAICM	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
NUEVO PROYECTO DE BASES	Proyecto denominado "Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación" (identificado por AICM como "Nuevo Proyecto Regulatorio" o "Nuevo Proyecto de Bases"), presentado por AICM en su ESCRITO DE ACLARACIONES.
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OFICIALÍA	Oficialía de Partes de la COFECE
PJF	Poder Judicial de la Federación
PLANSA	Plan de Vuelo de Slot Asignado
PLENO	Pleno de la COFECE
PROYECTO DE BASES	Proyecto de " <i>Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación</i> ", presentado por AICM en su ESCRITO DE MEDIDAS, así como por la SCT mediante escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete.
PROYECTO DE REFORMA AL RLA	Proyecto de reforma al artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, y adición del artículo 132 bis de dicho reglamento, presentado por AICM en su ESCRITO DE MEDIDAS, así como por la SCT mediante escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete.
REGLAMENTO EUROPEO	Reglamento (CEE) No 95/93 del Consejo Europeo, del dieciocho de enero de mil novecientos noventa y tres, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.
RLA	Reglamento de la Ley de Aeropuertos
RLAC	Reglamento de la Ley de Aviación Civil
RO O REGLAS DE OPERACIÓN	Reglas de Operación AICM
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación
SCT o SECRETARÍA	Secretaría de Comunicaciones y Transportes

ST	Secretario Técnico de la COFECE
SENEAM	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la SECRETARÍA
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SUBCOMITÉ DE DEMORAS	Subcomité perteneciente al COH, el cual se encarga actualmente de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves. El subcomité de demoras lo preside la COMANDANCIA.
TARP	Servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.
TRANSPORTE AÉREO	Servicio al público de transporte aéreo, el cual se ofrece de manera general e incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso, conforme al artículo 2, fracción XIV de la LAC.
TRANSPORTISTA(S) O TRANSPORTISTA(S) AÉREO(S)	Titular(es) de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo privado o público.
TRANSPORTISTA(S) EXTRANJERO(S) TARP	Transportista(s) de origen extranjero que presta(n) el servicio público de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.
TRANSPORTISTA(S) NACIONAL(ES) TARP	Transportista(s) de origen nacional que presta(n) el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y/o servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros.
UNITED	United Airlines, Inc.
VIVAEROBUS	Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.
VOLARIS	Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. También se utiliza para identificar, según corresponda, a VOLARIS y sus subsidiarias y filiales.

I. ANTECEDENTES

PRIMERO.- El cinco de febrero de dos mil quince, el titular de la AI emitió el acuerdo por el cual inició la investigación de oficio identificada con el número de expediente IEBC-001-2015 en el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, a fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.⁴

⁴Folios 001 a 009.

SEGUNDO.- El extracto del acuerdo de inicio se publicó en el DOF el dieciséis de febrero de dos mil quince. Los periodos de investigación se configuraron de la siguiente manera:⁵

Periodo	Inicio	Vencimiento	Emisión de acuerdo de ampliación	Publicación del extracto
Primero	16.02.2015	27.08.2015	10.08.2015 ⁶	21.08.2015 ⁷
Segundo	28.08.2015	02.03.2016 ⁸	-	-

TERCERO.- El dieciocho de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación, el cual se publicó por lista ese mismo día.⁹

CUARTO.- El diecinueve de febrero de dos mil dieciséis el titular de la AI emitió el DP, mediante el cual señaló que existían elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos, por lo cual se propusieron medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

Adicionalmente, mediante el DP se acordó: (i) notificar, mediante publicación en el DOF, el extracto del DP a quienes pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas mediante el DICTAMEN; (ii) publicar la versión pública del DP en el sitio de Internet de la COMISIÓN para efectos de que los agentes económicos que demostraran tener interés jurídico pudieran manifestar lo que a su derecho conviniera y ofrecer los elementos de convicción que estimaran pertinentes dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquel en que surtiera efectos la notificación del DP; (iii) notificar mediante oficio al titular del Ejecutivo Federal y a la SCT el DP; (iv) notificar personalmente el DP al agente económico involucrado, es decir, el AICM; (v) notificar personalmente el DP a INTERJET, VIVAAEROBUS, VOLARIS, MAGNICHARTERS, GAM, AEROMAR, AMERICAN, DELTA y UNITED; (vi) Informar al AICM que podía proponer, en una sola ocasión, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados, en cualquier momento y hasta antes de la fecha de vencimiento del plazo para formular alegatos establecido en la fracción VI del artículo 94 de la LFCE; y (vii) remitir a la Secretaría Técnica el EXPEDIENTE a fin de que, una vez notificado el DP, tramitara el procedimiento conforme al artículo 94 de la LFCE.¹⁰

QUINTO.- El DP se notificó personalmente al AICM, INTERJET, VIVAAEROBUS, VOLARIS, MAGNICHARTERS, GAM, AEROMAR, AMERICAN, DELTA y UNITED el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis¹¹ y se notificó mediante oficio a la SCT y el titular del Ejecutivo Federal en la misma

⁵ Las fechas se indican de forma abreviada, en el siguiente orden: día, mes y año.

⁶ Folios 23019 y 23020

⁷ Véase el extracto en la página de Internet de la COFECE: https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/ACDO_AMPLIACION_IEBC-001-2015_21082015.pdf

⁸ El dieciocho de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación y señaló que la fecha de emisión de dicho acuerdo correspondía al día ciento once del segundo periodo de investigación.

⁹ Folios 28597 a 28599. Véase al respecto la lista de notificaciones en la siguiente página de Internet: <https://www.cofece.mx/cofece/index.php/lista-de-notificaciones>

¹⁰ Folios 29083 a 29085.

¹¹ Folios 29220 a 29255.

fecha.¹² El extracto del DP se publicó en el DOF el veintinueve de febrero de dos mil dieciséis¹³ y en la misma fecha se publicó la versión pública en el sitio de Internet de la COMISIÓN.¹⁴

SEXO.- INTERJET, VIVAEREBUS, VOLARIS, GAM y AEROMAR presentaron sus escritos de manifestaciones al DP en las fechas que se exponen en el siguiente cuadro:¹⁵

Agente Económico	Fecha de vencimiento del plazo	Fecha de presentación de manifestaciones al DICTAMEN
INTERJET	12.05.2016	04.05.2016 ¹⁶
VIVAEREBUS	12.05.2016	10.05.2016 ¹⁷
VOLARIS	12.05.2016	11.05.2016 ¹⁸
GAM	12.05.2016	11.05.2016 ¹⁹ y 12.05.2016 ²⁰
AEROMAR	12.05.2016	12.05.2016 ²¹

MAGNICHARTERS, DELTA y UNITED no presentaron escritos de manifestaciones al DICTAMEN.

SÉPTIMO.- Mediante acuerdo de tres de marzo de dos mil dieciséis, el ST ordenó turnar el EXPEDIENTE a la DGAJ, con la finalidad de que continuara con la tramitación de la segunda etapa del procedimiento, en términos de lo previsto en las fracciones IV, V, VI y VII del artículo 94 de la LFCE.²²

OCTAVO.- AICM y la SCT presentaron sus escritos de manifestaciones al DP en las fechas que se exponen en el siguiente cuadro:²³

Agente Económico o autoridad	Fecha de notificación del DICTAMEN	Fecha de notificación del acuerdo de nueve de mayo de dos mil dieciséis	Fecha de vencimiento del plazo	Fecha de presentación de manifestaciones al DICTAMEN
AICM	29.02.2016	10.05.2016	28.06.2016	28.06.2016 ²⁴
SCT	29.02.2016	11.05.2016	24.06.2016	23.06.2016 ²⁵

¹² Folios 29256 y 29257.

¹³ Véase el extracto del DP en la siguiente página del DOF: <http://www.dof.gob.mx/index.php?year=2016&month=02&day=29>

¹⁶ Folios 29434 a 29455.

¹⁷ Folios 29508 a 29636.

¹⁸ Folios 30411 a 30428.

¹⁹ Folios 29785 a 30377.

²⁰ En dicha fecha GAM presentó escrito en alcance. Folios 30432 y 30434.

²⁴ Folios 31946 a 35198

²⁵ Folios 31865 a 31874.



NOVENO.- Mediante escrito presentado el primero de noviembre de dos mil dieciséis ante la Oficialía de Partes de la COFECE, la C. Brenda Gisela Hernández Ramírez, Comisionada de esta COMISIÓN, solicitó al PLENO la calificación de excusa para emitir voto con relación a la resolución que se emita en el EXPEDIENTE.

DÉCIMO.- En sesión celebrada el diez de noviembre de dos mil dieciséis, el PLENO calificó como procedente la solicitud de excusa de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez para conocer y resolver respecto del asunto radicado en el EXPEDIENTE, toda vez que se actualizó la causal de impedimento prevista en la fracción IV del artículo 24 de la LFCE.

DÉCIMO PRIMERO.- Una vez que se desahogaron las pruebas ofrecidas por los agentes económicos a los cuales se les consideró con interés jurídico que fueron admitidas durante el procedimiento, el trece de diciembre de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo mediante el cual señaló que al no haberse ordenado el desahogo de pruebas para mejor proveer, se concedía a los agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento y a la dependencia coordinadora del sector un plazo de quince días hábiles para que formulen por escrito los alegatos que en derecho correspondieran, contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación por lista de dicho acuerdo.²⁶

DÉCIMO SEGUNDO.- Mediante escritos presentados el veinticinco de enero de dos mil diecisiete, AEROMAR,²⁷ VOLARIS²⁸ y GAM²⁹ formularon sus alegatos por escrito.

DÉCIMO TERCERO.- Mediante escrito presentado el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, el titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT manifestó que, como autoridad coordinadora del sector, la SCT había trabajado conjuntamente con AICM en la elaboración de dos proyectos (PROYECTO DE BASES y PROYECTO DE REFORMA AL RLA) que AICM sometía a consideración de la COFECE como medidas idóneas y económicamente viables en términos del artículo 94 de la LFCE. Asimismo, la SCT manifestó que, en el ámbito de sus facultades, llevaría a cabo las acciones necesarias para impulsar la formación de dichos documentos.

DÉCIMO CUARTO.- Mediante escrito presentado el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, AICM presentó el ESCRITO DE MEDIDAS mediante el cual propuso las medidas que considera idóneas y económicamente viables para dar respuesta a las recomendaciones señaladas en el DP. Dicho escrito incluye como anexos el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el PROYECTO DE BASES.

²¹ Folios 30435 a 31028. Adicionalmente, el doce de mayo de dos mil dieciséis AEROMAR presentó vía correo electrónico un escrito en alcance a su escrito de manifestaciones en términos del artículo 116 de la LFCE. Dicho escrito fue presentado en la Oficialía de Partes de la COFECE el trece de mayo de dos mil dieciséis. Folios 31194 a 31385.

²² Folio 29258.

²³ Las fechas se indican de forma abreviada, en el siguiente orden: día, mes y año.

²⁴ Folios 31946 a 35198

²⁵ Folios 31865 a 31874.

²⁶ Folios 36379 a 36380.

²⁷ Folios 36384 a 36397.

²⁸ Folios 36398 a 36410.

²⁹ Folios 36411 a 36466.

Asimismo, mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, AICM solicitó dar trámite a las medidas propuestas, suspender el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE, aceptar las medidas propuestas en el momento procesal oportuno y terminar anticipadamente el procedimiento.

DÉCIMO QUINTO.- Mediante acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, se tuvieron por presentados en tiempo los alegatos formulados por AEROMAR, VOLARIS y GAM. Asimismo, mediante dicho acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, entre otras cuestiones, se tuvo por recibida la propuesta de medidas correctivas de AICM, considerando que el EXPEDIENTE no se había integrado al momento de la presentación del ESCRITO DE MEDIDAS. En consecuencia, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 94, fracción VII de la LFCE, se suspendió el procedimiento correspondiente al EXPEDIENTE a partir de la fecha de emisión del acuerdo señalado, a efecto de que fuera sustanciada y resuelta la propuesta de medidas correctivas de AICM. Por otra parte, se ordenó dar vista del ESCRITO DE MEDIDAS, a través de la notificación por lista del acuerdo señalado en este antecedente, a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal, a efecto de que, en el plazo improrrogable de cinco días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación por lista del acuerdo, manifestaran lo que a su derecho conviniera. Para esos efectos, se informó que el EXPEDIENTE se encontraba a su disposición en las oficinas de la COFECE.

DÉCIMO SEXTO.- Mediante acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete, con fundamento en los artículos 12, fracciones III y XXVI, 94, fracción VII, 120 y 126, fracción I, de la LFCE, así como 25, fracciones II y III, 32, fracción III y 59 fracción III, del ESTATUTO, se previno a AICM para que, dentro del plazo de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del acuerdo referido, presentara diversas aclaraciones a efecto de que la COFECE pudiera analizar y evaluar si las medidas propuestas por AICM son idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DP, y para efectos de verificar si el escrito mediante el cual AICM propuso medidas correctivas contenía la información requerida mediante el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS.

DÉCIMO SÉPTIMO.- Mediante escrito presentado el siete de febrero de dos mil diecisiete, GAM realizó diversas manifestaciones en relación con la propuesta de medidas presentada por AICM. Dicho escrito se tuvo por presentado mediante acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete.

DÉCIMO OCTAVO.- Mediante escrito presentado el siete de febrero de dos mil diecisiete, AEROMAR realizó diversas manifestaciones en relación con la vista concedida. Dicho escrito se tuvo por presentado mediante acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete.

DÉCIMO NOVENO.- Mediante escrito presentado el siete de febrero de dos mil diecisiete, DELTA realizó diversas manifestaciones en relación con la vista de medidas y la propuesta de medidas presentada por AICM. Dicho escrito se tuvo por presentado mediante acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete.

VIGÉSIMO.- Mediante escrito presentado el siete de febrero de dos mil diecisiete, UNITED realizó diversas manifestaciones en relación con la vista concedida y la propuesta de medidas presentada por AICM. Dicho escrito se tuvo por presentado mediante acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete.



VIGÉSIMO PRIMERO.- Mediante escrito presentado el siete de febrero de dos mil diecisiete por transmisión electrónica en términos del artículo 116 de la LFCE y el ocho de febrero de dos mil diecisiete en la OFICIALÍA, VOLARIS realizó diversas manifestaciones en relación con la vista concedida y la propuesta de medidas presentada por AICM. Dicho escrito se tuvo por presentado mediante acuerdo de ocho de febrero de dos mil diecisiete.

VIGÉSIMO SEGUNDO.- Mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES presentado el nueve de febrero de dos mil diecisiete, AICM presentó información y realizó diversas manifestaciones en relación con su propuesta de medidas y las aclaraciones solicitadas mediante acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete. Asimismo, AICM presentó el NUEVO PROYECTO DE BASES y solicitó, entre otras cuestiones, dejar sin efectos el PROYECTO DE BASES presentado como anexo al escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete.

Mediante acuerdo de nueve de febrero de dos mil diecisiete, se tuvo por presentado el ESCRITO DE ACLARACIONES y, entre otras cuestiones, se tuvo por desahogado en tiempo el requerimiento contenido en el acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete respecto de las aclaraciones solicitadas. Asimismo, mediante dicho acuerdo se ordenó dar vista del ESCRITO DE ACLARACIONES, a través de la notificación por lista del acuerdo señalado, a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal, a efecto de que, en el plazo improrrogable de cinco días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación por lista del acuerdo, manifestaran lo que a su derecho conviniera. Para esos efectos, se informó que el EXPEDIENTE se encontraba a su disposición en las oficinas de la COFECE.

VIGÉSIMO TERCERO.- En términos de lo establecido en el artículo 94, fracción VII, de la LFCE, el veintitrés de febrero de dos mil diecisiete, el SECRETERIO TÉCNICO envió y presentó por correo electrónico ante el PLENO el Dictamen de la Secretaría Técnica de la COFECE respecto de las medidas correctivas presentadas por AICM dentro del EXPEDIENTE.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO.

PRIMERA.- El Pleno es competente para resolver si las medidas propuestas por AICM son idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, en términos de la fracción VII del artículo 94 de la LFCE, y determinar si la propuesta de medidas cumple con los requisitos previstos en el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS.

SEGUNDA.- De conformidad con los elementos de convicción y los razonamientos incluidos en el DICTAMEN, la AI concluyó que existen elementos para determinar preliminarmente la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos, por lo cual propuso medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

De acuerdo con el DP, existe un INSUMO ESENCIAL en el MERCADO INVESTIGADO que se compone por la infraestructura que incluye la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO y, por la forma en que se administra su acceso, dicho INSUMO ESENCIAL genera efectos anticompetitivos en el mercado TARP en el aeropuerto.

El DICTAMEN indica que el AICM es el único agente económico que controla el INSUMO ESENCIAL y que puede dar acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, así como prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas en el AEROPUERTO.

A continuación, se presenta el extracto del DP realizado por la AI que se encuentra contenido en el mismo DICTAMEN, el cual sintetiza los problemas de competencia identificados, así como las medidas propuestas:

"I. EXTRACTO DEL DICTAMEN"

La AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó el mercado de los servicios de TRANSPORTE AÉREO que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue. Tras una exhaustiva investigación, se determinó preliminarmente la existencia de un INSUMO ESENCIAL, el cual consiste en la infraestructura de la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO. Durante la investigación se encontró que el mecanismo de acceso al INSUMO ESENCIAL genera una serie de efectos anticompetitivos en el mercado investigado, tales como: alta concentración, baja disponibilidad de horarios que inhibe la entrada o la expansión de las empresas, el establecimiento de precios elevados y escasa innovación en rutas. Asimismo, se advirtió la utilización ineficiente del INSUMO ESENCIAL, con efectos adversos a la competencia, debido a problemas en el procedimiento de asignación, calificación y monitoreo del uso de los horarios de aterrizaje y despegue. En consecuencia, la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados y generar incrementos en eficiencia en los mercados. Las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AICM, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE.

En el DICTAMEN se describen inicialmente los antecedentes de la investigación (Capítulo II), al igual que las consideraciones de derecho que facultan a la AUTORIDAD INVESTIGADORA para la realización de la presente investigación (Capítulo III). Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se ha allegado de información que le permite determinar que el MERCADO INVESTIGADO comprende tanto el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue (Capítulo IV). Posteriormente, se describe la regulación aplicable y relacionada al MERCADO INVESTIGADO (Capítulo V), así como la descripción de los principales AGENTES ECONÓMICOS y autoridades que participan en el MERCADO INVESTIGADO (Capítulo VI).

Asimismo, se analizan las características del MERCADO INVESTIGADO (Capítulo VII), con la finalidad de contextualizar y aportar elementos analíticos desarrollados en el DICTAMEN. Entre los principales elementos expuestos en dicho capítulo, destacan los siguientes:

- El AEROPUERTO tiene la más alta densidad de tráfico en el país. Dos terceras partes de los pasajeros en vuelos nacionales regulares y una tercera parte de los pasajeros en vuelos internacionales regulares, tienen como origen o destino el AEROPUERTO.*
- Las cinco principales rutas nacionales del servicio público del TARP desde o hacia el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Cancún, Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Mérida. En dichas rutas se transportó el 33.6% del total de pasajeros de rutas nacionales desde o hacia el AEROPUERTO.³⁰ En cuanto a las rutas internacionales, las cinco principales rutas con origen o destino en el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Los Ángeles, Nueva York, Miami, Houston y Bogotá, en las cuales se transportó el 10.95% del total de pasajeros de rutas internacionales desde o hacia el AEROPUERTO.*

³⁰ En el DP se remite al folio 0026258 del EXPEDIENTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

- *El AEROPUERTO es considerado como el noveno aeropuerto en el mundo con mayor proporción de posibles conexiones programadas, por el número de destinos que ofrece.³¹ A pesar de ello, el aprovechamiento efectivo de dicha conectividad por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS es limitado si se compara con otros aeropuertos,³² pues sólo el 21% de los pasajeros que utilizan el AEROPUERTO continuaron su itinerario hacia otro destino.³³*
- *Desde dos mil cinco la SECRETARÍA ha publicado en el DOF diversas declaratorias que han establecido que en el AEROPUERTO existen condiciones de saturación en el campo aéreo en ciertas horas en particular.³⁴ Estas declaratorias han establecido que las operaciones en el campo aéreo del AEROPUERTO rebasan el número máximo de operaciones que puede ser atendido por hora, lo cual específicamente sucede, de conformidad con lo establecido en la última declaratoria de septiembre de dos mil catorce, en los horarios entre las 07:00 (siete) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.*
- *La capacidad en el campo aéreo³⁵ del AEROPUERTO se ve afectada por las características de las aeronaves que operan en éste, de tal forma que se generan externalidades negativas al utilizar aeronaves ligeras, pues al utilizar éstas: i) se reduce la capacidad del AEROPUERTO en relación con el número de operaciones totales de aterrizaje y despegue que pueden realizarse en una hora determinada, y ii) se restringe el número de pasajeros que pueden ser atendidos o movilizados por cada operación de aterrizaje o despegue con tales aeronaves, las cuales, además de presentar una menor velocidad de aproximación o despegue (dependiendo del tipo de aeronave), tienen un menor número de asientos y de capacidad de carga en relación a las aeronaves medianas o grandes.*

En ambos casos, el uso de aeronaves ligeras no contribuye con aliviar el exceso de demanda por el uso de la pista, calles de rodaje y plataformas del AEROPUERTO, lo cual se manifiesta en la saturación creciente de éste, e implica de facto una restricción de abasto en relación a la demanda por los servicios prestados a través de tal infraestructura.

- *El AICM cobra, entre otros, por los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue (uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales) y de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque (por la asignación de posición y estancia en plataforma para efectuar ascenso o descenso de pasajeros y carga). Las tarifas correspondientes, se cobran por tonelada de acuerdo con el peso máximo de la aeronave. Derivado de la forma de aplicación de estas tarifas, el cobro realizado a los TRANSPORTISTAS AÉREOS por el uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales, y plataformas, no parece estar alineado con el mejor aprovechamiento de la infraestructura escasa y saturada del AEROPUERTO, pues los TRANSPORTISTAS AÉREOS que usan aeronaves de menor peso, el cual se asocia a una menor capacidad de asientos, se ven beneficiados por dicho mecanismo.*

³¹ En el DP se remite al folio 0027427 del EXPEDIENTE.

³² En el DP se indica lo siguiente: "Los tres más importantes son el aeropuerto de Atlanta donde tal porcentaje es de 68%, en el caso del aeropuerto de Dallas es de 60% y para el aeropuerto de Ciudad de Panamá es de 54%. Folio 0027236 del EXPEDIENTE."

³³ En el DP se remite a los folios 0008581 y 0008582 del EXPEDIENTE.

³⁴ En el DP se indica lo siguiente: "Publicaciones en el DOF de los días: quince de junio de dos mil cinco, cuatro de octubre de dos mil siete, ocho de noviembre de dos mil siete, diecisiete de abril de dos mil trece y veintinueve de septiembre de dos mil catorce. Folio 0000365 del EXPEDIENTE."

³⁵ En el DP se indica lo siguiente: "De conformidad con lo establecido en el artículo 94 del RLA, la capacidad de operación de un aeródromo se mide con base en el número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como por el número de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal."

- *Se determinó acotar al TARP el análisis desarrollado en el DICTAMEN, en virtud de que: i) las operaciones del TARP en el AEROPUERTO en horarios saturados desde el año dos mil catorce, representaron más del 96% del total de operaciones realizadas en tal aeródromo; ii) que de conformidad con el artículo 95, fracción I, inciso a) del RLA, en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto, tienen prioridad las operaciones de TARP, respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO, y iii) el TARP es el servicio que genera el mayor impacto social y económico en el MERCADO INVESTIGADO, al tener el mayor valor agregado en su actividad, respecto del resto de operaciones de otro tipo de TRANSPORTE AÉREO.³⁶*
- *Las operaciones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO, de la temporada de verano dos mil nueve a la de verano dos mil catorce, se caracterizaron por:*
 - i) *Escasa expansión de rutas desde o hacia el AEROPUERTO. En el periodo de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce el número de rutas desde o hacia el AEROPUERTO se mantuvo estable (de noventa y cinco a noventa y siete), y se abrieron y cerraron aproximadamente el mismo número de rutas.*
 - ii) *Dadas las condiciones de saturación, sólo tras el cese de operaciones de GRUPO MEXICANA fue posible la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO.*
 - iii) *Según los datos proporcionados en la investigación, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP que requieren el mayor número de vuelos, y por lo tanto el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue, por cada mil pasajeros desde o hacia el AEROPUERTO son AEROMAR, con cincuenta, y GRUPO AEROMÉXICO, con trece. Bajo esta métrica, les siguen INTERJET, MAGNICHARTERS, VIVAAEROBUS y VOLARIS con aproximadamente once, diez, diez y nueve vuelos, respectivamente.*
 - iv) *El número promedio de pasajeros transportados por vuelo son superiores en las rutas internacionales (ciento trece, versus sesenta y uno de las rutas nacionales).*
 - v) *Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP presentaron, de dos mil nueve a dos mil catorce, una tendencia decreciente en sus índices de puntualidad (de 90% a 85%), lo anterior en contraste con los índices presentados por los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP, los cuales mantuvieron niveles de puntualidad de al menos 90% en el mismo periodo.*
 - vi) *En la temporada verano dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO prestó el TARP en setenta y un rutas que tuvieron como origen y/o destino el AEROPUERTO (cuarenta y un nacionales y treinta internacionales). En términos de rutas atendidas, le sigue INTERJET con cuarenta y cuatro, y VOLARIS con veintisiete. En una tercera parte de las rutas operadas desde o hacia el AEROPUERTO en tal temporada, existió sólo un oferente.*
 - vii) *En vuelos nacionales, todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce su capacidad instalada (número total de asientos disponibles en un vuelo multiplicado por la distancia de su ruta). Sobresalen INTERJET y VOLARIS en tal incremento. Sin embargo, GRUPO AEROMÉXICO es quien tiene una mayor capacidad instalada en términos absolutos. Por su parte, AEROMAR es quien presenta menor capacidad instalada.*
 - viii) *Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron la cantidad de vuelos que operaron en todas las temporadas, a excepción de AEROMAR que tuvo una disminución.*

³⁶ En el DP se indica lo siguiente: “De conformidad con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para dos mil trece, el Producto Interno Bruto del “Transporte aéreo regular”, representó el 85.6% del total del Producto Interno Bruto del Subsector “Transporte Aéreo”. Folio 0027262 del EXPEDIENTE.”

En relación a la determinación preliminar de la existencia de un INSUMO ESENCIAL en el MERCADO INVESTIGADO (Capítulo VIII), esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente que en el MERCADO INVESTIGADO el INSUMO ESENCIAL está compuesto por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas que forman parte de la infraestructura del AEROPUERTO, los cuales permiten al AICM proveer los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y de control en plataformas.

Lo anterior, actualiza los supuestos contenidos en los artículos 60 de la LFCE; 5, 7, 8 y 10 de las DISPOSICIONES, en relación con los artículos 58 y 59 de la LFCE, tal y como se resume a continuación:

- 1. En relación al control del INSUMO ESENCIAL, al AICM le corresponde de manera exclusiva la administración del AEROPUERTO y la prestación de los servicios aeroportuarios. Adicionalmente, para acceder al INSUMO ESENCIAL y realizar las operaciones, la organización y la planeación de sus vuelos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue que determine el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, designado por el AICM. Por lo tanto, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que controla el INSUMO ESENCIAL y que puede dar acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, así como prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas en el AEROPUERTO.*
- 2. El mercado relevante en su dimensión producto y geográfica, corresponde a los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provistos mediante la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO.*
- 3. No existen sustitutos de los servicios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provistos en la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO, toda vez que: i) únicamente mediante éstos los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden realizar operaciones de aterrizaje y despegue; ii) no obstante su cercanía con el AEROPUERTO, aeropuertos como el AIT no son sustitutos puesto que, dadas las condiciones climatológicas y geográficas, éste no puede ofrecer una capacidad para operaciones de aterrizaje y despegue semejante a la del AEROPUERTO; iii) la baja conectividad del AIT no es atractiva para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, y iv) los potenciales pasajeros y usuarios del servicio de TRANSPORTE AÉREO no consideran al AIT como sustituto del AEROPUERTO.*
- 4. El AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante toda vez que su participación en éste es del 100%, puede fijar precios y restringir el abasto, sin que agentes competidores puedan contrarrestar dicho poder, puesto que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no pueden reaccionar acudiendo a otro aeropuerto. Asimismo, existen barreras a la entrada de carácter económico, técnico y normativo que impiden que coexistan en el mismo mercado otros participantes que compitan con el AICM.*
- 5. En relación con la viabilidad de reproducir el INSUMO ESENCIAL, no es viable reproducir éste desde el punto de vista técnico, económico y, en consecuencia, legal en virtud de que: i) desde el punto de vista técnico, resulta imposible que en las inmediaciones del AEROPUERTO pueda operar otro aeropuerto de forma simultánea, esto debido a riesgos de seguridad a la navegación aérea, ii) desde el punto de vista económico, existen elevados costos de inversión y largos plazos para su amortización, lo que impide que potenciales proveedores encuentren económicamente rentable desarrollar y explotar comercialmente un aeropuerto que rivalice con el actual AEROPUERTO, iii) desde el punto de vista legal, es necesario la obtención de una concesión otorgada por la SECRETARÍA para administrar, operar, explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el AEROPUERTO, la cual puede ser obtenida por un AGENTE ECONÓMICO cumpliendo con los requisitos técnicos y económicos antes mencionados. Es importante destacar que las dos ocasiones en las que se ha observado dicho otorgamiento (el AEROPUERTO y el NAICM), éste se ha hecho al mismo AGENTE ECONÓMICO, es decir, al AICM.*
- 6. En cuanto a la indispensabilidad del INSUMO ESENCIAL, la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO son indispensables para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS*

puedan realizar sus operaciones de aterrizaje y despegue en los horarios que les fueron asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

7. En relación con la forma en que el AICM llegó a controlar el INSUMO ESENCIAL; el control que tiene el AICM sobre la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas en el AEROPUERTO, deviene de la concesión otorgada por el Gobierno Federal a través de la SECRETARÍA, mediante adjudicación directa y la modificación a dicha concesión para administrar, operar, explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el AEROPUERTO.
8. Finalmente, en relación con las eficiencias derivadas de permitir el acceso al INSUMO ESENCIAL conforme a las medidas propuestas en las Sección XI.3, destacan las siguientes: i) certeza para la planeación de la oferta derivado de la participación de mercado; ii) beneficios para impulsar la conexión de vuelos, sin que ello dependa necesariamente en qué aerolínea se ofrezca el servicio; iii) beneficios de la transparencia y control sobre la utilización de los horarios de aterrizaje y/o despegue; iv) eliminación de cancelaciones de última hora de horarios de aterrizaje y/o despegue que pudieran limitar la intensidad de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS; v) evitar que las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y/o despegue pudieran limitar la intensidad de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS, y vi) incremento de oferta de servicios TARP en el AEROPUERTO, derivado de restringir ciertas operaciones. Estas eficiencias se analizan en detalle en la sección de "Eficiencias" del capítulo de Medidas Correctivas (Sección XI.5).

Posteriormente, en el DICTAMEN se analizan los procedimientos de acceso al INSUMO ESENCIAL (Capítulo IX), tomando en consideración la capacidad operativa del AEROPUERTO, la cual se sitúa en sesenta y un operaciones por hora, con un máximo de cuarenta operaciones de aterrizaje.³⁷ De las operaciones por hora que se pueden realizar en el AEROPUERTO, se destinan cincuenta y ocho para operaciones comerciales y tres para operaciones oficiales.

Cabe destacar que de acuerdo con lo manifestado por el AICM, un horario de aterrizaje y despegue es aquel "que se considera para que llegue, entre en posición hasta que se colocan los calzos a la aeronave para las operaciones de llegada y es el horario asignado que se considera para el retiro de los calzos a la aeronave para las operaciones de salida",³⁸ y que éste "no es una posesión, ni propiedad de ningún transportista aéreo y es asignado con una vigencia específica".³⁹

En este sentido, existen dos formas en que las aeronaves puedan acceder al AEROPUERTO; la primera, a través de una asignación programada de horarios de aterrizaje y despegue, y la segunda, sin asignación previa, únicamente registrando su plan de vuelo ante la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO. Ambos tipos de operaciones, con o sin asignación previa, ocupan en un momento específico la infraestructura del AEROPUERTO, e impiden que sea ocupada por otros TRANSPORTISTAS AÉREOS en ese mismo momento.

Las aeronaves que pueden entrar y salir del AEROPUERTO sin una asignación previa de horarios de aterrizaje y despegue, son: militares, del Estado Mayor Presidencial, de aviación general (incluye aeronaves privadas comerciales y no comerciales) solicitadas por la Presidencia de la República; así como, aeronaves oficiales y de aviación general que transporten a Secretarios de la Administración Pública Federal, Titular de la Procuraduría General de la República, mandos de la Policía Federal, gobernadores y diplomáticos (estos últimos a solicitud de la Secretaría de Relaciones Exteriores). Al respecto, las aeronaves que se utilizan tienden a ser de menor capacidad, con lo que se retarda la utilización del espacio aéreo y el uso de la infraestructura del AEROPUERTO, bloqueando así capacidad para la eficiente operación y asignación a TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP.

Asimismo, la circular administrativa emitida por la SECRETARÍA en el año dos mil doce (CO SA-30/12), establece que no se podrán autorizar las operaciones descritas en el párrafo anterior (excluyendo a las

³⁷ En el DP se remite a los folios 0008616 y 0023659 del EXPEDIENTE.

³⁸ En el DP se remite al folio 0018478 del EXPEDIENTE.

³⁹ En el DP se remite al folio 0008600 del EXPEDIENTE.

aeronaves militares y del Estado Mayor Presidencial) en los horarios de alta intensidad de tráfico en el AEROPUERTO, es decir, entre las 07:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas, así como entre las 19:00 (diecinueve) horas y las 22:00 (veintidós) horas considerando la fecha en que se emitió la referida circular.

Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, aun cuando dichas aeronaves están restringidas para operar en franjas horarias de alta intensidad de tráfico, SENEAM reportó un uso intensivo y significativo de vuelos de aeronaves de uso oficial y aviación general en franjas horarias vedadas. En este sentido, para el año dos mil catorce, se pudo observar que hasta el 13% de las operaciones por hora (aproximadamente ocho vuelos) en el AEROPUERTO fueron de vuelos oficiales y de aviación general.⁴⁰

Consecuentemente, las operaciones oficiales, militares, privadas comerciales y privadas no comerciales impiden que TRANSPORTISTAS AÉREOS de TARP incrementen su oferta en el mercado de TARP, pues dichas operaciones están ocupando infraestructura que podría utilizarse en vuelos del TARP. Además, se reduce el uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, pues dichas operaciones oficiales, militares, privadas comerciales y privadas no comerciales generalmente se realizan con aeronaves ligeras y de bajo número de pasajeros, lo cual resta capacidad de campo aéreo al AICM y coadyuva al desfase y retrasos en las operaciones programadas de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP.

Ahora bien, en torno a la asignación de horarios para los TRANSPORTISTAS AÉREOS que sí están obligados a operar con una asignación de horarios de aterrizaje y despegue, para cumplir con la prioridad establecida en el artículo 95 del RLA, el AICM realiza la asignación prioritariamente a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que prestan el TARP. Para dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS, es un requisito obtener un horario de aterrizaje y despegue, para cumplir su objeto de comercializar vuelos, el cual debe de hacerse con suficiente tiempo de anticipación.

No obstante, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que en el AEROPUERTO existen TRANSPORTISTAS AÉREOS que sí efectúan operaciones de aterrizaje y despegue sin una asignación por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, y únicamente reportando a la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO.

Las operaciones de vuelos sin horario asignado afectan a la planeación del AEROPUERTO.⁴¹ Además, el AICM indicó que supone que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, pues se ha detectado vuelos regulares para los que no se otorgó una asignación de un horario de aterrizaje y despegue.⁴² Esta situación coadyuva al desfase de las operaciones programadas y, como consecuencia, no se tiene certeza de que las operaciones asignadas por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO se efectúen conforme a lo planificado. Adicionalmente, la suposición del AICM respecto a que los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, se corrobora con el hecho de que un volumen importante de horarios de aterrizaje y despegue son asignados una vez iniciada la temporada, así como con la necesidad que tienen los TRANSPORTISTAS AÉREOS TARP de comercializar los vuelos antes de que empiece la temporada a fin de poder vender los boletos de un itinerario en específico.

Cabe resaltar que en la medida en que el CRITERIO DE PRIORIDAD tiene el objetivo de que cualquier TRANSPORTISTA AÉREO tenga la certidumbre de poder seguir ofreciendo un vuelo a la misma hora y así tener una continuidad en su servicio, la práctica de comercializar vuelos en horarios distintos, resulta en un contrasentido al objetivo buscado por la asignación por prioridad.

⁴⁰ En el DP se indica lo siguiente: "Este porcentaje fue calculado para un rango de veinticuatro horas, lo que implica que el porcentaje de utilización fue significativamente mayor en las franjas horarias de alta intensidad de tráfico."

⁴¹ En el DP se remite al folio 0008613 del EXPEDIENTE.

⁴² En el DP se remite al folio 0025358 del EXPEDIENTE.

Para que el AICM haga las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue, debe cumplir con lo siguiente:

- i) El artículo 95 del RLA y las RO, las cuales establecen que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe atender a un criterio de seguridad y eficiencia para llevar a cabo la asignación los horarios de aterrizaje y despegue. Es decir, tienen prioridad las aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros, después el transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de pasajeros, seguido del transporte regular de carga, y por último el transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.*
- ii) Considerar al TRANSPORTISTA AÉREO que ocupó un horario en el periodo anterior, pues éste tiene prioridad sobre su asignación.⁴³ (CRITERIO DE PRIORIDAD)*
- iii) Cuando dos o más TRANSPORTISTAS AÉREOS de idéntico tipo compiten por el mismo horario de aterrizaje y despegue, y ninguno de los dos lo ocupó en el periodo anterior, éste será otorgado con base en los siguientes criterios: a) el TRANSPORTISTA AÉREO que tenga la mayor antigüedad operando en el AEROPUERTO; b) el TRANSPORTISTA AÉREO que opere con un índice de cumplimiento mayor en sus horarios, y c) el TRANSPORTISTA AÉREO que opere el itinerario efectivo para un periodo de tiempo mayor en la misma temporada.⁴⁴*

Asimismo, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue; sin embargo, apuntaron que recibe recomendaciones por parte del COH sobre dichas asignaciones.⁴⁵ Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP precisaron que dichas opiniones no son vinculatorias,⁴⁶ así como que desconocen la relevancia de las mismas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁴⁷

En estos términos, para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan obtener la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, deben hacer su solicitud, conforme a los tres tipos de horarios que son: 1) "Horarios de Largo Plazo" los cuales se asignan bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD; 2) "Horarios de Mediano Plazo", y 3) "Horarios de Corto Plazo".⁴⁸ Estos dos últimos, incisos 2) y 3), considerados como horarios adicionales o de asignación sin CRITERIO DE PRIORIDAD.

La solicitud de "Horarios de Largo Plazo", realizada antes del inicio de una temporada, es para requerir al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO aquellos horarios de aterrizaje y despegue sobre los que el TRANSPORTISTA AÉREO puede solicitar la prioridad de su asignación por ser el TRANSPORTISTA AÉREO que lo operó la temporada equivalente anterior.⁴⁹ Por su parte, la solicitud de "Horarios de Mediano Plazo" se prevé para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS complementen la asignación de "Horarios de Largo Plazo"⁵⁰ y las solicitudes de "Horarios de Corto Plazo" son aquellas que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan a fin de ajustar su operación diaria.⁵¹

Así, el AICM publica en su página electrónica el listado de los "Horarios de Largo Plazo" asignados. No obstante lo anterior, el AICM no establece un plazo definido para dicha publicación. Lo anterior, ha permitido que tales asignaciones se hayan publicado de dos meses y hasta dos días antes del inicio de la

⁴³ En el DP se indica lo siguiente: "Fracción I del artículo 95 del RLA".

⁴⁴ En el DP se indica lo siguiente: "Fracción III de las RO, ubicada en el Folio 0008832 del EXPEDIENTE."

⁴⁵ En el DP se remite a los folios 0005526, 0003321, 0003532, 0002076, 0008630, 0018492 y 0021830 del EXPEDIENTE.

⁴⁶ En el DP se remite al folio 0003321 del EXPEDIENTE.

⁴⁷ En el DP se remite a los folios 0005526, 0017287, 0007968 a 0007969, 0003321, 0002076, 0008630, 0018492, 0008630 y 0018492 del EXPEDIENTE.

⁴⁸ En el DP se remite a los folios 0018480 y 0008604 del EXPEDIENTE.

⁴⁹ En el DP se remite a los folios 0017272 y 0019333 del EXPEDIENTE.

⁵⁰ En el DP se remite a los folios 0008601 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁵¹ En el DP se remite al folio 0008601 del EXPEDIENTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

temporada.⁵² Cabe resaltar que durante dos mil catorce, que el 67.4% de los vuelos que fueron operados se originaron de asignaciones de horarios considerados como "Horarios de Largo Plazo".

Aunado a lo anterior, los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la posibilidad de solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados a lo largo de la temporada y hasta el mismo día de su operación, con al menos cuatro horas de anticipación a su operación.⁵³

Cuando se soliciten horarios de aterrizaje y despegue con al menos una semana de anticipación a la operación se consideran como solicitudes de "Horarios de Mediano Plazo".⁵⁴ Cabe señalar que no hay concordancia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y AICM sobre si las asignaciones de "Horarios de Mediano Plazo" generan prioridad sobre su asignación en futuras temporadas equivalentes.

Ahora bien, cuando las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue se llevan a cabo hasta cuatro horas previas a la operación de un vuelo, éstas se denominan solicitudes de asignación de "Horarios de Corto Plazo".⁵⁵

Además, existen dos momentos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS cancelen horarios de aterrizaje y despegue. Primero, durante la etapa previa a la asignación de "Horarios de Largo Plazo", donde los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben devolver horarios de aterrizaje y despegue que no les será viable operar durante la temporada. Segundo, una vez iniciada la temporada, en la operación diaria, con el objeto de que el AICM redistribuya la asignación original, a través de "Horarios de Mediano Plazo" y de "Horarios de Corto Plazo".⁵⁶

El segundo tipo de cancelaciones dificulta que otros TRANSPORTISTAS AÉREOS estén en posibilidad de aprovechar los horarios de aterrizaje y despegue liberados mediante este procedimiento, toda vez que pueden ser cancelados el mismo día en que se iban a operar y, por lo tanto, los demás TRANSPORTISTAS AÉREOS están imposibilitados para planear y comercializar vuelos. Lo anterior, ocasiona que el aprovechamiento de estos horarios de aterrizaje y despegue esté supeditado al tiempo de antelación con que son cancelados. Es decir, podría verse afectada la posibilidad de que tal horario de aterrizaje y despegue sea aprovechado por un potencial competidor. En este orden de ideas, el actual procedimiento de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue puede inhibir las condiciones de competencia en un mercado en donde existen restricciones de acceso (saturación de capacidad de campo aéreo en este caso).

Cabe señalar que, el AICM ha manifestado en diversas ocasiones que el único criterio que existe para otorgar prioridad al TRANSPORTISTA AÉREO que lo ocupó en el periodo anterior es que éste haya sido ocupado por el mismo;⁵⁷ no obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que de acuerdo a las RO, sólo los horarios de aterrizaje y despegue cancelados con menos de una hora de anticipación se considerarán como incumplimiento.⁵⁸ Es decir, las cancelaciones que se realicen hasta una hora antes de que inicie el vuelo mantendrán la prioridad para su asignación en la próxima temporada equivalente.

Al respecto, se advierte que las cancelaciones se pueden efectuar hasta una hora antes de iniciar la operación del vuelo, mientras que las solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue pueden realizarse hasta cuatro horas previas al inicio de la operación del vuelo, lo que implica la posibilidad de que un TRANSPORTISTA AÉREO retenga, hasta el último momento, un horario que no pretenda operar, sin que otro TRANSPORTISTA AÉREO pueda solicitarlo como asignación adicional. Además, de que ello no implique el retiro de prioridad en su asignación para la próxima temporada.

⁵² En el DP se remite al folio 0017284 del EXPEDIENTE.

⁵³ En el DP se remite al folio 0017279 del EXPEDIENTE.

⁵⁴ En el DP se remite a los folios 0008606 a 0008607 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁵⁵ En el DP se remite a los folios 0008832 y 0017274 del EXPEDIENTE.

⁵⁶ En el DP se remite al folio 0003313 del EXPEDIENTE.

⁵⁷ En el DP se remite al folio 0018482 del EXPEDIENTE.

⁵⁸ En el DP se remite al folio 0008832 del EXPEDIENTE.

Asimismo, los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden ceder o intercambiar con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS los horarios de aterrizaje y despegue. En este sentido, el AICM señaló que pueden ceder o intercambiar horarios de aterrizaje y despegue siempre y cuando: i) se encuentren al corriente en el pago de los servicios aeroportuarios; ii) el horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos una temporada por el transportista original; y iii) se notifique al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de la operación, precisando el horario de que se trate.

Por otro lado, en condiciones de saturación, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO tiene la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS, por causas imputables a ellos, tales como no operar los horarios de aterrizaje y despegue asignados en una proporción igual o mayor al 85% u observen demoras en un 15%.⁵⁹ Sin embargo, no se tiene registro de que se hayan retirado horarios por esta causa, incluso el AICM señaló que en el AEROPUERTO “no se han efectuado subastas de horarios de aterrizaje y despegue (retirados)”.⁶⁰ Por lo tanto, ninguno de los métodos de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue previstos en el marco jurídico en la materia, ha surtido efecto alguno en el AEROPUERTO. Lo anterior, a pesar de que ya se han emitido diversas declaratorias de saturación.

En este sentido, la falta de publicidad, de transparencia y el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue asignados imposibilita el monitoreo y seguimiento para asignarlos de forma más eficiente.

Una vez analizado el procedimiento y las prácticas actuales de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, se analizan los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL (Capítulo X), los cuales se manifiestan en el mercado del TARP en las horas de mayor aglomeración de demanda, es decir, en las franjas horarias comprendidas entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 horas (veintidós horas cincuenta y nueve minutos). Al respecto, en primer lugar se describen algunas características de dicho mercado que se resumen a continuación:

- 1. En las horas de mayor aglomeración de demanda, sin incluir las operaciones oficiales y de aviación general: i) ocurre el 92.6% del total de tráfico en el AEROPUERTO, y ii) en dos mil catorce el 97.7% del tráfico fue TARP. Asimismo, se observa que en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, tienen prioridad las operaciones del TARP respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO que se llevan a cabo en el AEROPUERTO.*
- 2. El TARP provisto en horas de mayor aglomeración de demanda en el AEROPUERTO no cuenta con sustitutos cercanos, toda vez que: i) las estadísticas indican que las preferencias de los usuarios muestran que el modo de transporte más utilizado en México es el de autotransporte de pasajeros, el cual atiende distancias menores a las atendidas por el TARP; ii) el TARP se caracteriza por la concentración de rutas desde o hacia la Ciudad de México, y iii) los usuarios prefieren usar el modo de TRANSPORTE AÉREO para viajes de largas distancias, el cual representa un nicho de mercado distinto al atendido por otros modos de transporte, puesto que los beneficios que proporciona el ahorro en tiempo de desplazamiento son significativos. Para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la franja horaria con mayor aglomeración de demanda es de su principal interés, pues ésta no es sustituible por otra franja horaria sin aglomeración de demanda.*
- 3. A nivel nacional el 26.7% del TARP atendió las rutas México-Guadalajara, México-Monterrey y México-Cancún. A nivel internacional, el 12.7% del TARP atendió las rutas México-Los Ángeles, Guadalajara-Los Ángeles, México-Chicago, México-Nueva York, Atlanta-Cancún y México-Miami. Entre dos mil nueve y dos mil catorce el 98.4% del tráfico total de pasajeros del TARP se efectuó a través de ochenta rutas, desde o hacia el AEROPUERTO, de las cuales 66.3% fueron vuelos nacionales y el restante 32.1% vuelos internacionales.*

⁵⁹ En el DP se remite al folio 0008617 del EXPEDIENTE.

⁶⁰ En el DP se remite al folio 0008616 del EXPEDIENTE.

4. *En cuanto a conectividad, se pudo observar que la mayoría de los pasajeros que arribaron al AEROPUERTO, tanto de origen nacional como de internacional, no realizaron ninguna conexión adicional posterior a su llegada.*

En lo que respecta a los efectos anticompetitivos que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA detectó en el mercado del TARP, provisto en las franjas horarias con mayor aglomeración de demanda en el AEROPUERTO, y que son generados por la existencia de un INSUMO ESENCIAL, destacan los siguientes:

1. *En dos mil catorce el 87.8% del total de vuelos operados en el AEROPUERTO fueron realizados por GRUPO AEROMÉXICO (con 46.9%), INTERJET (con 20.4%), VOLARIS (con 7.8%), VIVAAEROBUS (con 3.5%), AEROMAR (con 7.6%), y MAGNICHARTERS (con 1.6%).*
2. *Durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO mostró la mayor participación en el mercado, ya sea medida tanto por número de vuelos como por el número de pasajeros. Para los años comprendidos entre dos mil nueve y dos mil diez, el mayor competidor de GRUPO AEROMÉXICO fue GRUPO MEXICANA, de tal forma que para el año dos mil nueve ambos transportistas mostraron participaciones de mercado similares y una participación conjunta del 70% del mercado del TARP en horas de mayor aglomeración de demanda.*
3. *Posterior a la salida del mercado de GRUPO MEXICANA en agosto de dos mil diez, se registró un incremento en la participación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Para GRUPO AEROMÉXICO se incrementó de 37.1% en dos mil nueve a 50.9% en dos mil once. En un caso similar, INTERJET incrementó su participación de 5.3% en dos mil nueve a 14.4% en dos mil once. Asimismo, derivado de la salida de GRUPO MEXICANA se permitió el ingreso al mercado de VIVAAEROBUS y VOLARIS, quienes para dos mil once operaron el 4.1% y 4.7% de los vuelos en el mercado, respectivamente. El aumento de la participación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS fue posible sólo a través de la utilización de los horarios de aterrizaje y despegue que GRUPO MEXICANA liberó tras el cese de sus operaciones.*
4. *También se pudo observar que, desde el año dos mil doce, las participaciones de mercado (medidas tanto por el número de vuelos operados y por el número de pasajeros transportados) de los cinco TRANSPORTISTAS AÉREOS más importantes del mercado se han mantenido relativamente estables y que la suma de todas las participaciones de mercado de INTERJET, VOLARIS, VIVAAEROBUS y AEROMAR no equivale a la participación de mercado de GRUPO AEROMÉXICO. Una posible explicación para tal hecho, es que el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, aunado a la condición actual de la aglomeración de demanda en ciertas franjas horarias en el AEROPUERTO limitan el crecimiento de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la contestabilidad del mercado.*
5. *La participación de mercado de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en términos del número total de horarios de aterrizaje y despegue asignados mostró un comportamiento similar al de sus participaciones de mercado medidas por número de pasajeros. En este sentido, GRUPO AEROMÉXICO ostentó la mayor participación en el número de asignaciones de horarios, un 48.6% del total en dos mil catorce. Para las aerolíneas INTERJET, VOLARIS y VIVAAEROBUS se mostró una participación del 19.06%, 6.32% y 3.56%, respectivamente.*
6. *Se observó que los TRANSPORTISTAS AÉREOS establecen precios mayores para itinerarios que incluyen al AEROPUERTO. Es decir, todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS cargan un sobrepago por sólo llegar o salir del AEROPUERTO. Asimismo, se observó que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS cobran tarifas por kilómetro superiores a las de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS; no obstante que sus estructuras de costos fueron similares.*
7. *Un comparativo de la tarifa promedio por kilómetro volado cobrada por los TRANSPORTISTAS AÉREOS indica que, dicho indicador para dos mil catorce, disminuye hasta en un 33.9% conforme se incrementa el número de participantes de dos a tres en una ruta nacional determinada.*
8. *Se observa que en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce, no ha habido un incremento significativo en el número de rutas que llegan o salen del AEROPUERTO. Asimismo, los TRANSPORTISTAS*

AÉREOS que utilizaron los horarios de GRUPO MEXICANA tras el cese de sus operaciones, optaron por retomar las rutas que ésta había dejado de operar en lugar de promover la creación de nuevas rutas y aumentar la conectividad del AEROPUERTO.

9. *En el AEROPUERTO se efectúan una gran cantidad de vuelos con un bajo número de pasajeros promedio. No obstante, las rutas más importantes del mercado en cuanto al número de vuelos, son también la más competidas (considerando el número de pasajeros), las cuales exhiben los indicadores más altos de pasajeros promedio por vuelo; un uso más eficiente de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y, como consecuencia, un uso más eficiente del INSUMO ESENCIAL.*
10. *Destaca que para GRUPO AEROMÉXICO y AEROMAR se reportan combinaciones de rutas atendidas con altas frecuencias de vuelos y los indicadores más bajos de pasajeros promedio por vuelo, lo que implica un mayor consumo de horarios de aterrizaje y despegue respecto de los horarios empleados por sus competidores más cercanos. En este sentido, es de observar que una consolidación de pasajeros de diversos vuelos en un número menor implicaría optimizar el número de horarios utilizados.*
11. *El uso poco eficiente de los horarios de aterrizaje se atribuye a los incentivos que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen en la actualidad para bloquear a cualquier competidor con el acaparamiento de horarios asignados, incluso si esto implica mantener frecuencias elevadas con aeronaves de baja capacidad para atender rutas de baja demanda. Con ello, un TRANSPORTISTA AÉREO puede evitar la entrada o la expansión competitiva de cualquier otro TRANSPORTISTA AÉREO y así estar en posibilidad de mantener precios y rentas económicas elevadas.*
12. *Durante dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no utilizaron, en promedio, el 37% del total de horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD ("Horarios de Largo Plazo"). Contrario a lo anterior, se observó que no se utilizaron únicamente el 6% de los horarios asignados sin dicho CRITERIO DE PRIORIDAD (horarios adicionales en la asignación de "Mediano Plazo" y "Corto Plazo"). Lo anterior tiene efectos adversos sobre todos los participantes en el mercado puesto que los horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no son utilizados limitan la capacidad de planeación de largo plazo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.*
13. *Del total de los horarios que les fueron asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, los indicadores de no utilización más altos se reportaron para MAGNICHARTERS y VIVAAEROBUS, con un 58% y 41%, respectivamente. En un caso similar, AEROMAR y GRUPO AEROMÉXICO no operaron vuelos para un 39% de los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó. En contra parte, VOLARIS e INTERJET cuentan con el menor número de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD no utilizados, 16% y 29%, respectivamente.*
14. *La práctica de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de solicitar asignaciones de horarios con el CRITERIO DE PRIORIDAD y no operarlos tiene efectos nocivos para la competencia: i) los TRANSPORTISTAS AÉREOS que basen su oferta de vuelos en horarios adicionales se encuentran en fuerte desventaja competitiva ya que no podrían comercializar vuelos con anticipación puesto que desconocen si tendrán un itinerario en específico que ofrecer; ii) si los TRANSPORTISTAS AÉREOS optan por comercializar los vuelos sin un horario previamente asignado no tienen la certeza de que podrán operar dichos vuelos, y iii) si por el contrario no comercializan los vuelos con el tiempo suficiente de anticipación, corren el riesgo de no poder tener la ocupación suficiente para ser competitivos en el mercado.*
15. *Durante la temporada de verano del año dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitaron sin éxito, la asignación de "Horarios de Mediano plazo", por lo que al AICM no le fue posible asignar, en promedio, el 41% de los horarios de aterrizaje y despegue que le fueron solicitados, esto derivado de que éstos fueron asignados como "Horarios de Largo plazo", con una alta probabilidad de no ser usados.*
16. *Partiendo de que la asignación de horarios de aterrizaje y despegue es realizada por el AICM de manera previa e independiente a la autorización de los Horarios-Itinerarios (combinación de una*

ruta, con sus frecuencias y horarios de llegada y salida) por parte de la SECRETARÍA, autorización señalada en el Capítulo V de las concesiones y el artículo 21 del RLAC, se observó que: i) el 57.3% de los Horarios-Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA no tienen una asignación del AICM de horario de aterrizaje y despegue, y ii) que el 53.8% de las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue realizadas por el AICM no tienen en correspondencia una autorización de Horario-Itinerario. Por lo que se concluyó que las autorizaciones de Horarios-Itinerarios de la SECRETARÍA mostraron diferencias significativas con las asignaciones de horarios del AICM.

17. Durante la temporada de verano del año dos mil catorce, se efectuaron quinientos sesenta y tres vuelos sin un horario de aterrizaje y despegue asignado; el 41% se trató de una operación de despegue, mientras que el restante 59% correspondió a aterrizajes. La operación de este tipo de vuelos obstruye la operación del resto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
18. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS ofertan y comercializan vuelos sin contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, lo anterior debido a que les es necesario ofertar con gran anticipación sus vuelos a fin de que éstos sean rentables. No obstante, se incentiva a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a solicitar y retener horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no están en sus planes operar, puesto que ello garantiza un horario de aterrizaje y despegue, no importando que éste no corresponda con la hora real del vuelo comercializado. Incluso, una vez obtenida la asignación adicional, no se suele cancelar aquella que originalmente no se pretendía operar.
19. La reglamentación relacionada con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, señala que las aerolíneas tienen la obligación de regresar al AICM aquellos horarios de aterrizaje y despegue que no utilizarán. Asimismo, dicha reglamentación de cancelación de los horarios de aterrizaje y despegue prevé que, siempre y cuando se cancele un horario de aterrizaje y despegue en tiempo y forma, dicho horario se calificará como operado para fines de mantener el CRITERIO DE PRIORIDAD de asignación para la próxima temporada equivalente. Como resultado de ello, se bloquea el uso del mismo por otros competidores. En este sentido, durante el año dos mil catorce, el número de horarios de aterrizaje y despegue cancelados fue mínimo respecto del volumen de horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD no operados, casi 1%. Esto implica que los horarios no utilizados que representan el 37% de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, se siguieron asignando bajo dicho criterio, bloqueando así el uso de estos horarios a otros competidores.
20. Desde el año dos mil doce, las operaciones oficiales y de aviación general autorizadas por la SECRETARÍA están restringidas (por la circular administrativa CO SA-30/12 emitida por la SECRETARÍA en el año dos mil doce) a tres por hora para operar entre las 07:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas, y entre las 19:00 (diecinueve) y las 22:00 (veintidós) horas; no obstante lo anterior, desde dicho año y hasta el cierre del año dos mil catorce se han efectuado este tipo de operaciones en horarios restringidos para tales efectos, y además rebasando el límite permitido de tres operaciones por hora. Dichas operaciones oficiales y de aviación general, al igual que aquellas de transporte de pasajeros o carga, consumen un tiempo y espacio de la infraestructura del AEROPUERTO en horarios declarados como saturados. En consecuencia, cada uno de estos vuelos disminuye el número de operaciones; limitando o impidiendo la entrada de otros competidores al mercado.
21. A pesar de tener un horario de aterrizaje y despegue asignado, y de contar con un margen de tolerancia de operación del mismo de más/menos quince minutos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS operan vuelos con grandes diferencias de tiempo respecto de hora asignada. Resalta que GRUPO AEROMÉXICO, siendo el TRANSPORTISTA AÉREO que ostenta el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, operó el 40% de sus horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD con una diferencia superior a quince minutos. En un caso similar se ubica a INTERJET, VOLARIS, VIVA AEROBUS y AEROMAR, con porcentajes de 34%, 32%, 47% y 37% respectivamente. Lo anterior implica una barrera a la entrada y expansión de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, puesto que la operación de vuelos con demora significa el desplazamiento de algún vuelo que tenía asignado el

horario en el cual se realizó la operación con demora y la falta de orden en la operación del AEROPUERTO.

22. Los elementos antes referidos, señalan que existe una serie de efectos anticompetitivos en el mercado del TARP provisto en franjas horarias de aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Lo anterior con base en que las actuales reglas de acceso al INSUMO ESENCIAL permiten algunos actos de los AGENTES ECONÓMICOS que tienen como efecto limitar la capacidad de competir de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Entre ellas destacan: la no operación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados, la operación de vuelos fuera de horarios asignados, la operación de vuelo sin un horario asignado y el uso por parte de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados para vuelos con pocos pasajeros, respecto de los demás competidores.

Conforme al análisis realizado en el DICTAMEN en la Sección X.2, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente que la forma en que se suministra el acceso al INSUMO ESENCIAL genera efectos anticompetitivos que se traducen en limitaciones al proceso de libre competencia en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. En razón de lo anterior y en cumplimiento de lo previsto en los artículos 60, fracción V, 94, último párrafo, de la LFCE y el artículo 10 de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó si los cambios en la regulación del acceso al INSUMO ESENCIAL propuestos en las Secciones XI.1 a XI.4 del DICTAMEN generará incrementos en eficiencia en los mercados. A continuación, se presenta un resumen de dichas eficiencias al atender la problemática señalada:

1. En el mercado del TARP en horas de mayor aglomeración de demanda se observó que:
 - i) Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios, como alta concentración en el mercado, baja disponibilidad de horarios que inhibe la entrada o la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, el establecimiento de precios elevados, escasa innovación en rutas, y fallas en el mecanismo de asignación de horarios.
 - ii) Externalidades negativas en el mercado del TARP en el AEROPUERTO generadas por la existencia de operaciones oficiales y de aviación general restringidas en el AEROPUERTO, vuelos operados en un horario distinto al asignado, y el uso ineficiente de los horarios.
 - iii) Asimetrías en información relacionadas con en el procedimiento de asignación, calificación y monitoreo del uso de los horarios de aterrizaje y despegue
 - iv) Incentivos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS retengan los horarios a pesar de tener bajos niveles de operación de los mismos, realicen operaciones sin contar con la asignación de un horario, comercialicen un número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda, y realicen cesiones e intercambios de horarios bajo un esquema que no permite la entrada y expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
 - v) Participaciones de mercado que no están vinculadas al mérito de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos.
2. La pérdida del CRITERIO DE PRIORIDAD para las próximas temporadas de todos los horarios que fueron asignados bajo ese criterio y que no fueron ocupados, así como la prohibición de que el TRANSPORTISTA AÉREO vuelva a solicitar el horario que no utilizó, no tendrá efectos adversos en la planeación de vuelos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, puesto que los mismos no fueron utilizados y no corresponden con las verdaderas necesidades de dicha planeación. Así, dicho retiro tendrá efectos positivos, puesto que los horarios retirados tendrán una alta probabilidad de ser asignados a un operador en función de sus verdaderas necesidades de operación. En consecuencia, dicho retiro de horarios fomentará contestabilidad en el mercado, al permitir que se amplíe la oferta de vuelos del TARP.

3. *Las mejoras en la planeación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS beneficiaran al funcionamiento de la red de TRANSPORTE AÉREO, propiciando la conectividad de los usuarios del TARP. Ello en razón de que los itinerarios de pasajeros muestran que ellos realizaron conexiones con TRANSPORTISTAS AÉREOS que no necesariamente se denominan a sí mismos como operadores de una red del tipo hub and spoke. Lo cual significa que los pasajeros están dispuestos a realizar conexiones a través de vuelos que les implican costos derivados de la documentación de equipaje en más de una ocasión, incertidumbre sobre la conexión, etcétera.*
4. *Los usuarios de las distintas aerolíneas pueden tener un beneficio económico más alto al establecer sus propios itinerarios con los distintos TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluso si ello implica itinerarios que consideren a más de un TRANSPORTISTA AÉREO o a uno que no opere bajo un modelo de hub and spoke. Este fenómeno es explicado por el diferencial de precios entre aerolíneas, el cual genera un costo a los usuarios que está por encima del costo que les implica realizar vuelos con conexiones que requieren de varios procesos de documentación y riesgo de perder conexiones.*
5. *Establecer mecanismos y medidas de transparencia y control, así como criterios claros para calificar la utilización del horario de aterrizaje o despegue, incentivará el cumplimiento de los itinerarios planificados en el AEROPUERTO, coadyuvando a la gestión de las operaciones y, en consecuencia, disminuir los tiempos de demoras en los vuelos. Aunado a lo anterior, esto disminuiría la incertidumbre de los pasajeros que hacen uso de vuelos con conexiones con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, incentivando así el uso de distintos operadores para realizar vuelos con una o más escalas. Con lo cual, los costos de cambio entre operadores aéreos se reducirá significativamente.*
6. *La regulación actual, relativa a la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, permite que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan cancelar vuelos y con ello retener la prioridad en la asignación de horarios de la temporada equivalente siguiente. Suprimir la posibilidad del bloqueo de horarios mediante las cancelaciones de horarios de aterrizaje y despegue, permite el aprovechamiento eficiente de los mismos al permitir que estén disponibles para su uso efectivo.*

Para el año dos mil catorce se efectuaron operaciones con restricciones en el AEROPUERTO (operaciones de aeronaves del servicio de transporte aéreo privado con matrícula XB, aeronaves del Estado con matrícula XC) que generan efectos adversos sobre el mercado por efecto de: i) los vuelos que los TRANSPORTISTAS AÉREOS dejan de operar por el desplazamiento que significa que se opere un vuelo del servicio privado u oficial; y ii) la disminución de la capacidad del AEROPUERTO, puesto que dichos vuelos tienden a involucrar el uso de aeronaves ligeras que inciden negativamente en la capacidad global del AEROPUERTO.

Así, los vuelos comerciales que se dejan operar por efecto de los vuelos derivados de la aviación general y oficial significan un alto costo de oportunidad, tanto para el AEROPUERTO como para usuarios y TRANSPORTISTAS AÉREOS, y pérdida de potenciales ingresos derivados de más vuelos de pasajeros. Al respecto, se estimó que el total de TRANSPORTISTAS AÉREOS tendrían ingresos de aproximadamente cincuenta y seis millones de pesos por día.

Finalmente, de conformidad con el artículo 94, fracción III, de la LFCE el DICTAMEN propone las medidas correctivas (Capítulo XI) que la AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO. En ese sentido, con fundamento en los artículos 26, 27, 94, fracción VII, incisos a) y c), y 95 de la LFCE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone: i) ordenar al AICM lineamientos para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL y ii) recomendar a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal realizar lo conducente para lograr condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.

En particular, las medidas correctivas que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone ordenar al AICM se dividen en tres bloques:

Medida	Descripción	Efectos	
Bloque 1: Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS.			
M1:	Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.	<p>Corrigen asimetrías de información en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Otorgan criterios y reglas claras en la asignación de horarios, así como la utilización efectiva y real de los horarios, lo cual busca brindar certeza jurídica y operativa a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.</p> <p>Buscan contrarrestar conductas estratégicas en los TRANSPORTISTAS AÉREOS como operar en horarios distintos a los asignados, usar horarios sin asignación, o cancelar un horario una hora antes que imposibilite una reasignación. Situación que a su vez disminuiría los retrasos e ineficiencias en la operación diaria de vuelos.</p>	
M1a:	Realizar y garantizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente.		
M1b:	Monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a través del tiempo.		
M1c:	Calificar el uso de los horarios asignados y, en su caso, imponer sanciones a los TRANSPORTISTAS AÉREOS o solicitar la imposición de multas a la SECRETARÍA.		
M2:	Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue.		
M2a:	Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada.		
M2b:	Realizar la asignación de temporada con base en el CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉREO que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado.		
M2c:	Las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias.		
M3:	Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.		
M3a:	Establecer criterios para calificar como utilizado el horario asignado (reglas de uso).		
M3b:	Establecer criterios para calificar el uso indebido de un horario asignado.		
Bloque 2: Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.			
M4:	Establecer criterios para la conformación inicial del FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue.		<p>Busca corregir la concentración de operaciones, la baja disponibilidad de horarios, el desarrollo de conductas que restringen la capacidad del AICM, y ampliar la capacidad existente de horarios en el AICM.</p> <p>Se busca evitar i) la excesiva concentración, ii) la baja disponibilidad de horarios que inhiba la competencia, iii)</p>
M4a:	Impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del AEROPUERTO, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo.		
M4b:	Integrar al FONDO DE RESERVA todos los horarios de aterrizaje y despegue que se generen al liberar capacidad en el AEROPUERTO.		



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

M4c:	Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que le fueron asignados a cada TRANSPORTISTA AÉREO regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho TRANSPORTISTA AÉREO.	el establecimiento de precios más altos en el mercado del TARP en el AEROPUERTO, iv) la escasa innovación de rutas, y v) los obstáculos para la entrada de nuevos competidores.
M5:	Mantenimiento del FONDO DE RESERVA.	
M5a:	Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que no cumplan los criterios de uso, al final de cada temporada.	
M5b:	Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que se califiquen como de uso indebido al final de cada temporada.	
Bloque 3; Medidas para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.		
M6:	Asignación inicial del FONDO DE RESERVA y mercado secundario.	Promover la entrada de nuevos competidores, y la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS (con baja participación) que ya se encuentran operando en el mercado. Propiciar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valúen cada horario, puedan obtenerlos mediante mecanismos eficientes de asignación, el uso más de los horarios asignados; así como la innovación en rutas. Reducir la concentración de operaciones, restricciones de acceso y expansión, y evitar la posibilidad de imponer precios más altos.
M6a:	Mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del FONDO DE RESERVA.	
M6b:	Asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA a través de mecanismos que reflejen el valor económico del horario para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y el intercambio o cesión entre TRANSPORTISTAS AÉREOS (mercado secundario).	
Bloque 4: Valoración de resultados y calendario de implementación de las medidas correctivas.		
M7:	Valoración de resultados.	Valorar la correcta implementación de las medidas correctivas, así como determinar la efectividad de las mismas para establecer condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.

Asimismo, la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone que se realicen las siguientes recomendaciones a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal:

Recomendaciones a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal	
•	Impulsar la creación de una instancia técnicamente autónoma que asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO.
•	Emitir normatividad para prohibir las operaciones de aviación oficial y aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por helicópteros.
•	Emitir un nuevo estudio de capacidad en el AEROPUERTO.
•	Iniciar el proceso de modificación al artículo 99 del RLA.

Es importante resaltar que las medidas que se proponen fueron elaboradas tomando en cuenta los requisitos de efectividad y eficiencia que se establecen en el artículo 94 de la LFCE, en su fracción III y su último párrafo. En este sentido para elaborar las medidas correctivas la AUTORIDAD INVESTIGADORA también consideró lo dispuesto en el artículo 12 de las DISPOSICIONES, pues el conjunto de medidas busca eliminar los problemas de competencia relacionados con las condiciones del acceso al INSUMO ESENCIAL de la forma menos gravosa hacia el AGENTE ECONÓMICO al cual se le imponen las medidas dentro de las alternativas derivadas del EXPEDIENTE.

A modo de resumen y con el fin de facilitar la comprensión de las medidas propuestas por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO, a continuación se presenta una tabla que relaciona los efectos anticompetitivos detectados en el mercado del TARP en las franjas horarias con aglomeración de demanda.

[SIN TEXTO]

<i>Correspondencia entre las Medidas Correctivas propuestas y los efectos anticompetitivos que eliminan Efectos anticompetitivos en el TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO</i>	
	<i>Medida correctiva</i>
1. Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios	M2, M4, M5, M6
<i>Conduce a una excesiva concentración de mercado.</i>	<i>M4c, M6a, M6b</i>
<i>La baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas.</i>	<i>M4a, M4b, M5, M6</i>
<i>El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del TARP.</i>	<i>M4c, M5, M6a, M6b</i>
<i>Escasa innovación en rutas.</i>	<i>M6a, M6b</i>
<i>La forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO evidencia las restricciones de capacidad dificultando la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la reacción competitiva del TARP.</i>	<i>M2, M6a, M6b, M4, M5</i>
2. Externalidades en el mercado del TARP	M3a, M4b, M4c, M5a, M6b
<i>Operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO: la realización de operaciones oficiales y de aviación general limita la insuficiente capacidad del AEROPUERTO, en detrimento de las operaciones de los Transportistas Aéreos y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por TRANSPORTE AÉREO.</i>	<i>M4b</i>
<i>Vuelos operados en un horario distinto al asignado: las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.</i>	<i>M3a, M4c, M5a</i>
<i>Utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el AEROPUERTO pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura.</i>	<i>M4b, M6b</i>
3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor	M1, M2, M3, M5
<i>En el procedimiento de asignación: existe una disparidad en la información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que resta certeza sobre la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue.</i>	<i>M1a, M1b, M1c, M2</i>
<i>En los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: la falta de una interpretación clara sobre el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue no permite la internalización de los costos a quien incumple y restringe la capacidad del AEROPUERTO.</i>	<i>M2, M3, M5, M6b</i>
<i>Existen mecanismos establecidos en la normatividad y RO que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS AÉREOS.</i>	<i>M1c, M2a, M3a, M5a</i>
<i>Las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.</i>	<i>M1c, M3b, M5b</i>
4. Comportamiento estratégico: Dadas las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, se posibilita que un comportamiento anticompetitivo por parte de los Transportistas Aéreos.	M1, M2, M3, M5b, M6
<i>Las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS retengan los horarios, lo que se constituye como una barrera a la entrada para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, obligando a obtener horarios mediante asignaciones de mediano y corto plazo.</i>	<i>M3a, M5a</i>
<i>La inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores.</i>	<i>M1, M2, M3b</i>
<i>La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada (base histórica).</i>	<i>M2c</i>

<i>Las reglas de operación permiten, por la distribución de horarios de aterrizaje y despegue, que un TRANSPORTISTAS AÉREOS tenga la capacidad de ofrecer un número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda.</i>	M3, M5, M6
<i>La normatividad contemplada para las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue permite que no todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acceder al bien en las mismas condiciones de tal forma que se fomente la competencia.</i>	M6b
5. El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS AÉREOS incide en la valoración que éstos le dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA AÉREO, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos.	M6

TERCERA.- PROPUESTA DE MEDIDAS PRESENTADA POR AICM

1. Consideraciones preliminares.

De conformidad con el artículo 94, fracción VII, de la LFCE, antes de que se dicte resolución definitiva en los procedimientos especiales seguidos ante la COFECE para determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales, el agente económico involucrado podrá presentar, en una sola ocasión, en cualquier momento y hasta antes de la integración del expediente, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados..

De las manifestaciones y la información presentada por AICM se observa que la propuesta de medidas ofrecida mediante el ESCRITO DE MEDIDAS consistió en lo siguiente:

- 1) PROYECTO DE REFORMA AL RLA;⁶¹
- 2) PROYECTO DE BASES;⁶²
- 3) Propuesta para ajustar o modificar las RO del AICM para hacerlas compatibles con el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el PROYECTO DE BASES en un plazo de quince días siguientes a aquel en que entren en vigor las “Bases” contenidas en el PROYECTO DE BASES, así como someterlas a la autorización del regulador en ese mismo plazo.⁶³

Dicha propuesta de medidas se modificó con las aclaraciones y la información presentada mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES. En particular, el AICM presentó el NUEVO PROYECTO DE BASES y solicitó dejar sin efectos el PROYECTO DE BASES presentado a través el ESCRITO DE MEDIDAS.⁶⁴

⁶¹ Dicho proyecto se incluye en el anexo denominado “Anexo 1” del ESCRITO DE MEDIDAS.

⁶² Dicho proyecto se incluye en el anexo denominado “Anexo 2” del ESCRITO DE MEDIDAS. Mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES, AICM ofreció el NUEVO PROYECTO DE BASES y solicitó dejar sin efectos el PROYECTO DE BASES presentado mediante el ESCRITO DE MEDIDAS. Véanse al respecto las manifestaciones de AICM que se ubican en los folios 36678 a 36705 el EXPEDIENTE.

⁶³ Véase las manifestaciones que obran en los folios 36490 a 36496.

⁶⁴ Con excepción del PROYECTO DE BASES, el ESCRITO DE ACLARACIONES no contiene petición o solicitud relativa a dejar sin efectos el PROYECTO DE REFORMA AL RLA o cualquier otro documento o manifestación contenida en el ESCRITO DE MEDIDAS. En el ESCRITO DE ACLARACIONES únicamente se indica que “[...] en su momento la SCT impulsará las modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos con el objeto de que sean compatibles con el ‘Nuevo Proyecto de Bases’”. Por otra parte, cabe señalar que diversas aclaraciones y manifestaciones incluidas en el Anexo 1 del ESCRITO DE ACLARACIONES se refieren al PROYECTO DE REFORMA AL RLA, así como a diversa información presentada mediante el ESCRITO DE MEDIDAS. Por dicho motivo, se indica que, con excepción de la propuesta de Bases presentada mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, respecto del cual AICM manifestó expresamente su voluntad relativa a dejarlo sin efectos, esta autoridad tiene en cuenta como propuesta de medidas la totalidad de la información presentada mediante el ESCRITO DE MEDIDAS y el ESCRITO DE ACLARACIONES.



El sentido de la ley al acotar que sólo es posible presentar **en una ocasión** la propuesta de medidas es que el agente económico involucrado, conforme a los problemas identificados, proponga medidas idóneas y económicamente viables, tomando en cuenta su experiencia en el sector en el que se desarrolla.

Se considera que el ESCRITO DE ACLARACIONES, más allá de esclarecer las dudas o puntos de confusión contenidos en el ESCRITO DE MEDIDAS, lo modifica sustancialmente; es decir, en lugar de ratificar su contenido detallando su alcance y contenido solicita que se deje sin efectos el PROYECTO DE BASES en que se contiene la mayor parte de las medidas propuestas y propone un NUEVO PROYECTO DE BASES.

Al respecto, la COMISIÓN considera que el PROYECTO DE BASES contenido en la propuesta de medidas carece del elemento volitivo en que el AICM manifiesta su consentimiento, toda vez que el mismo AICM solicitó expresamente “*dejar sin efectos el proyecto de Bases presentado con el escrito de 26 de enero de 2017*”, por lo que a continuación se analizará la propuesta de medidas contenida en el ESCRITO DE MEDIDAS y sus anexos⁶⁵ y el NUEVO PROYECTO DE BASES.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS el escrito mediante el cual el agente económico involucrado proponga a la COFECE dichas medidas deben contener la siguiente información:

- I. Programa o plan de implementación y ejecución de medidas correctivas, el cual debe incluir acciones concretas, realizables y efectivas, así como las fechas para su ejecución;
- II. Propuestas de mecanismos de supervisión verificables; y
- III. Proporcionar elementos de convicción de que las medidas propuestas se materializarán y serán suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados.

En este sentido, en términos del artículo 94 de la LFCE corresponde al PLENO evaluar si las medidas propuestas por el AICM resultan idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN y si la propuesta incluye la información señalada en el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS.

A) Relación entre el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue y los efectos anticompetitivos identificados en el DP

De acuerdo con el DP, existe un INSUMO ESENCIAL en el MERCADO INVESTIGADO que se compone por la infraestructura que consiste en la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO. Asimismo, el DICTAMEN indica que el AICM es el único agente económico que controla el INSUMO ESENCIAL y que puede dar acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, así como prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas en el AEROPUERTO.

El DICTAMEN indica que la falta de condiciones de competencia efectiva deriva de la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL.

⁶⁵ Con excepción de la propuesta de Bases presentada mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, respecto del cual AICM manifestó expresamente su voluntad relativa a dejarlo sin efectos.

En el DP se incluyen diversas consideraciones respecto de la relación entre el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue y los efectos anticompetitivos:

- El mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, aunado a la condición de la aglomeración de demanda en ciertas franjas horarias en el AEROPUERTO, limitan el crecimiento de algunos TRANSPORTISTAS y la contestabilidad del mercado.⁶⁶
- El DP indicó que la aglomeración de demanda en las franjas horarias de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas y la falta de mecanismos de mercado más eficientes para determinar el acceso al INSUMO ESENCIAL, tiene efectos adversos en el proceso de competencia y, en particular, en la oferta de los TRANSPORTISTAS debido a que: i) se limita el crecimiento de la flota y de la oferta de las aerolíneas, con lo cual se generan afectaciones a los pasajeros; ii) se impide la apertura de nuevas rutas que contemplen al AEROPUERTO como origen y destino de la misma; iii) se afecta la planeación, y iv) se pone en riesgo el cumplimiento de los horarios asignados.
- De conformidad con el DP, el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue previsto en el RLA establece, entre otras cosas, prioridades en la asignación de dichos horarios en el AEROPUERTO. Esto genera las altas participaciones de mercado que hoy presentan algunos TRANSPORTISTAS y que se analizan a lo largo del DP. Es decir, que el procedimiento contemplado en la normativa propicia la concentración al otorgar prioridades en la asignación de horarios al TRANSPORTISTA que haya operado el horario con anterioridad.⁶⁷
- El DP indica que la falta de un mecanismo eficiente en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue conlleva a una utilización ineficiente de los horarios asignados bajo derechos de prioridad. Lo anterior trae consigo la poca utilización efectiva de los horarios asignados con prioridad; asignaciones adicionales con altos porcentajes de no utilización; solicitudes de asignación que no fueron atendidas y se indica que la reglamentación vigente permite mantener derechos sobre horarios cancelados hasta con una hora de anticipación, lo que se traduce en barreras a la entrada y a la expansión de los TRANSPORTISTAS. Asimismo, derivado

⁶⁶ De acuerdo con el DP, el principal factor que puede limitar la competencia en el mercado relevante se ubica en el acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, determinada como INSUMO ESENCIAL, consistente en pista, ayudas visuales, calles de rodaje y plataformas. En este sentido, se observó que, en condiciones de aglomeración de demanda en ciertas franjas horarias en el AEROPUERTO, un mecanismo ineficiente de asignación de turno para su uso genera barreras a la entrada y expansión que limitan la competencia y tienen efectos anticompetitivos en el mercado o los mercados TARP en los que participan los TRANSPORTISTAS. De este modo, de acuerdo con el DP, la falta de condiciones de competencia efectiva deriva de la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL.

⁶⁷ En el DP se analizan diversos indicadores relacionados con la excesiva concentración de mercado. Por una parte, se indica que durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil catorce, GAM mostró la mayor participación en el mercado, ya sea medida tanto por número de vuelos (37.1% en 2009, 44.1% en 2010, 50.9% en 2011, 50.3% en 2012, 48.3% en 2013 y 46.9% en 2014) como por el número de pasajeros (33.3% en 2009, 39.6% en 2010, 44.8% en 2011, 42.1% en 2012, 41.0% en 2013 y 42.8% en 2014). Por otra parte, mediante el DP se indica que la participación de mercado de los TRANSPORTISTAS en términos del número total de horarios de aterrizaje y despegue asignados mostró un comportamiento similar al de sus participaciones de mercado medidas por número de pasajeros. En este sentido, un agente económico ostentó la mayor participación en el número de asignaciones de horarios, un 48.6% del total en dos mil catorce. Para las aerolíneas INTERJET, VOLARIS y VIVA AEROBUS se mostró una participación del 19.06%, 6.32% y 3.56%, respectivamente.

de los elementos mencionados se limita la contestabilidad del mercado en algunos segmentos de mercado.

- El DP indica que las actuales reglas de acceso al INSUMO ESENCIAL permiten algunos actos de los AGENTES ECONÓMICOS tienen como efecto limitar la capacidad de competir de los TRANSPORTISTAS. Entre ellos destacan: la falta de operación de los TRANSPORTISTAS de horarios asignados,⁶⁸ la operación de vuelos fuera de horarios asignados, la operación de vuelo sin un horario asignado y el uso por parte de algunos TRANSPORTISTAS de horarios asignados para vuelos con pocos pasajeros, respecto de los demás competidores.
- El DP señala que la falta de publicidad, de transparencia y el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue asignados imposibilita el monitoreo y seguimiento para asignarlos de forma más eficiente.
- Asimismo, el DP establece que la falta de lineamientos para calificar la inutilización de horarios de aterrizaje y despegue, así como el uso indebido de los mismos, afectan a la competencia entre los TRANSPORTISTAS al dificultar el acceso al INSUMO ESENCIAL. El hecho de que un TRANSPORTISTA pueda contar con un número de asignación de horarios de aterrizaje y despegue pero éste no corresponda a sus operaciones reales es como una limitante a la capacidad del AEROPUERTO y con ello una barrera a la entrada o la expansión en el mercado.
- De conformidad con el DP, a falta de un mecanismo eficiente para administrar el acceso al INSUMO ESENCIAL un TRANSPORTISTA tiene la capacidad de realizar acciones como las de cobrar elevadas tarifas en horarios saturados y/o restringir la oferta propia y de sus competidores. Acciones que no pueden ser contrarrestadas efectivamente por los TRANSPORTISTAS, puesto que el mecanismo actual de asignación de horarios no favorece el retiro de éstos de unos TRANSPORTISTAS a otros competidores capaces de utilizarlos más eficientemente. Ello puede generar efectos anticompetitivos.⁶⁹

B) Problemas relativos al mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue

A continuación, se describen problemas específicos relacionados con el mecanismo de asignación de horarios que fueron identificados mediante el DP. Posteriormente, éstos se relacionan con los efectos anticompetitivos analizados en el DICTAMEN:

- En el AEROPUERTO existen TRANSPORTISTAS que efectúan operaciones de aterrizaje y despegue sin una asignación por parte del administrador aeroportuario designado por el

⁶⁸ Mediante el DP se enfatiza que las prácticas de todos los TRANSPORTISTAS de solicitar horarios que son asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD y no operarlos tienen efectos nocivos sobre las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.

⁶⁹ Adicionalmente, mediante el DP se indica que, dadas las condiciones de aglomeración de demanda, los TRANSPORTISTAS pueden establecer precios y/o restringir el abasto en el mercado con el efecto de limitar la intensidad de la competencia.

AICM para administrar el AEROPUERTO y únicamente reportando a la COMANDANCIA.⁷⁰ Las operaciones de vuelos sin horario asignado afectan a la planeación del AEROPUERTO.⁷¹

- Los TRANSPORTISTAS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados. Se han detectado vuelos regulares para los que no se otorgó una asignación de un horario de aterrizaje y despegue.⁷² Esta situación coadyuva al desfase de las operaciones programadas y, como consecuencia, no se tiene certeza de que las operaciones asignadas por el ADMINISTRADOR se efectúen conforme a lo planificado. Adicionalmente, la comercialización de vuelos sin que exista previamente una asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada para su futura operación trae como consecuencia que los TRANSPORTISTAS soliciten asignaciones de horarios adicionales. De este modo, un volumen importante de horarios de aterrizaje y despegue son asignados una vez iniciada la temporada, pese a que los TRANSPORTISTAS que prestan el servicio público de transporte aéreo regular de pasajeros tienen la necesidad de comercializar los vuelos antes de que empiece la temporada a fin de poder vender los boletos de un itinerario en específico. En la medida en que el CRITERIO DE PRIORIDAD tiene el objetivo de que cualquier TRANSPORTISTA tenga la certidumbre de poder seguir ofreciendo un vuelo a la misma hora y así tener una continuidad en su servicio, la

⁷⁰ En el DP se indica que, conforme a la información proporcionada por AICM, durante la temporada de verano del año dos mil catorce, se efectuaron 563 (quinientos sesenta y tres) vuelos sin un horario de aterrizaje y despegue asignado, así como que los principales TRANSPORTISTAS que incurren en mayor medida a este tipo de operaciones forman parte de los AGENTES ECONÓMICOS del mercado del TARP en franjas con mayor aglomeración de demanda. También se precisa que el 88% de estas operaciones fueron para transporte aéreo de pasajeros y que tampoco se observa alguna distinción sobre el tipo de operación, toda vez que, del total de los vuelos operados sin la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, el 41% se trató de una operación de despegue, mientras que el restante 59% correspondió a aterrizajes.

⁷¹ Adicionalmente, mediante el DP se indicó que la operación de este tipo de vuelos (operaciones efectuadas sin horario asignado) puede desalentar a otros competidores de participar en el mercado debido a que obstruyen la operación del resto de los TRANSPORTISTAS y, por otra parte, afecta la demanda residual por satisfacer y, por lo tanto, los ingresos esperados de los TRANSPORTISTAS para poder amortizar sus costos. Por otra parte, en el DP se indica que de acuerdo con la normativa vigente los TRANSPORTISTAS que operen sin una asignación de horario de aterrizaje y despegue, serán acreedores a las sanciones correspondientes al caso del que se trate. No obstante, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP manifestaron no haber recibido o tener conocimiento de que haya sido aplicada alguna sanción relacionada con la operación de vuelos sin una asignación de horario de aterrizaje y despegue. Además, el AICM manifestó que no existen sanciones por parte del AICM por operar sin horario de aterrizaje y despegue más allá de la consecuencia de que no se pueda acreditar la ocupación del horario para una asignación posterior. Aunado a lo anterior, el AICM señaló que el artículo 55 de la LA establece que “*en ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje a los usuarios en los aeródromos civiles*”, al referirse a las operaciones sin la asignación de un horario de aterrizaje y despegue. En conclusión, la AI observó que bajo las consideraciones antes citadas los TRANSPORTISTAS no tienen incentivo alguno para no realizar tales prácticas y así dificultar la planeación de las operaciones de otros competidores.

⁷² Mediante el DP se indica que de acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE (misma que se muestra en el cuadro referido en las páginas 301 y 302 del DP), durante el año dos mil catorce los TRANSPORTISTAS que operan en el AEROPUERTO, comercializaron, en conjunto, más vuelos por hora que el límite en una hora, de forma tal que en ochocientos treinta y tres ocasiones se registraron en el año más de cincuenta y ocho operaciones en una hora, límite de horarios de aterrizaje y despegue que el ADMINISTRADOR asigna en una misma hora. En este orden de ideas, se puntualizó que en toda ocasión en que se presentó esta situación, al menos un TRANSPORTISTA claramente ofertó, de forma premeditada, vuelos para los cuales le sería imposible obtener la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, esto en el supuesto caso de que la asignación de horarios atendiese el límite operaciones por hora; ello, en detrimento de los pasajeros que confían en los itinerarios que se comercializan y del ordenamiento y planificación que procura el ADMINISTRADOR. De acuerdo con la información referida mediante el DP, existieron días en los que se comercializaron y se operaron hasta setenta y un vuelos por hora, con lo cual la única posibilidad legal para tal efecto es el uso de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue clasificadas como secciones extra de pasajeros. Adicionalmente, se indicó que durante el año dos mil catorce, se ofertaron, en total, en once ocasiones más de diez vuelos que no tenían posibilidad de obtener la asignación de un horario de aterrizaje y despegue.

práctica de comercializar vuelos en horarios distintos, resulta en un contrasentido al objetivo buscado por la asignación por prioridad.⁷³

- La operaciones oficiales, militares, privadas comerciales y privadas no comerciales impiden que TRANSPORTISTAS de TARP incrementen su oferta en el mercado de TARP, pues dichas operaciones están ocupando infraestructura que podría utilizarse en vuelos del TARP. Además, se reduce el uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, pues dichas operaciones oficiales, militares, privadas comerciales y privadas no comerciales generalmente se realizan con aeronaves ligeras y de bajo número de pasajeros, lo cual resta capacidad de campo aéreo al AICM y coadyuva al desfase y retrasos en las operaciones programadas de los TRANSPORTISTAS del TARP.
- En relación con los procedimientos que existen en el AICM para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue a TRANSPORTISTAS, mediante el DICTAMEN se describen los distintos criterios de asignación previstos en el artículo 95 del RLA y las RO. Adicionalmente, se indica que el ADMINISTRADOR es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue; sin embargo, éste recibe recomendaciones por parte del COH sobre dichas asignaciones. Diversos TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP indicaron que desconocen la relevancia de las mismas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- Para que los TRANSPORTISTAS puedan obtener la asignación de horarios de aterrizaje y despegue deben hacer su solicitud conforme a los tres tipos de horarios que son: 1) “Horarios de Largo Plazo” los cuales se asignan bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD; 2) “Horarios de Mediano Plazo”, y 3) “Horarios de Corto Plazo”. Estos dos últimos, incisos 2) y 3), considerados como horarios adicionales o de asignación sin CRITERIO DE PRIORIDAD. En el DP se identifican diversos problemas de competencia relacionados con el procedimiento de acceso al insumo esencial, particularmente en la asignación de horarios de temporada (o de largo plazo), en la asignación de horarios adicionales, en las cancelaciones de horarios, en el procedimiento relativo a las cesiones e intercambios de horarios asignados, en el retiro de horarios (o más bien, el incumplimiento a las reglas relativas al retiro de horarios) y la subasta de horarios de aterrizaje y despegue cuando se presentan condiciones de saturación en el AEROPUERTO.

En relación con lo anterior, es posible destacar las siguientes consideraciones adicionales en torno al procedimiento de acceso al INSUMO ESENCIAL que se incluyen en el DICTAMEN y que de acuerdo con éste impiden el adecuado funcionamiento del mercado de la provisión de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:

⁷³ De acuerdo con el DP, ello incentiva a que los TRANSPORTISTAS soliciten y retengan asignaciones de temporada cuya operación no está en sus planes, puesto que ello garantiza un horario de aterrizaje y despegue, no importando que este no corresponda con la hora real del vuelo comercializado. Incluso, una vez obtenida la asignación adicional, no se suele cancelar aquella que originalmente no se requería o se pretendía operar. En este sentido la práctica de comercialización de vuelos sin horarios de aterrizaje y despegue asignados, incrementa el número de horarios que no pueden ser ocupados por otros TRANSPORTISTAS. También se indica en el DP que esta situación genera un daño al consumidor, pues el usuario puede estar comprando un servicio que no corresponde con el que recibirá, es decir, adquiere vuelos para los cuales no tiene certeza de que se realizaran conforme a los términos indicados por el TRANSPORTISTA.

- El proceso de asignación de “*Horarios de Largo Plazo*” no cuenta con fechas precisas para la publicación de las asignaciones, lo que dificulta la planeación y comercialización de las operaciones de los TRANSPORTISTAS y, en consecuencia, incrementa la incertidumbre de sus operaciones.
- Las asignaciones de “*Horarios de Largo Plazo*” de una temporada a otra equivalente no coinciden, toda vez que el ADMINISTRADOR sólo observa el horario efectivo de operación para su siguiente asignación; ello, sin considerar si las operaciones se efectuaron con alguna demora imputable o no imputable al TRANSPORTISTA. Lo anterior genera incertidumbre a los TRANSPORTISTAS sobre los horarios de aterrizaje y despegue sobre los cuales tendrán prioridad de asignación, dificultando la planeación y comercialización de sus vuelos en las subsiguientes temporadas.
- Los criterios para la conformación de la *Base Inicial* de horarios de aterrizaje y despegue que se atienden en el AEROPUERTO han sufrido modificaciones desde el año dos mil trece, lo cual deriva en incertidumbre a los TRANSPORTISTAS sobre los horarios de aterrizaje y despegue que podrán obtener su asignación.
- Toda vez que el ADMINISTRADOR no tiene certeza respecto de los horarios de aterrizaje y despegue que efectivamente se van a operar, tampoco está en posibilidad de reasignar los mismos, de tal forma que se obstaculiza su aprovechamiento por parte de otros TRANSPORTISTAS.
- A la luz de las diferentes modificaciones que se han observado en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como de asignaciones desiguales de horarios de aterrizaje y despegue entre temporadas, los TRANSPORTISTAS no tienen certeza sobre el funcionamiento y aplicación del proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- Derivado de la forma en que el AICM realiza la asignación de horarios de aterrizaje y despegue dentro de los procedimientos de mediano y corto plazo (los cuales pueden ser asignados hasta el mismo día de su operación), y ante las manifestaciones del AICM, se presume que existen casos en que los TRANSPORTISTAS comercializan operaciones en horarios que no tienen la certeza de que les serán asignados horarios de aterrizaje y despegue.
- En razón de las opiniones encontradas entre el AICM e INTERJET y VOLARIS, respecto de si es posible obtener la prioridad en la asignación de los “*Horarios de Mediano Plazo*” y “*Horarios de Corto Plazo*” operados en la temporada equivalente anterior, se estima que los TRANSPORTISTAS no tienen certeza sobre las futuras asignaciones a las cuales podrán solicitar tal prioridad y, en consecuencia, de las operaciones que pueden planificar.⁷⁴
- Toda vez que los TRANSPORTISTAS desconocen la relevancia que tienen las recomendaciones elaboradas por el COH sobre las asignaciones de los horarios de

⁷⁴ Al respecto, se indica en el DP que no hay concordancia entre los TRANSPORTISTAS y AICM sobre si las asignaciones de “*Horarios de Mediano Plazo*” generan prioridad sobre su asignación en futuras temporadas equivalentes.

aterrizaje y despegue, se enfrentan a condiciones de incertidumbre sobre las consideraciones que el ADMINISTRADOR atiende en tales asignaciones.

- No obstante que en el AEROPUERTO se han emitido diversas declaratorias de horarios de aterrizaje y despegue saturados, no se ha implementado el mecanismo referente a las subastas de aterrizaje y despegue, por lo que los TRANSPORTISTAS no tienen certeza sobre el cumplimiento, en los casos y supuestos previstos en el marco regulatorio en la materia, del procedimiento de subastas de horarios de aterrizaje y despegue.⁷⁵
- A la luz de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que se efectúan operaciones oficiales en horarios de aterrizaje y despegue restringidos para tales fines. En este sentido, los TRANSPORTISTAS no tienen certeza que se respeten los horarios de operación previstos para los distintos tipos de operaciones, conforme al marco jurídico en la materia.
- Los TRANSPORTISTAS tienen la posibilidad de bloquear estratégicamente horarios de aterrizaje y despegue a fin de que otro transportista no pueda utilizarlos para competir. Este bloqueo se puede dar si se cancelan de último momento horarios de aterrizaje y despegue.⁷⁶
- La autorización de secciones extra en el último momento por parte de la COMANDANCIA pudiera agudizar los problemas de aglomeración en el AEROPUERTO.

⁷⁵ Adicionalmente, se indica en el DP que, en condiciones de saturación, el ADMINISTRADOR tiene la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS, por causas imputables a ellos, no operen los horarios de aterrizaje y despegue asignados en una proporción igual o mayor al 85% u observen demoras en un 15%. Sin embargo, no se tiene registro de que se hayan retirado horarios por esta causa, incluso el AICM señaló que en el AEROPUERTO “no se han efectuado subastas de horarios de aterrizaje y despegue (retirados)”. Por lo tanto, ninguno de los métodos de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue previstos en el marco jurídico en la materia, ha surtido efecto alguno en el AEROPUERTO. Lo anterior, a pesar de que ya se han emitido diversas declaratorias de saturación.

⁷⁶ De acuerdo con lo señalado en el DP, la reglamentación relacionada con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue señala que las aerolíneas tienen la obligación de regresar al AICM aquellos horarios de aterrizaje y despegue que no utilizarán. Asimismo, dicha reglamentación de cancelación de los horarios de aterrizaje y despegue prevé que, siempre y cuando se cancele un horario de aterrizaje y despegue en tiempo y forma, dicho horario se calificará como operado para fines de mantener el CRITERIO DE PRIORIDAD de asignación para la próxima temporada equivalente. Ello además de retener la prioridad en su asignación en el siguiente periodo, bloquea posiblemente de forma permanente su acceso a otros competidores, puesto que la cancelación de hasta una hora antes limita las posibilidades de que otros agentes hagan uso de los horarios de aterrizaje y despegue que no sean utilizados, los cuales requieren de más tiempo para ser comercializados. De este modo, la posibilidad de cancelar horarios el mismo día en que se iban a operar imposibilita a los demás TRANSPORTISTAS para planear y comercializar vuelos. De este modo, el actual procedimiento de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue puede inhibir las condiciones de competencia en un mercado en donde existen restricciones de acceso (saturación de capacidad de campo aéreo en este caso). Adicionalmente, se advirtió en el DP que las cancelaciones se pueden efectuar hasta una hora antes de iniciar la operación del vuelo, mientras que las solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue pueden realizarse hasta cuatro horas previas al inicio de la operación del vuelo, lo que implica la posibilidad de que un TRANSPORTISTA retenga, hasta el último momento, un horario que no pretenda operar, sin que otro TRANSPORTISTA pueda solicitarlo como asignación adicional, además de que ello no implique el retiro de prioridad en su asignación para la próxima temporada. Por otra parte, en el DP se indica que, durante el dos mil catorce, el número de horarios de aterrizaje y despegue cancelados fue mínimo respecto del volumen de horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD no operados, casi 1%. Esto implica que los horarios no utilizados que representan el 37% de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, se siguieron asignando bajo dicho criterio, bloqueando así el uso de estos horarios a otros competidores. Así, el mecanismo de cancelación sirve como una barrera a la entrada que limita el aprovechamiento de la capacidad efectiva del AEROPUERTO.

- Los TRANSPORTISTAS pueden dejar de operar horarios de aterrizaje y despegue sin que esto implique perder la prioridad en su asignación, esto con tan solo solicitar la cancelación una hora antes de su operación.

C) Efectos anticompetitivos

En el DP se identifican los siguientes efectos anticompetitivos en el mercado TARP derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL. Por sus características, fueron de agrupados de la siguiente forma en el DP:

1) Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios.

- Conduce a una excesiva concentración de mercado.⁷⁷
- La baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas.
- El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del TARP.⁷⁸

⁷⁷ Como se indicó, en el DP se analizan diversos indicadores relacionados con la excesiva concentración de mercado. Por una parte, se indica que durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil catorce, GAM mostró la mayor participación en el mercado, ya sea medida tanto por número de vuelos (37.1% en 2009, 44.1% en 2010, 50.9% en 2011, 50.3% en 2012, 48.3% en 2013 y 46.9% en 2014) como por el número de pasajeros (33.3% en 2009, 39.6% en 2010, 44.8% en 2011, 42.1% en 2012, 41.0% en 2013 y 42.8% en 2014). Por otra parte, mediante el DP se indica que la participación de mercado de los TRANSPORTISTAS en términos del número total de horarios de aterrizaje y despegue asignados mostró un comportamiento similar al de sus participaciones de mercado medidas por número de pasajeros. En este sentido, un agente económico ostentó la mayor participación en el número de asignaciones de horarios, un 48.6% del total en dos mil catorce. Para las aerolíneas INTERJET, VOLARIS y VIVA AEROBUS se mostró una participación del 19.06%, 6.32% y 3.56%, respectivamente. Por otra parte, en el DP se indica que derivado del gran número de horarios que son asignados a GAM, este AGENTE ECONÓMICO está en posibilidades de realizar intercambios en sus horarios de aterrizaje y despegue para que sus vuelos con retraso sean menores que los de sus competidores. Este manejo de horarios de aterrizaje y despegue, que permite la alta concentración de horarios, genera efectos adversos significativos para sus competidores, pues impide el funcionamiento eficiente del AEROPUERTO toda vez que genera incertidumbre en conectividad y frecuencias para los demás TRANSPORTISTAS y otorga ventajas a GAM. No obstante, y sin perjuicio de lo anterior, en el DP se indica que a pesar de que la participación de mercado mayoritaria que tiene GAM en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue debería limitar su operación con demoras, los datos expuestos anteriormente permiten observar que en la práctica GAM presenta altas demoras. El comportamiento de un número amplio de vuelos con demoras de GAM indica que no existe un número significativo de vuelos que sean operados bajo el modelo de red *hub and spoke*, puesto que los vuelos en conexión requieren que los vuelos se realicen en tiempo para garantizar que los pasajeros puedan abordar sus siguientes vuelos o que las economías generadas por dicho modelo de negocio son reducidas por una baja eficiencia en conectividad que resultan de las demoras de vuelos que alimentan pasajeros a otros.

⁷⁸ De acuerdo con lo señalado en el DP, los TRANSPORTISTAS establecen precios mayores para itinerarios que incluyen al AEROPUERTO. Es decir, todos los TRANSPORTISTAS cargan un sobrepeso por sólo llegar o salir del AEROPUERTO. Asimismo, se observó que algunos TRANSPORTISTAS cobran tarifas por kilómetro superiores a las de otros TRANSPORTISTAS; no obstante que sus estructuras de costos se consideraron similares. Por otra parte, en el DP se indica que, ante la falta de un mecanismo eficiente de acceso a la infraestructura considerada como INSUMO ESENCIAL, las tarifas del operador con mayor participación en el mercado no pueden ser contrarrestadas efectivamente por sus competidores, puesto que el mecanismo actual de asignación de horarios no favorece el retiro de éstos de unos TRANSPORTISTAS a otros competidores capaces de utilizarlos más eficientemente. Al respecto, en el DP se indica que GAM tiene la mayor participación en el mercado del TARP en horas de aglomeración de demanda, considerando el número de pasajeros que atiende (42.8% del mercado en dos mil catorce) y el número de vuelos que oferta (46.9% del mercado en dos mil catorce). Se indica también que un agente económico ostenta el mayor número de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue (48.6% del total); que oferta, en promedio, el menor número de asientos por aeronave (* menos que sus competidores más cercanos); que mostró indicadores de pasajeros promedio por vuelo más bajos de entre los principales TRANSPORTISTAS en el mercado (14.5% menos), y que establece tarifas * Dichas condiciones tienen como efecto la restricción de oferta mediante el uso ineficiente de horarios de aterrizaje y despegue, así como niveles de precios elevados sin que ningún TRANSPORTISTA pudiera contrarrestar o mitigar tal condición en el mercado. Por otra parte, según el DP un comparativo

- Escasa innovación en rutas.⁷⁹
- La forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO evidencia las restricciones de capacidad dificultando la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS y la reacción competitiva del TARP.

2) Externalidades negativas en el mercado del TARP.

- Operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO: la realización de más operaciones oficiales y de aviación general de las efectivamente asignadas limita la insuficiente capacidad del AEROPUERTO, en detrimento de las operaciones de los TRANSPORTISTAS y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por TRANSPORTE AÉREO.⁸⁰
- Vuelos operados en un horario distinto al asignado: las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva, lo que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros TRANSPORTISTAS.⁸¹
- Utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el AEROPUERTO, pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura.⁸²

de la tarifa promedio por kilómetro volado cobrada por los TRANSPORTISTAS AÉREOS indica que dicho indicador para dos mil catorce disminuye hasta en un 33.9% conforme se incrementa el número de participantes de dos a tres en una ruta nacional determinada.

⁷⁹ De acuerdo con el DP, en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce, no ha habido un incremento significativo en el número de rutas que llegan o salen del AEROPUERTO. Asimismo, los TRANSPORTISTAS que utilizaron los horarios de GRUPO MEXICANA tras el cese de sus operaciones, optaron por retomar las rutas que ésta había dejado de operar en lugar de promover la creación de nuevas rutas y aumentar la conectividad del AEROPUERTO.

⁸⁰ En el DP se indica que las citadas operaciones oficiales y de aviación general, al igual que aquellas de transporte de pasajeros o carga, consumen un tiempo y espacio de la infraestructura del AEROPUERTO en horarios declarados como saturados. En este sentido, la AI observa que cada uno de estos vuelos resta, en la misma cantidad con que se efectúen, el número de operaciones que pueden realizar operadores del TARP. En virtud de lo anterior, se consideró que estas operaciones pueden limitar, o incluso, impedir la entrada de otros competidores al mercado de TARP que utiliza el AEROPUERTO. Ello significa que la realización de operaciones restringidas en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:00 (veintidós) horas tiene como efecto: limitar la contestabilidad del mercado y fungir como una barrera a la entrada y expansión de los TRANSPORTISTAS.

⁸¹ En el DP se indica que, a pesar de tener un horario de aterrizaje y despegue asignado, y de contar con un margen de tolerancia de operación del mismo de más/menos quince minutos, los TRANSPORTISTAS operan vuelos con grandes diferencias de tiempo respecto de hora asignada. Asimismo, en el DP se indica que el número de vuelos operados con demora (considerando un margen de tolerancia de operación de más/menos quince minutos): i) representa el 23.9% del total de vuelos operados en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas y ii) se originaron de una asignación de horarios con prioridad por ser el TRANSPORTISTA que lo utilizó en el periodo equivalente anterior. Lo anterior implica una barrera a la entrada y expansión de todos los TRANSPORTISTAS, puesto que la operación de vuelos con demora significa el desplazamiento de algún vuelo que tenía asignado el horario en el cual se realizó la operación con demora y la falta de orden en la operación del AEROPUERTO. Adicionalmente, se resalta en el DP que GAM, siendo el TRANSPORTISTA que ostenta el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, operó el 40% de sus horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD con una diferencia superior a quince minutos. En un caso similar se ubica a INTERJET, VOLARIS, VIVAAEROBUS y AEROMAR, con porcentajes de 34%, 32%, 47% y 37% respectivamente.

⁸² Mediante el DP se indicó que en el AEROPUERTO se efectúan una gran cantidad de vuelos con un bajo número de pasajeros promedio. No obstante, las rutas más importantes del mercado en cuanto al número de vuelos, son también la más competidas (considerando el número de pasajeros), las cuales exhiben los indicadores más altos de pasajeros promedio por vuelo; un uso más eficiente de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y, como consecuencia, un uso más eficiente del INSUMO ESENCIAL. Al respecto, se destaca en el DP que para GAM y AEROMAR se reportan combinaciones de rutas atendidas con altas frecuencias de vuelos y los indicadores más bajos de pasajeros promedio por vuelo, lo que implica un mayor consumo de horarios de aterrizaje y despegue respecto de los horarios empleados por sus competidores más cercanos. En este sentido, se indica que una consolidación de pasajeros de diversos vuelos en un número menor implicaría optimizar el número de horarios utilizados. Adicionalmente, se indica que de la

- 3) Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la autoridad y el consumidor.
- En el procedimiento de asignación: existe una disparidad en la información disponible a los TRANSPORTISTAS que resta certeza sobre la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue.⁸³
 - En los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: la falta de una interpretación clara sobre el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue no permite la internalización de los costos a quien incumple y restringe la capacidad del AEROPUERTO.
 - Existen mecanismos establecidos en la normatividad y RO que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS.
 - Las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.
- 4) Comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS. Las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los TRANSPORTISTAS.
- Las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados,⁸⁴ los TRANSPORTISTAS retengan los

información que obra en el EXPEDIENTE, se puede concluir que [REDACTED] * [REDACTED] utilizan, en promedio, aeronaves de menor capacidad respecto del resto de sus competidores en el mercado.

Por otra parte, mediante el DP se indicó que el uso poco eficiente de los horarios de aterrizaje se atribuye a los incentivos que los TRANSPORTISTAS tienen en la actualidad para bloquear a cualquier competidor con el acaparamiento de horarios asignados, incluso si esto implica mantener frecuencias elevadas con aeronaves de baja capacidad para atender rutas de baja demanda. Con ello, un TRANSPORTISTA puede evitar la entrada o la expansión competitiva de cualquier otro TRANSPORTISTA AÉREO y así estar en posibilidad de mantener precios y rentas económicas elevadas.

⁸³ De acuerdo con el DP, existen deficiencias en el acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que pueden generar o que agraven los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP. Entre los principales problemas de acceso a la información que se tienen en el EXPEDIENTE, se encuentran: i) la publicación de fechas precisas para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue; ii) no se tiene certeza si las asignaciones de largo plazo de horarios de aterrizaje y despegue que deberían considerar la utilización y el cumplimiento en tiempo del mismo para el otorgamiento de prioridad de asignación; iii) el funcionamiento y la aplicación del proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue; iv) no existe certeza en las operaciones de los TRANSPORTISTAS debido a las operaciones de aviación oficial y general que se efectúan en el AEROPUERTO.

⁸⁴ En relación con la no utilización de horarios, en el DP se indicó que durante dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS no utilizaron, en promedio, el 37% del total de horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD (“Horarios de Largo Plazo”). Contrario a lo anterior, se observó que no se utilizaron únicamente el 6% de los horarios asignados sin dicho CRITERIO DE PRIORIDAD (horarios adicionales en la asignación de “Mediano Plazo” y “Corto Plazo”). Lo anterior tiene efectos adversos sobre todos los participantes en el mercado puesto que los horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no son utilizados limitan la capacidad de planeación de largo plazo de los TRANSPORTISTAS. De acuerdo con lo señalado en el DP, del total de los horarios que les fueron asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, los indicadores de no utilización más altos se reportaron para MAGNICHARTERS y VIVAEROBUS, con un 58% y 41%, respectivamente. En un caso similar, AEROMAR y GAM no operaron vuelos para un 39% de los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó. En contra parte, VOLARIS e INTERJET cuentan con el menor número de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD no utilizados, 16% y 29%, respectivamente. De acuerdo con el DP la práctica de los TRANSPORTISTAS de solicitar asignaciones de horarios con el CRITERIO DE PRIORIDAD y no operarlos tiene efectos nocivos para la competencia: i) los TRANSPORTISTAS que basen su oferta de vuelos en horarios adicionales se encuentran en fuerte desventaja competitiva ya que no podrían comercializar vuelos con anticipación puesto que desconocen si tendrán un itinerario en específico que ofrecer; ii) si los TRANSPORTISTAS optan por comercializar los vuelos sin un horario previamente asignado no tienen la certeza de que podrán operar dichos vuelos, y iii) si por el contrario no comercializan los vuelos con el tiempo suficiente de anticipación, corren el riesgo de no poder tener la ocupación suficiente para ser competitivos en el mercado.

horarios, lo que se constituye como una barrera a la entrada para otros TRANSPORTISTAS, obligando a obtener horarios mediante asignaciones de mediano y corto plazo.

- La inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores.
 - La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada.
 - Las reglas de operación permiten, por la distribución de horarios de aterrizaje y despegue, que los TRANSPORTISTAS tenga la capacidad de ofrecer un número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda.
 - La normativa contemplada para las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue no permite que todos los TRANSPORTISTAS puedan acceder al derecho en las mismas condiciones de forma tal que se fomente la competencia.
- 5) El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS incide en la valoración que éstos les dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos.⁸⁵

2. Propuesta de medidas presentada por AICM

AICM señaló lo siguiente mediante el ESCRITO DE MEDIDAS:⁸⁶

“Con fundamento en la fracción VII del artículo 94 de la Ley Federal de Competencia Económica (‘LFCE’) y 107 de sus Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (‘DRLFCE’), el AICM propone a esa autoridad, en una sola ocasión, las medidas idóneas y económicamente viables que dan respuesta a las recomendaciones señaladas en el Dictamen Preliminar (‘DP’) emitido por la Autoridad Investigadora (‘AI’).

Estas medidas consisten en los proyectos de: (i) reforma al artículo 99 y adición del artículo 132 bis, ambos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (‘RLA’) (ANEXO 1) y (ii) Bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación (‘las Bases’) (ANEXO 2), los cuales ha trabajado el AICM de manera coordinada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (‘SCT’).

1. En cumplimiento con la fracción I del artículo 107 de las DRLFCE: el ‘programa o plan de implementación y ejecución de medidas correctivas, el cual debe incluir acciones concretas realizables y efectivas, así como,

⁸⁵ Como se indicó mediante el DP, para contrarrestar o eliminar los efectos anticompetitivos relacionados con el modo de entrada de los TRANSPORTISTAS que incide en la valoración que éstos le dan a los horarios de aterrizaje y despegue el DICTAMEN propuso la medida correctiva identificada como M6 (Asignación inicial del FONDO DE RESERVA y mercado secundario).

⁸⁶ Véanse dichas manifestaciones en los folios 36490 a 36497 del EXPEDIENTE.

las fechas para su ejecución' se expone a continuación, relacionando los efectos anticompetitivos señalados por la AI con los contenidos de los proyectos regulatorios con la consecuente modificación a las Reglas de Operación ('RO').

- '1. Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios'

Como parte de este rubro, la AI incluye efectos como excesiva concentración de mercado, baja disponibilidad de horarios que inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas, considerando que el mecanismo actual de acceso al aeropuerto favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del Transporte Aéreo Regular de Pasajeros ('TARP'), escasa innovación en rutas y forma en que se administra el acceso al aeropuerto, el cual evidencia las restricciones de capacidad, dificultando la entrada de nuevos transportistas aéreos y la reacción competitiva del TARP.

Para atenderlos, el AICM propone ajustar sus RO para incluir al coordinador de horarios como se prevé en el proyecto de modificaciones al artículo 99 del RLA. Este coordinador -instancia administrativa técnicamente autónoma- llevaría a cabo la supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue con base en la información proporcionada por las resoluciones del Subcomité de Demoras, y otras fuentes de entidades públicas (por ejemplo el Administrador Aeroportuario, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y Dirección General de Aeronáutica Civil). Esto está previsto en la Base Décima de las Bases [87].

Asimismo, en el contexto del proyecto de reforma al artículo 99 del RLA, el AICM propone mejorar los procedimientos de asignación de horarios ajustando sus RO para hacerlas compatibles con la regla de uso 85%-15% (ocupación-cumplimiento) para determinar la prioridad sobre un horario. Fundamentalmente, las Bases contemplan aún de forma más clara, una Regla de uso 85%-15%, con el fin de que los transportistas aéreos tengan la plena certeza de que, de no utilizar los horarios asignados al menos en una proporción de 85%, o bien, tener demoras atribuibles a ellos en un 15% o más, perderán la prioridad sobre los horarios asignados. Esto está previsto en la Base Quinta de las Bases.

Como parte de la mejora de los procedimientos de asignación de horarios es relevante la inclusión del concepto de serie de horarios que será un conjunto de 'cinco o más Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados con un intervalo de diez minutos antes o después de la hora en el mismo día de la semana' (Base Segunda de las Bases). Las series de horarios permitirán una administración aún más eficiente de los Horarios de Aterrizaje y Despegue y facilitarían la evaluación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos. Esto también permitirá a los transportistas aéreos planear mejor sus operaciones y tener certeza sobre las mismas, así como estar en posibilidades de expandir sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios.

Asimismo, para asegurar la entrada de nuevos participantes, reducir la excesiva concentración de mercado, aumentar la disponibilidad de horarios (lo que traería como consecuencia una mayor innovación en rutas), el AICM propone ajustar en sus RO lo conducente para contemplar la figura del nuevo entrante y conformar un fondo de reserva [88].

⁸⁷ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esta medida propuesta por AICM atendería la Recomendación a la Secretaría y al Ejecutivo Federal y las medidas sugeridas por la AI: M1 (intensificar la transparencia el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue) así como con la M1a (realizar y garantizar la asignación horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente), M1b (monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los transportistas aéreos a través del tiempo) y M1c (calificar el uso de los horarios asignados)."

⁸⁸ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esta medida propuesta por AICM atendería las medidas sugeridas por la AI: M4 (Establecer criterios para la conformación inicial del fondo de reserva de horarios), M4b (integrar al fondo de reserva los horarios que se generen al liberar capacidad en el aeropuerto), M4c (incorporar al fondo de reserva los horarios que le fueron asignados a cada transportista aéreo regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho transportista aéreo), M5 (mantenimiento de fondo de reserva), M5a (incorporar al fondo de reserva los horarios que no cumplan los criterios de

El nuevo entrante sería -como lo prevén las Bases (Segunda, fracción XV y Décima Séptima)-: 'un Transportista Aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier hora saturada del día y que no haya operado en el aeropuerto u opere menos de una Serie de Horarios en ese aeropuerto, ese día, en esa hora y que no superen el ocho por ciento de los horarios asignados en la Temporada equivalente anterior'.

El fondo de reserva tendría un amplio inventario en términos previstos por las propias Bases (Segunda, fracción IX y Sexta, fracción III), y se conformaría por los horarios nuevos, los que no sean asignados, devueltos o renunciados, retirados en términos de los criterios de ocupación y uso indebido, así como los horarios retirados por adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del RLA.

El ajuste a las RO del AICM también garantizaría cumplir con la forma de asignación de los horarios del fondo de reserva, en la forma en que lo prevén las Bases (Segunda, fracción IX y Sexta, fracción III):

a) En primer lugar, se asignarán a los Nuevos Entrantes los Horarios de Aterrizaje y Despegue que soliciten en cada hora hasta que dichas solicitudes se agoten o se alcance un 50% del Fondo de Reserva correspondiente a dicha hora, y

b) En segundo lugar, se asignarán los Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitados en cada hora por los Transportistas Aéreos que ya operan en el aeropuerto, así como por los Nuevos Entrantes que hayan solicitado Horarios de Aterrizaje y Despegue y no se les hayan asignado en la fase anterior.

Asimismo, para efecto de los incisos anteriores, en caso de que dos o más Nuevos Entrantes o Transportistas Aéreos, soliciten el mismo horario, el Administrador Aeroportuario les propondrá reconsiderar su solicitud para cambiar el horario solicitado, o bien someterse a una asignación por subasta conforme a los criterios generales que determine la SCT y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, tomando en cuenta la opinión de esa Comisión.

• *2. Externalidades en el mercado del TARP'.*

Como parte de este rubro, la AI señala efectos como la realización de operaciones oficiales y de aviación general que limitan la insuficiente capacidad del aeropuerto, en detrimento de las operaciones de los transportistas aéreos y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por transporte aéreo; las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros transportistas aéreos y la utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el aeropuerto pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura.

Para atenderlos, el AICM propone ajustar sus RO para incorporar una regla clara en relación a que ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de las Bases y además al aviso que se deberá dar a la autoridad aeroportuaria cuando se detecte que haya una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado, para que esa autoridad proceda a la sanción correspondiente [89]. Esto estaría previsto en la Base Tercera, fracción II de las Bases.

Asimismo, conforme a las [sic] Base Vigésima Primera de las Bases, la SCT podrá llevar a cabo estudios para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del RLA. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes. Los

uso, a final de cada temporada), M5b (incorporar al fondo de reserva los horarios que se califiquen como de uso indebido al final de cada temporada), M6 (asignación inicial del fondo de reserva y mercado secundario), M6a (mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del fondo de reserva) y M6b (asignación de la segunda mitad del fondo de reserva)."

⁸⁹ *La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende a la medida sugerida por la AI: M2b (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado)."*

estudios podrán realizarse periódicamente, por lo que podrán ser actualizados cuando la SCT lo considere pertinente ^[90] y el AICM podrá impulsar esos estudios.

Adicionalmente, el AICM propone ajustar sus RO a las Bases para mejorar aún más los procedimientos de asignación de horarios ^[91], que estarían más detallados en las Bases con el fin de generar certeza en los mismos (en las etapas anterior, durante y posterior a la temporada) y cuyo texto normativo de las Bases Sexta, Séptima y Octava se explica por sí mismo.

- '3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor.'

Como parte de este rubro, la AI incluye efectos como que en el procedimiento de asignación existe una disparidad en la información disponible a los transportistas aéreos que resta certeza sobre la disponibilidad de horarios, que existen mecanismos establecidos en la normatividad y reglas de operación que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los transportistas aéreos, que las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.

Para atenderlos, además de lo ya señalado sobre coordinador de horarios, regla de uso y serie de horarios, el AICM propone ajustar sus RO para aclarar y eficientar [sic] la asignación de horarios de temporada, para privilegiarlo como el mecanismo fundamental para generar prioridad sobre los horarios, al tomar en cuenta los porcentajes mínimos de ocupación (85%) y cumplimiento (15%), por ejemplo regla de uso ^[92]. Esto está previsto en la Base Sexta de las Bases.

Se asignarían horarios ad hoc durante la temporada sólo sobre los supuestos de las propias Bases y estos no podrán optar por la prioridad histórica, a menos que formen una serie de horarios al final de la temporada y cumplan con los requisitos de ocupación y cumplimiento. Esto está previsto en la Base Quinta de las Bases.

Estos ajustes, permitirán a los transportistas aéreos planear aún mejor sus operaciones y tener certeza sobre la asignación de horarios.

Asimismo, el AICM propone ajustar sus RO para dar cumplimiento a las reglas de uso indebido que contemplan la Base Décima Segunda de las Bases. Se contempla incluir los supuestos que deberá identificar el coordinador de horarios: un transportista aéreo conserva horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una Operación Coordinada; un Transportista Aéreo conserva horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves; un Transportista Aéreo solicita nuevos horarios que no tenga previsto operar; y/o un Transportista Aéreo solicita horarios para una operación distinta a la indicada, con la intención de obtener una mayor prioridad. El uso indebido tendría consecuencias sobre la prioridad en la

⁹⁰ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende a las medidas sugeridas por la AI: M4a (impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del aeropuerto, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo)."

⁹¹ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende a las medidas sugeridas por la AI: M2 (procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue), M2a (establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada así como para cancelar horarios con anterioridad al inicio de temporada), M2b (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado), M2c (las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias)."

⁹² La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende a las medidas sugeridas por la AI: M2 (procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue), M2b (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado), M2c (las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias), M3 (establecer criterios de utilización de los horarios asignados a los transportistas aéreos), M3a (establecer criterios para calificar como utilizado el horario asignado, reglas de uso)."

asignación de horarios, con lo que se alinean los incentivos para usar correcta y debidamente los mismos [93].

Con respecto a las cancelaciones, el AICM propone ajustar sus RO a las Bases para que, conforme a éstas, si bien una operación podría ser cancelada en cualquier momento, ello implicará que se considerará como un horario no ocupado para efectos del cómputo del porcentaje mínimo de ocupación (con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputables al Transportista Aéreo). Por lo que en principio, una cancelación implica una no ocupación. Esto está contemplado en las Bases Décima Cuarta y Décima Sexta de las Bases.

Esta regla sobre cancelaciones alinea claramente los incentivos para reducir al máximo las cancelaciones (sería mejor ocuparlo, cederlo o intercambiarlo), por su impacto en el cómputo de la ocupación y en consecuencia, del mantenimiento de la prioridad histórica. Esto conduciría a una eficiencia —aún mayor de la que existe— en la ocupación de la infraestructura aeroportuaria.

Con respecto a las devoluciones, el AICM propone ajustar sus RO para apearse a las Bases que contemplan una regla que prevé una fecha límite para que puedan devolverse horarios antes de la temporada; si ésta no se respeta, la prioridad histórica sobre los horarios se perdería [94].

Por otro lado, las asimetrías de información quedarían solventadas con un incremento en la transparencia de la información mediante la publicación en la página de internet del AICM de todo aquello que por disposición de las Bases esté obligado a publicar, y que corresponden a lo que señaló la AI, en síntesis: normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de horarios; operaciones realizadas en tiempo real: calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue, así como aquellos que señalen la duración de cada Temporada operativa; formatos para solicitar horarios; horarios asignados, horarios devueltos y horarios disponibles; reportes de evaluación de ocupación y cumplimiento; determinaciones de uso indebido; recomendaciones del comité de operación y horarios; cesiones e intercambios; inventario de Horarios de Aterrizaje y Despegue previamente al inicio de temporada y fechas y plazos de los procedimientos previstos en las Bases [95].

También cabe destacar los avances que ha tenido el AICM en materia de transparencia y control sobre horarios de aterrizaje y despegue con la adopción de una solución informática de 'servicio de sistema de asignación de franjas horarias' [96] (slotix) y la operación del Plan de Vuelo de Slot Asignado (PLANSA). Asimismo se señalan las mejoras en la disponibilidad de información sobre horarios en el portal de internet del AICM: <https://www.aicm.com.mx/negocios/slots>.

- '4. El comportamiento estratégico: dadas las condiciones de acceso al insumo esencial, se posibilita un comportamiento anticompetitivo por parte de los transportistas aéreos'

Como parte de este rubro, la AI incluye efectos como que las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios asignados, los transportistas aéreos retengan los horarios,

⁹³ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende a las medidas sugeridas por la AI: M3 (establecer criterios de utilización de los horarios asignados a los transportistas aéreos), M3b (Establecer criterios para calificar el uso indebido de un horario asignado)."

⁹⁴ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Las reglas sobre cancelaciones y devoluciones atienden las medidas de la AI: M2a (establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada así como para cancelar horarios con anterioridad al inicio de temporada)."

⁹⁵ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende las medidas de la AI: M1 (intensificar la transparencia el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue) así como con la M1a (realizar y garantizar la asignación horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente), M1b (monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los transportistas aéreos a través del tiempo), M1c (calificar el uso de los horarios asignados), M2 (procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue) y M2a (establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada así como para cancelar horarios con anterioridad al inicio de temporada)."

⁹⁶ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Idem".

lo que se constituye como una barrera a la entrada para los transportistas aéreos obligando a obtener horarios; la inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los transportistas aéreos realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores; la actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos transportistas aéreos quienes pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios-. Las RO permiten que un transportista aéreo tenga la capacidad de ofrecer el número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda; la normatividad aplicable a las cesiones e intercambio de horarios permite que no todos los transportistas aéreos puedan acceder al bien en las mismas condiciones de tal forma que se fomente la competencia.

Para atenderlos, resulta aplicable referir las mejoras a las RO para incorporar lo ya señalado sobre horarios de temporada como mecanismo fundamental para generar prioridad y lo relativo a reglas de uso indebido.

Por cuanto a las cesiones e intercambios, el AICM propone ajustar en sus RO lo conducente para implementar la regla de validez de cesiones e intercambios, por ejemplo, haber utilizado el horario por lo menos dos temporadas equivalentes por el Transportista Aéreo original, y, al menos durante cuatro temporadas equivalentes tratándose de Transportistas Aéreos que hayan obtenido el horario en calidad de Nuevo Entrante [97]. Esta regla evitaría la adquisición de horarios con fines distintos a los de ocupación efectiva por el transportista que logra su asignación.

- '5. El modo de entrada de los transportistas aéreos incide en la valoración que éstos le dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del transportista aéreo sino a la fecha de inicio de operaciones de cada uno de ellos.'

Al respecto se considera que da mayor claridad y certeza en [sic] la regla de uso y la regla de uso indebido (como ya fueron referidas) aseguraría que la participación de mercado tuviera relación con el mérito del transportista aéreo en relación con la utilización y cumplimiento de los horarios que se le asignen.

Fechas para su ejecución

Se propone a esa Comisión ajustar las RO del AICM para hacerlas compatibles con los contenidos de los proyectos regulatorios antes referidos, en un plazo de quince días siguientes al día en que entren en vigor las Bases, así como someterlas a la autorización del regulador dentro de ese mismo plazo.

II. En cumplimiento a lo establecido en la fracción II del artículo 107 de las DRLFCE: el [sic] 'Mecanismos de supervisión verificables', se propone a esa Comisión, lo siguiente:

- (i) Informarle de los ajustes a las RO, en cuanto sean sometidos a la autorización de la SCT.
- (ii) Que una vez que transcurran dos temporadas operativas -siguientes a aquella en que deban asignarse los horarios por series (de conformidad con la Base Séptima de las Bases)-, el AICM realice un estudio económico sobre la eficiencia del mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- (iii) Informarle del cumplimiento de las obligaciones de transparencia (conforme a la Base Décima Octava) en relación a la información que deberá estar disponible públicamente en un portal de internet del AICM, en un plazo no mayor a quince días siguientes al día en que entren en vigor las Bases.
- (iv) Informarle a más tardar el 31 de diciembre de 2017 sobre la experiencia del AICM en relación al uso del 'servicio de sistema de asignación de franjas horarias' adquirido por el AICM (slotix).

Por lo que hace a lo dispuesto por la fracción III del artículo 107 de las DRLFCE: el [sic] 'Elementos de convicción de que las medidas propuestas se materializarán y serán suficientes para eliminar los

⁹⁷ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: "Esto atiende la medida sugerida por la AI: M6b (por lo que se refiere al Mercado secundario)."

problemas de competencia identificados', se señala que los mejores medios de convicción existentes son que:

(i) Los proyectos regulatorios fueron elaborados de manera conjunta entre el AICM y la SCT, y ante la inminencia de su emisión y su entrada en vigor obligará al AICM a modificar sus RO para hacerlas compatibles con los contenidos de dichas Bases, lo que garantiza la atención de los efectos anticompetitivos aducidos por la AI.

(ii) El AICM está operando el 'servicio de sistema de asignación de franjas horarias' (slotix), con la intención de mejorar aún más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue. (ANEXO 3) [98]

(iii) El AICM está operando PLANSA, para brindar transparencia y certeza en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, con la finalidad de mejorar aún más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue, se están llevando acabo los últimos ajustes en su funcionamiento. (ANEXO 4) [99]

En esta tesitura, el AICM señala que está dispuesto, en el marco de la regulación aeroportuaria vigente, a mejorar el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue. [...]"

El PROYECTO DE REFORMA AL RLA, presentado por AICM como anexo al ESCRITO DE MEDIDAS, establece lo siguiente:¹⁰⁰

"Proyecto de Reforma al Reglamento de la Ley de Aeropuertos

Horarios de aterrizaje y despegue

Artículo 99. En el supuesto de que la Secretaría resuelva que un aeródromo se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos, a partir de que surta efectos dicha resolución, el concesionario del aeródromo contará con un coordinador de horarios quien auxiliará al administrador aeroportuario en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.

El coordinador de horarios será una instancia administrativa técnicamente autónoma y su actuación deberá ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones, y llevará a cabo la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue tomando en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras, quien es el encargado de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves.

El coordinador de horarios elaborará un informe mensual que contendrá la calificación por temporada de las estadísticas de cumplimiento de cada horario de aterrizaje y despegue de los transportistas aéreos y las afectaciones generadas por los prestadores de servicios, el cual se entregará al comité de operación y horarios, así como a los transportistas aéreos involucrados.

Los horarios de aterrizaje y despegue serán asignados por series aplicando las bases que para tal efecto emita la Secretaría, las cuales considerarán al menos lo siguiente:

⁹⁸ En relación con lo anterior, AICM presentó el denominado "Anexo 3", mismo que contiene un documento titulado "SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS. --- GUIA [sic] DE OPERACIÓN [SIC]". Dicho documento obra en los folios 36519 a 36562 del EXPEDIENTE.

⁹⁹ En relación con lo anterior, AICM presenta el denominado "Anexo 4", mismo que contiene un documento titulado "RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 03 de FEBRERO DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MÚLTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1". Asimismo, se observa que como parte del denominado "Anexo 4" se incluye una impresión de pantalla que contiene diversos datos y cifras. Los documentos señalados obran en los folios 36563 a 36578 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁰ Véanse el Proyecto de Reformas al RLA en los folios 36499 a 36500 del EXPEDIENTE.

I. El administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante la temporada equivalente anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más;

II. Los horarios nuevos, los retirados en los términos señalados en el inciso anterior, los que sean renunciados por los transportistas aéreos y los que, en su caso, les sean retirados cuando tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 de este Reglamento constituirán un fondo de reserva deberán asignarse a los transportistas aéreos en términos de las bases que emita la Secretaría.

Los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario el horario de aterrizaje y despegue. Los transportistas aéreos que no utilicen los horarios asignados dentro de los dos primeros meses de su inicio de vigencia, por causas imputables a ellos, les será retirado el horario de que se trate, y

III. En caso de que dos o más transportistas aéreos soliciten un mismo horario, los horarios se asignarán por subasta conforme los criterios generales que determine la Secretaría y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público tomando en cuenta la opinión que emita la Comisión Federal de Competencia Económica.”

“Artículo 132 Bis. El subcomité de demoras determinará a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizajes o despegues de aeronaves, oyendo previamente a los transportistas aéreos.

El subcomité de demoras estará integrado por el comandante de aeródromo, quien lo presidirá, el administrador aeroportuario y un representante del órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea.

Cada integrante del subcomité de demoras nombrará un representante titular y un suplente, quienes contarán con voz y voto. En caso de empate, el comandante de aeródromo tiene voto de calidad.

Compete al subcomité de demoras:

I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada;

II. Proponer acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue;

III. Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afectan el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia; y

IV. Elaborar un reporte a la autoridad aeronáutica de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil.

El subcomité de demoras sesionará ordinariamente por lo menos dos veces al mes y extraordinariamente cuando así se requiera.

Las decisiones del subcomité de demoras se tomarán por mayoría de votos que emitan los integrantes.”

El PROYECTO DE BASES, presentado por AICM como anexo al ESCRITO DE MEDIDAS, establece lo siguiente:¹⁰¹

¹⁰¹ Véanse el Proyecto de Reformas al RLA en los folios 36501 a 36518 del EXPEDIENTE.

“BASES GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EN AEROPUERTOS EN CONDICIONES DE SATURACIÓN

PRIMERA. DEL OBJETO

Las presentes Bases tienen por objeto establecer los criterios de carácter general que deben aplicar los Concesionarios Aeroportuarios, a través de sus Administradores Aeroportuarios y Coordinadores de Horarios, el Comité de Operación y Horarios, la Dirección General de Aeronáutica Civil, y el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y el Coordinador de Horarios, en los Aeropuertos en Condiciones de Saturación para llevar a cabo la asignación de los Horarios de Aterrizaje y Despegue de forma imparcial, transparente y no discriminatoria a Transportistas y Operadores Aéreos, así como de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados a los Transportistas Aéreos.

Estas Bases son de cumplimiento obligatorio para los Concesionarios Aeroportuarios, así como para los Transportistas y Operadores Aéreos, y se aplicarán de manera exclusiva en los Aeropuertos en Condiciones de Saturación y en las horas objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo. Asimismo, las presentes Bases serán aplicables al resto de las horas en las que se realicen operaciones en los Aeropuertos en Condiciones de Saturación en campo aéreo en horarios específicos, únicamente respecto de la solicitud, asignación y supervisión por series de Horarios de Aterrizaje y Despegue.

SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES

Para efectos de las presentes Bases se entiende por:

I. Administrador Aeroportuario: persona física designada por el concesionario o permisionario de un aeropuerto, que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo, términos del artículo 2, fracción VII de la Ley de Aeropuertos;

II. Aeropuerto en Condiciones de Saturación: aeropuerto respecto del cual la Secretaría ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo de conformidad con el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

III. Capacidad de Operación del Aeropuerto: el número máximo de operaciones por hora que puede atender las instalaciones del aeropuerto en campo aéreo, esto es pistas, calles de rodaje y plataformas en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

IV. Cesión o Intercambio de Horarios: un proceso por el que se ceden o intercambian los horarios asignados de un Transportista Aéreo a otro;

V. Comité de Operación y Horarios: el comité integrado en términos del artículo 61 de la Ley de Aeropuertos;

VI. Concesionario Aeroportuario: sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, la cual cuenta con una concesión otorgada por la Secretaría en términos del artículo 10 de la Ley de Aeropuertos;

VII. Coordinador de Horarios: el órgano auxiliar del Administrador Aeroportuario encargado de supervisar, evaluar y calificar el uso y el cumplimiento de los horarios asignados a los Transportistas Aéreos, con base en la información correspondiente a los horarios asignados por el Administrador Aeroportuario, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los Transportistas Aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos o de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el Administrador Aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del Subcomité de Demoras del aeropuerto;

VIII. *Demora*: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o después del horario de aterrizaje y despegue asignado por el Administrador Aeroportuario;

IX. *Fondo de Reserva*: los Horarios Nuevos, los que no sean asignados, los que sean devueltos o renunciados por los Transportistas Aéreos antes de que concluya el periodo de asignación de horarios de Temporada de conformidad con lo establecido en la Base Décima Tercera, los que sean retirados a los Transportistas Aéreos en términos de los criterios de ocupación y uso indebido previstos en las presentes Bases, así como los horarios que les sean retirados a los Transportistas Aéreos cuando tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

X. *Horario Ad Hoc*: un horario asignado que no puede optar por la Prioridad Histórica;

XI. *Horario de Aterrizaje y Despegue*: es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el Administrador Aeroportuario a un Transportista u Operador Aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto para una Temporada, en términos de los artículos 63 de la Ley de Aeropuertos y 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

XII. *Horario Histórico*: es el Horario de Aterrizaje o Despegue que se asigna a cada Transportista Aéreo con base en la Prioridad Histórica. El criterio de Prioridad Histórica se aplicará a una serie de horarios que se hayan ocupado o utilizado como mínimo en una proporción igual o mayor al 85%, del total de los horarios que formaron parte de la serie en la Temporada equivalente anterior, de conformidad con los criterios de cómputo por series y calificación, así como en términos de los criterios de uso indebido previstos en las presentes Bases;

XIII. *Horario Nuevo*: es el Horario de Aterrizaje o Despegue que no cuenta con un antecedente histórico de asignación en la organización y planeación de las operaciones del Administrador Aeroportuario y que por disposición de la Secretaría incrementa el número de operaciones por hora que en campo aéreo puede atender el aeropuerto;

XIV. *Intercambio de Horarios*: proceso por el que los horarios asignados se intercambian de forma individual entre Transportistas Aéreos en el mismo aeropuerto;

XV. *Nuevo Entrante*: un Transportista Aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier hora saturada del día y que no haya operado en el aeropuerto u opere menos de una Serie de Horarios en ese aeropuerto, ese día, en esa hora y que no superen el ocho por ciento de los horarios asignados en la Temporada Equivalente anterior;

XVI. *Operación Coordinada*: acuerdos entre dos o más Transportistas Aéreos, celebrados previo aviso al administrador aeroportuario, a la autoridad aeronáutica y autorización de las demás autoridades competentes, para operar un Horario de Aterrizaje y Despegue asignado originalmente a uno de ellos;

XVII. *Operador Aéreo*: es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a) de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, de conformidad con los artículos 2, fracción III del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 2, fracción VI del Reglamento de la Ley de Aviación Civil;

XVIII. *Prioridad Histórica*: es la máxima prelación que obtiene un Transportista Aéreo para la asignación de una serie de Horarios de Aterrizaje y Despegue por haberla ocupado en la Temporada anterior equivalente, en términos de los artículos 95, fracción I, inciso b) y 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

IX. *Periodo de Asignación de Horarios*: es el periodo, previo al inicio de cada Temporada, en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con el procedimiento previsto en las presentes Bases y el calendario señalado en la Base Vigésima;

XX. *Secretaría*: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

XXI. Serie de Horarios: conjunto de cinco o más Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados con un intervalo de 10 minutos antes o después de la hora en el mismo día de la semana;

XXII. Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo y termina el último sábado de octubre o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre y termina el último sábado de marzo;

XXIII. Temporadas Equivalentes: las temporadas invernales consecutivas (dos inviernos) o temporadas de verano consecutivas (dos veranos), en oposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y otra de invierno);

XXIV. Transportista Aéreo: es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos del artículo 2, fracción II del Reglamento de la Ley de Aeropuertos;

XXV. UTC: es el tiempo Universal Coordinado, también conocido como Z o GMT. Todos los horarios, incluyendo los Horarios Históricos, se expresan en UTC, a no ser que los procedimientos acordados permitan usar la hora local, y

XXVI. Vuelo de Sección Extra: vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional o internacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente, en términos de los artículos 23 y 29 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

TERCERA. DE LOS PRINCIPIOS GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los Horarios de Aterrizaje y Despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el Administrador Aeroportuario.

El Administrador Aeroportuario, oyendo las recomendaciones del Comité de Operación y Horarios y de conformidad con los reportes emitidos en términos de la Base Décima Primera por el Coordinador de Horarios, asignará los Horarios de Aterrizaje y Despegue a los Transportistas y Operadores Aéreos que los soliciten cada Temporada con la finalidad de organizar y planear los vuelos en el aeropuerto, así como de hacer un uso eficiente de la capacidad de operación del mismo.

El Administrador Aeroportuario asignará los Horarios de Aterrizaje y Despegue conforme a la capacidad de operación declarada en el aeropuerto; la cantidad de Horarios de Aterrizaje y Despegue asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del aeropuerto.

Para fines de asignación se seguirán los principios siguientes:

I. El Administrador Aeroportuario asignará los Horarios de Aterrizaje y Despegue, en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a) del Reglamento de la Ley Aeropuertos y conforme lo dispuesto en la Base Sexta.

II. Ningún Transportista u Operador Aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de las presentes Bases y cuente con la autorización por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos de los artículos 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Estarán exceptuadas de lo previsto en el párrafo anterior, las operaciones de aterrizaje de emergencia, los casos de fuerza mayor y los previstos en las presentes Bases.

Cuando el Administrador Aeroportuario o el Coordinador de Horarios detecten que un Transportista u Operador Aéreo ha realizado una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado,

deberá dar aviso de inmediato al Comandante del aeropuerto para que proceda a la sanción correspondiente.

III. Los Horarios de Aterrizaje y Despegue no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, el Transportista Aéreo que los tenga asignados puede cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro, previa notificación al Administrador Aeroportuario.

IV. La determinación de la ocupación de horarios se basará en las horas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas); todas las actividades relacionadas con los horarios, incluida la determinación de Horarios Históricos se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.

CUARTA. DE LAS OPERACIONES PROHIBIDAS

Para todas las horas declaradas como saturadas estará prohibida la asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue por parte del Administrador Aeroportuario para las operaciones de las aeronaves siguientes:

I. De servicio privado con matrícula XB, esto es, aeronaves civiles mexicanas de servicio privado, en términos del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil;

II. De Estado con Matrícula XC, esto es, aeronaves de Estado, distintas de las militares y de seguridad nacional, en términos del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil; y

III. Extranjeras destinadas a:

a) Vuelos privados internacionales;

b) Vuelos corporativos internacionales;

c) Vuelos de demostración internacionales;

d) Vuelos de traslado para su internación e importación al país; y

e) Taxi aéreo para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.

Quedan excluidas de la prohibición y de la asignación de horarios las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por aeronaves de ala rotativa.

En ningún caso y bajo ninguna circunstancia el Administrador Aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de las horas determinadas como saturadas por la Secretaría.

El Administrador Aeroportuario dará aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando advierta que algún Transportista u Operador Aéreo ha realizado alguna de las operaciones prohibidas referidas para que, en su caso, se proceda a la sanción correspondiente.

QUINTA. DE LOS CRITERIOS DE OCUPACIÓN Y LA ELEGIBILIDAD PARA LA PRIORIDAD HISTÓRICA

La Prioridad Histórica sobre una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del aeropuerto, cuando al Transportista Aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones tuvo Demoras, por razones imputables al Transportista Aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones.

Para efectos de contabilizar dichos porcentajes de ocupación, no se considerará como horario ocupado aquél asignado sobre el cual:

I. No se realice la operación o se cancele por causas imputables al Transportista Aéreo a quien se le asignó el horario; o

II. Se registre una Demora imputable al Transportista Aéreo a quien se le asignó el horario.

La ocupación de cada serie de horarios se calculará conforme fue asignada, contabilizando para tal efecto los horarios de la serie que fueron asignados al Transportista Aéreo y calculando el porcentaje alcanzado por horarios ocupados en la serie.

Si un Transportista Aéreo tiene más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará conforme fue asignada. Asimismo, si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios.

Los Transportistas Aéreos deberán avisar al Administrador Aeroportuario las modificaciones de tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio, a fin de que no afecten a la elegibilidad para ejercer la prioridad sobre los Horarios de Aterrizaje y Despegue.

Los horarios asignados para casos de Vuelos de Sección Extra, rescate y protección de pasajeros y los solicitados por la autoridad competente que sea sujeto a un programa de beneficio federal por convenio binacional no podrán optar por la Prioridad Histórica.

En caso de que un Transportista Aéreo se encuentre sujeto a concurso mercantil no quedará exento del cumplimiento de los criterios de ocupación, puntualidad y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los porcentajes de ocupación y Demoras de una serie de horarios que hayan sido cedidos, intercambiados u operados de manera coordinada, serán evaluados en términos de la Base Décima Quinta.

Sin perjuicio de lo anterior, el Administrador Aeroportuario deberá atender a lo dispuesto en el artículo 99, fracción II del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

SEXTA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE DE TEMPORADA

El Administrador Aeroportuario realizará la asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue de Temporada mediante Series de Horarios, basándose en la solicitud que para ese efecto presenten los Transportistas Aéreos, conforme al calendario previsto en la Base Vigésima y aplicando el orden siguiente:

I. Las Series de Horarios de Aterrizaje y Despegue sobre las cuales los Transportistas Aéreos tengan Prioridad Histórica.

II. Las Series de Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitadas por Transportistas Aéreos a cambio de Series de Horarios sobre los cuales tengan Prioridad Histórica y que se realicen conforme a lo siguiente:

a) El número de horarios que comprende la serie o, en su caso, las series sobre las cuales se tiene Prioridad Histórica y que se pretendan cambiar debe ser igual o mayor al número de horarios comprendidos en la serie o las series que se pretenden obtener mediante el cambio;

b) El cambio está sujeto a la disponibilidad de las series y los horarios que se solicitan:

c) Únicamente podrán realizarse cambios respecto de horarios que correspondan a horas objeto de saturación en campo aéreo, y

d) Cuando existan dos solicitudes de cambio sobre el mismo horario y/o serie, éste se asignará tomando en consideración los criterios siguientes:

1. El Transportista Aéreo que opere con un índice de cumplimiento mayor en sus horarios en términos del criterio de ocupación previsto en la Base Quinta;

2. Las solicitudes de horarios que tengan por objeto la prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año;

3. *El periodo efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio, es decir, el Transportista Aéreo que solicite la asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un periodo de operación mayor en la misma temporada;*

4. *Cuando una veda en un aeropuerto genere un problema de horarios en cualquier otro lugar, deberá tenerse en cuenta al Transportista Aéreo cuya programación esté restringida por la veda, esto es, una mayor frecuencia o una mayor cantidad de vuelos por semana, no implicará una mayor prioridad en la asignación de horarios.*

De realizarse un cambio en los horarios de una serie, el Transportista Aéreo que lo solicita perderá la Prioridad Histórica sobre los horarios de la serie que originalmente tenía y que ya no podrá operar o utilizar en virtud del cambio, obteniendo la Prioridad Histórica de los horarios de la serie asignada mediante cambio.

III. Los horarios que no hayan sido asignados conforme a las fracciones anteriores, así como los del Fondo de Reserva, conforme a lo siguiente:

a) En primer lugar, se asignarán a los Nuevos Entrantes los Horarios de Aterrizaje y Despegue que soliciten en cada hora hasta que dichas solicitudes se agoten o se alcance un 50% del Fondo de Reserva correspondiente a dicha hora, y

b) En segundo lugar, se asignarán los Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitados en cada hora por los Transportistas Aéreos que ya operan en el aeropuerto, así como por los Nuevos Entrantes que hayan solicitado Horarios de Aterrizaje y Despegue y no se les hayan asignado en la fase anterior.

Para efecto de los incisos anteriores, en caso de que dos o más Nuevos Entrantes o, Transportistas Aéreos, soliciten el mismo Horario de Aterrizaje y Despegue, el Administrador Aeroportuario les propondrá reconsiderar su solicitud para cambiar el Horario de Aterrizaje y Despegue solicitado, o bien someterse a una asignación por subasta conforme a los criterios generales que determinen la Secretaría y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, tomando en cuenta la opinión que emita la Comisión Federal de Competencia Económica.

En el caso de la subasta, el Horario de Aterrizaje y Despegue se asignará al Transportista Aéreo o Nuevo Entrante que ofrezca el mayor porcentaje adicional sobre el pago de las tarifas correspondientes a las requeridas para el uso del horario de aterrizaje y despegue, en los términos autorizados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

IV. Será responsabilidad del Administrador Aeroportuario informar al Coordinador de Horarios los horarios asignados antes del inicio de la Temporada.

El procedimiento de asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue de Temporada previsto en la presente Base se llevará a cabo conforme al calendario previsto en la Base Vigésima.

El Administrador Aeroportuario deberá asignar la totalidad de Horarios Aterrizaje y Despegue que sean solicitados y tenga disponibles conforme a las presentes Bases.

Las solicitudes de Horarios Históricos de Temporada por parte de los Transportistas Aéreos deberán realizarse con base en series de horarios y presentarse para cada Temporada en las fechas determinadas en el calendario que el Administrador Aeroportuario publique. Al presentar su solicitud, los Transportistas Aéreos deberán usar los formatos de mensajes especificados por el Administrador Aeroportuario y, en su caso, señalar la prioridad sobre el horario.

Las solicitudes de horarios deberán contener, cuando menos, la información siguiente:

a) La fecha en la que se presenta la solicitud;

b) El día y horario específico de cada operación que se pretenda realizar;

c) Si es operación de aterrizaje o despegue;



- d) La ruta;
- e) El número del vuelo;
- f) Las características de la aeronave que se pretende utilizar en la operación, y
- g) Tratándose de Horarios Nuevos, se deberá indicar además si se solicita una Serie de Horarios u horarios individuales para completar series en esa calidad.

El Administrador Aeroportuario no considerará las solicitudes que no contengan la información señalada.

El Administrador Aeroportuario deberá verificar que los horarios solicitados en series por los Transportistas Aéreos efectivamente se apeguen a la definición de Serie de Horarios prevista en la Base Segunda.

El Administrador Aeroportuario deberá verificar si el Transportista Aéreo, efectivamente califica como Nuevo Entrante en términos de la Base Décima Séptima.

SÉPTIMA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN INICIAL DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Únicamente durante las dos Temporadas inmediatas siguientes a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a la entrada en vigor de las presentes Bases a un aeropuerto previamente declarado como saturado, según sea el caso, el Coordinador de Horarios, o el Administrador Aeroportuario en caso de que el Coordinador de Horarios no haya sido designado al momento en que dé inicio el periodo de asignación de horarios de Temporada, deberá identificar los Horarios Históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación, puntualidad y uso indebido que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la Temporada inmediata anterior.

El Administrador Aeroportuario deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de conformidad con los criterios y prioridades previstos en la Base Sexta.

De conformidad con lo establecido en el artículo 99 del Reglamento de la Ley Aeropuertos y en las presentes Bases, a partir del inicio del periodo de asignación para la tercera Temporada siguiente a la entrada en vigor de la declaratoria de saturación o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria a partir de la tercera Temporada inmediata siguiente a la entrada en vigor de las presentes Bases, según sea el caso, los Horarios de Aterrizaje y Despegue de Temporada deberán ser solicitados y asignados mediante Series de Horarios. Asimismo, para efectos de la calificación en materia de su ocupación y puntualidad, a partir de la tercera Temporada siguiente a que se apliquen las presentes Bases, todos los Horarios de Aterrizaje y Despegue de Temporada asignados se contabilizarán y calificarán mediante Series de Horarios y será responsabilidad de los Transportistas Aéreos conformarlas para efectos de conservar la Prioridad Histórica sobre las mismas.

OCTAVA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE AD HOC

Podrán asignarse como Horarios Ad Hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los Transportistas Aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de Temporada de conformidad con el calendario previsto en la Base Vigésima, lo establecido en la Base Décima Tercera y cuando sean cancelados por los Transportistas Aéreos en los términos establecidos en las Base Décima Cuarta.

Dichos horarios serán asignados conforme a lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la Base Tercera, y serán considerados Horarios Ad Hoc.

Las Series de Horarios de Aterrizaje y Despegue formadas al final de la Temporada Equivalente previa, por el Transportista Aéreo que solicitó y ocupó los Horarios Ad Hoc, siempre y cuando hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta tendrán Prioridad Histórica.

El Administrador Aeroportuario deberá publicar en la página de Internet que sea habilitada por el concesionario del aeropuerto que corresponda, la lista vigente de todos los Horarios Ad Hoc que se encuentren disponibles para ser asignados durante la Temporada, debiendo actualizar la información en forma oportuna, cada vez que exista un Horario Ad Hoc disponible y cada vez que se asigne.

NOVENA. DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS EN AEROPUERTOS EN CONDICIONES DE SATURACIÓN

De conformidad con el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, en cada Aeropuerto se constituirá un Comité de Operación y Horarios.

El Comité de Operación y Horarios emitirá sus recomendaciones relacionadas con la asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue.

Las recomendaciones referidas que emita el Comité de Operación y Horarios deberán publicarse en la página oficial de Internet del aeropuerto. En ningún caso las recomendaciones emitidas por el Comité de Operación y Horarios serán vinculantes.

DÉCIMA. DEL COORDINADOR DE HORARIOS

El Concesionario Aeroportuario contará con un Coordinador de Horarios quien auxiliará al Administrador Aeroportuario en la asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue, así como en la supervisión, evaluación y calificación de su ocupación y cumplimiento con base en las resoluciones del Subcomité de Demoras y en los términos de las Bases Quinta, Décima Primera, Décima Segunda y Décima Sexta.

El Coordinador de Horario será una instancia administrativa técnicamente autónoma y su actuación deberá ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones.

El Coordinador de Horarios será la instancia responsable de recibir y aplicar los resultados reportados por el Subcomité de Demoras para determinar el cumplimiento de los horarios asignados a los Transportistas Aéreos para la Temporada.

Para la designación del Coordinador de Horarios, el Concesionario Aeroportuario deberá emitir la convocatoria pública correspondiente dentro del primer mes inmediato siguiente a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeródromo o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria dentro del primer mes inmediato siguiente a la entrada en vigor de las presentes bases, según sea el caso.

La Secretaría, el Concesionario Aeroportuario y el prestador de servicios a la navegación aérea elegirán de manera colegiada, por mayoría de votos, como Coordinador de Horarios al aspirante que consideren que cumple con los requisitos establecidos en la convocatoria. El resultado deberá publicarse en la página de internet del aeródromo.

El Concesionario Aeroportuario deberá diseñar criterios de evaluación de desempeño del Coordinador de Horarios que sean acordes con las presentes bases y estándares internacionales. Para tal efecto, deberá tenerse en cuenta, entre otras cuestiones, la calidad del servicio que el Coordinador de Horarios brinde en términos de la transparencia y puntualidad con la que realice las entregas de los reportes que le corresponde emitir en términos de las presentes bases.

DÉCIMA PRIMERA. DE LA SUPERVISIÓN, EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LA OCUPACIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El Coordinador de Horarios supervisará, evaluará y calificará la ocupación, así como el cumplimiento del horario asignado y tomará en cuenta la resolución definitiva que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los Transportistas Aéreos.

Para ello, considerará la información correspondiente a los horarios asignados por el Administrador Aeroportuario, los programas de Vuelo o itinerarios comerciales de los Transportistas Aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, o de las operaciones de llegada o salida de los Vuelos registrados por el Administrador Aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

La Secretaría, de forma directa o a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano o, en su caso, el órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea, así como el Administrador Aeroportuario y los Transportistas Aéreos, proporcionarán la información que requiera el Coordinador de Horarios para el cumplimiento de sus funciones. En caso de que el Administrador Aeroportuario y los Transportistas Aéreos no proporcionen la información solicitada, el Coordinador de Horarios dará aviso a la Secretaría para los efectos legales que correspondan.

El Coordinador de Horarios identificará y supervisará cada operación efectuada por los Transportistas Aéreos en la Temporada correspondiente; asimismo contabilizará la ocupación de cada Serie de Horarios asignada a los Transportistas Aéreos y calculará el porcentaje de ocupación total de la serie o del cumplimiento de éstos de conformidad con lo establecido en la Base Quinta.

El Coordinador de Horarios informará mensualmente al Administrador Aeroportuario y a los Transportistas Aéreos acerca de las Series de Horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación, en términos del criterio previsto en la Base Quinta, las Demoras imputables a los Transportistas Aéreos y los casos de uso indebido.

El Coordinador de Horarios presentará el reporte final de la evaluación de los horarios al Administrador Aeroportuario dentro del mes inmediato siguiente a la fecha en que concluya la Temporada correspondiente con la finalidad de que el Administrador Aeroportuario y los Transportistas Aéreos puedan prepararse para el periodo de asignación de horarios de la siguiente Temporada equivalente.

DÉCIMA SEGUNDA. DEL USO INDEBIDO DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Previamente a que se realicen las operaciones, el Coordinador de Horarios deberá llevar a cabo las acciones preventivas siguientes:

- I. Revisión de la información contenida en las solicitudes de horarios presentadas por los Transportistas Aéreos;*
- II. Revisión de los itinerarios de los Transportistas Aéreos y, en caso de estar disponible, la información comercial publicada en fuentes de acceso público como páginas de Internet, boletos, entre otras;*
- III. Revisión del programa de Vuelo del controlador de tráfico aéreo; y*
- IV. Las demás que se considere pertinentes.*

Con base en las acciones señaladas y los horarios asignados por el Administrador Aeroportuario, el Coordinador de Horarios deberá identificar si se presenta alguno de los supuestos de uso indebido antes del inicio de las operaciones siguientes:

- 1. Un Transportista Aéreo conserva horarios que no tenga previsto operar, ceder, intercambiar o usar en una Operación Coordinada;*
- 2. Un Transportista Aéreo conserva horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves;*
- 3. Un Transportista Aéreo solicita nuevos horarios que no tenga previsto operar; o*

4. *Un Transportista Aéreo solicita horarios para una operación distinta a la indicada, con la intención de obtener una mayor prioridad.*

No será considerado como uso indebido los cambios en ruta o los cambios de aeronave.

Cuando se determine uso indebido por el Coordinador de Horarios, el Transportista Aéreo no tendrá derecho a la elegibilidad de la Prioridad Histórica y, en caso de que solicite Horarios de Aterrizaje y Despegue, se le asignará conforme a las reglas aplicables al Fondo de Reserva, independientemente de las sanciones que establecen las disposiciones aplicables.

DÉCIMA TERCERA. DE LA DEVOLUCIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los Transportistas Aéreos sólo podrán conservar los horarios que pretendan operar, ceder, intercambiar o utilizar en una Operación Coordinada. En caso contrario deberán devolver todos los Horarios de Aterrizaje y Despegue que no tengan previsto utilizar en la Temporada antes de las fechas límite conforme al calendario de la Base Vigésima. Los Transportistas Aéreos conservarán la prioridad sobre los Horarios de Aterrizaje Despegue para la asignación en la Temporada próxima equivalente. En caso de que los devuelvan de manera posterior a la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima, perderán prioridad sobre esos horarios.

Los Horarios de Aterrizaje y Despegue devueltos pasarán a formar parte del Fondo de Reserva y serán asignados de conformidad con lo establecido en las Bases Sexta y Séptima.

En aquellos casos en que los horarios sean devueltos por los Transportistas Aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de Temporada, se considerarán Horarios Ad Hoc durante la Temporada, de conformidad con lo establecido en la Base Octava.

El Administrador Aeroportuario elaborará la lista que contendrá: horario devuelto, Transportista Aéreo y fecha de su devolución. Dicha lista deberá publicarse en términos de lo establecido en las Bases Décima Octava y Vigésima.

Los Transportistas Aéreos que devuelvan Series de Horarios después de la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima y soliciten nuevamente la misma Serie de Horarios se les asignarán conforme a las reglas aplicables al Fondo de Reserva.

Si un Transportista Aéreo deja de operar en un Aeropuerto en Condiciones de Saturación deberá devolver inmediatamente al Administrador Aeroportuario todos los horarios asignados para el resto de esa Temporada y para la Temporada siguiente, para ser integrados al Fondo de Reserva.

Los horarios asignados a un Transportista Aéreo que deje de tener una concesión o permiso válido, conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley de Aviación Civil o esté en liquidación o quiebra pasarán inmediatamente al Fondo de Reserva para que el Administrador Aeroportuario los asigne a otros Transportistas Aéreos, en términos de las presentes Bases.

DÉCIMA CUARTA. DE LA CANCELACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Una operación podrá ser cancelada en cualquier momento, sin embargo, para efectos de la contabilización del porcentaje de ocupación, el horario que haya sido cancelado será contabilizado como no ocupado, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputables al Transportista Aéreo conforme a lo previsto en la Base Décima Sexta.

Los Transportistas Aéreos deberán realizar todas las cancelaciones de días festivos antes o en el mismo día de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de internet del aeropuerto, de conformidad con la Base Vigésima, para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de ocupación.

DÉCIMA QUINTA. DE LA CESIÓN, INTERCAMBIO Y OPERACIÓN COORDINADA DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los Horarios de Aterrizaje y Despegue asignados a los Transportistas Aéreos, podrán cederse o intercambiarse u operarse coordinadamente de común acuerdo entre ellos previa notificación al Administrador Aeroportuario y siempre que estén al corriente de sus pagos en términos del artículo 98 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos.

Únicamente los horarios que sean objeto de Operaciones Coordinada en términos del párrafo anterior, conservarán su registro de ocupación y puntualidad a cargo del Transportista Aéreo al que hayan sido originalmente asignados.

Para la validez de las Cesiones e Intercambios de horarios, los Transportistas Aéreos deberán:

I. Estar al corriente en el pago de sus obligaciones firmes y exigibles derivadas de contribuciones por el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo, o del pago que las sustituya, así como de las derivadas de contraprestaciones por servicios aeroportuarios; y

II. Haber utilizado el horario por lo menos dos Temporadas equivalentes por el Transportista Aéreo original, y, al menos cuatro Temporadas equivalentes tratándose de Transportistas Aéreos que hayan obtenido el horario en calidad de Nuevo Entrante.

El Transportista Aéreo que pretenda llevar a cabo una cesión o intercambio de horarios deberá notificar su intención al Administrador Aeroportuario tres meses antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación deberá indicar los horarios objeto de cesión o intercambio y la fecha efectiva de la misma. El Transportista Aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el Coordinador de Horarios esté en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de cesión o intercambio.

El Coordinador de Horarios confirmará, de ser el caso, que todos los Transportistas Aéreos involucrados en la cesión o el intercambio cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de la operación, así como los requisitos previstos en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

El Transportista Aéreo será responsable de todos los requisitos de solicitud, su ocupación y cumplimiento. El incumplimiento de alguno de estos requisitos será motivo para determinar un horario como no ocupado y ser considerado dentro de la evaluación de ocupación y puntualidad.

La prioridad para la asignación en las Operaciones Coordinadas e intercambios para la próxima Temporada equivalente deberá permanecer con quien los tuvo asignados previo inicio de la Temporada.

El Administrador Aeroportuario podrá retirar los horarios objeto de una Cesión o Intercambio de Horarios, cuando:

a) No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé un uso indebido, previstos en las presentes Bases, y

b) Se realicen en contravención de lo establecido en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la presente Base.

La aplicación de lo dispuesto por esta Base se entiende sin perjuicio de las normas sobre competencia.

DÉCIMA SEXTA. DE LAS CAUSAS NO IMPUTABLES A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

No serán imputables a los Transportistas Aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestran que éstas se deben a alguno de los motivos o circunstancias que se describen a continuación:

I. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los Transportistas Aéreos y que tengan como consecuencia:

a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave generalmente utilizada para efectuar el servicio aéreo en cuestión;

- b) El cierre de un aeródromo o aeropuerto o del espacio aéreo; o
- c) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión en operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

II. Interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que al Transportista Aéreo le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones.

En cualquier caso, el Transportista Aéreo deberá demostrar al Subcomité de Demoras, dentro de los siete días hábiles siguientes a aquél que corresponda al último horario de la serie asignada, que la causa de cancelación u operación no realizada no les es imputable, instancia que resolverá sobre la responsabilidad y la causa de la cancelación, lo anterior para efectos de que el Coordinador de Horarios realice la calificación y evaluación a la que se hace referencia en las Bases Quinta, Décima Primera y Décima Segunda.

DÉCIMA SÉPTIMA. DE LOS NUEVOS ENTRANTES

Los Nuevos Entrantes deberán demostrar ante el Administrador Aeroportuario las capacidades establecidas en el artículo 9, fracciones I, II y IV de la Ley de Aviación Civil para realizar operaciones con los horarios solicitados.

Los horarios asignados a Nuevos Entrantes, no podrán ser cedidos, intercambiados u operados coordinadamente hasta que transcurra el plazo previsto en la fracción II de la Base Décima Quinta.

DÉCIMA OCTAVA. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

El Administrador Aeroportuario, adicionalmente a lo dispuesto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto, lo siguiente:

I. La totalidad de la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los Horarios de Aterrizaje y Despegue. Esta información deberá actualizarse cada Temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los Horarios de Aterrizaje y Despegue;

II. Todas las operaciones de aterrizaje y despegue que se realicen en tiempo real, identificando al Transportista Aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal;

III. El calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con procedimientos de asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue, así como aquellos que señalen la duración de cada Temporada operativa, el cual deberá publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios;

IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los Transportistas y Operadores Aéreos;

V. Los Horarios de Aterrizaje y Despegue asignados, especificando los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes:

- a) El nombre del Transportista u Operador Aéreo a quien le fue asignado cada horario;
- b) La forma en que se constituyen las series de horarios asignadas cada Temporada;
- c) Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue;

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios.

VI. La lista de horarios devueltos, la cual deberá ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

VII. Los Horarios de Aterrizaje y Despegue que se encuentren disponibles durante la Temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles;

VIII. Los reportes mensuales, así como el reporte final, de la evaluación de la ocupación por parte del Coordinador de Horarios, especificando el porcentaje de ocupación alcanzado en cada serie de horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

IX. El informe mensual con las determinaciones del coordinador de horarios relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación, de conformidad con las Bases Quinta y Décima Primera; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

X. Las determinaciones de uso indebido, especificando a los responsables, las razones de su determinación y las acciones tomadas en consecuencia, en términos de la Base Décima Segunda. Lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XI. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XII. Las cesiones, intercambios y Operaciones Coordinadas de Horarios de Aterrizaje y Despegue autorizados;

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda.

XIII. Las demás que determine el administrador aeroportuario.

El Administrador Aeroportuario garantizará que la información sea registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, cuyos resultados puedan ser publicados, para efectos de corroborar la actuación del Coordinador de Horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios.

DÉCIMA NOVENA. DE LAS HERRAMIENTAS PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El Concesionario Aeroportuario deberá proveer al Administrador Aeroportuario las herramientas tecnológicas de uso reconocido internacionalmente que permitan una eficiente administración de los Horarios de Aterrizaje y Despegue y la generación de la información relacionada con el uso de los mismos, incluyendo la vinculación con el Horario de Aterrizaje y Despegue con el plan de Vuelo.

Los Transportistas Aéreos que operen en los Aeropuertos en Condiciones de Saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones dentro del plazo que al efecto se determine.

VIGÉSIMA. DEL CALENDARIO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Ciento cincuenta días antes del inicio de cada Temporada, el Administrador Aeroportuario deberá publicar en la página de Internet del aeropuerto, los Horarios de Aterrizaje y Despegue con que cuenta el aeropuerto, agrupados en sesenta minutos. Asimismo, el Administrador Aeroportuario deberá publicar con la misma antelación el calendario que contenga todas las fechas y plazos considerados en los procedimientos de asignación de horarios, incluyendo todos los procedimientos previstos en las presentes Bases.

El Administrador Aeroportuario deberá señalar las fechas o plazos específicos en los se compromete a publicar la información correspondiente señalada en las presentes Bases.

VIGÉSIMA PRIMERA. DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

La Secretaría podrá llevar a cabo estudios para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

Los estudios podrán realizarse periódicamente, por lo que podrán ser actualizados cuando la Secretaría lo considere pertinente.

VIGÉSIMA SEGUNDA. DE LA INTERPRETACIÓN DE ESTAS BASES

La interpretación para efectos administrativos de las presentes Bases y la resolución de los casos no previstos en las mismas estará a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Las presentes Bases entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Los Administradores Aeroportuarios de Aeropuertos en Condiciones de Saturación en el campo aéreo, dentro de los quince días siguientes a la publicación en el Diario Oficial de la Federación de las presentes Bases, deberán someter a autorización de la Secretaría las modificaciones a sus reglas de operación de asignación de horarios para hacerlas compatibles con las mismas.

TERCERO. Se abroga la circular obligatoria CO SA-30/12 emitida el diecisiete de mayo de dos mil doce.

CUARTO. Con excepción de aquellos casos en los que se determine que ya no existen condiciones de saturación en campo aéreo en la totalidad de los horarios de un aeropuerto, en ningún otro caso la emisión de declaratorias de saturación en campo aéreo emitidas en términos del artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos o la realización de nuevos estudios de capacidad realizados en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la Base Vigésima Primera, podrán suspender interrumpir los plazos previstos en las presentes Bases o la aplicación de las normas contenidas en las mismas.

Dado en la Ciudad de México, el ___ de ___ de dos mil diecisiete.”

Posteriormente, AICM señaló lo siguiente mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES.¹⁰²

“Por medio de este escrito, vengo a desahogar en legal tiempo y forma el requerimiento realizado por esa H. Comisión mediante proveído de 31 de enero de 2017. (Anexo 1)

Asimismo, ofrezco el Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación (‘Nuevo Proyecto Regulatorio), el cual se ajusta a las mejores prácticas internacionales en competencia económica, cumpliendo de forma idónea y viable con las Directrices Mundiales de Slots emitidas por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y las medidas pronunciadas por la Autoridad Investigadora en su Dictamen Preliminar. (ANEXO 2).

Cabe señalar que en su momento la SCT impulsará las modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos con el objeto de que sean compatibles con el “Nuevo Proyecto de Bases”.

Por lo expuesto,

A esa H. Comisión, atentamente pido se sirva:

PRIMERO.- Tener por desahogado el requerimiento de fecha 31 de enero de 2017, notificado a esta entidad el mismo día.

¹⁰² Véanse dichas manifestaciones en el folio 36678 del EXPEDIENTE.

SEGUNDO.- Tener por realizadas las manifestaciones expresadas en este escrito.

TERCERO.- Dejar sin efectos el proyecto de Bases presentado con el escrito de 26 de enero de 2017.

CUARTO.- Admitir a trámite el 'Nuevo Proyecto de Bases que contempla las medidas de competencia propuestas por esa Comisión y las Directrices de la IATA'.

QUINTO.- Dar por terminado el procedimiento que nos ocupa."

En relación con las aclaraciones solicitadas mediante el acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete, AICM realizó las siguientes manifestaciones a través del ESCRITO DE ACLARACIONES:¹⁰³

"ASUNTO: DESAHOGO DE REQUERIMIENTO.

En relación con lo establecido en la fracción II del artículo 107 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, DISPOSICIONES REGULATORIAS), AICM propuso los siguientes mecanismos de supervisión que considera verificables:

- Informar a la COFECE sobre los ajustes a la RO, en cuanto sean sometidos a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, 'SCT').*
- Realización de un estudio económico sobre la eficiencia del mecanismo de asignación de horarios, una vez que transcurra dos temporadas operativas (siguientes a aquella en que deban asignarse conforme a la Base Séptima de las 'Bases').*
- Informar a la COFECE del cumplimiento de las obligaciones de transparencia (conforme a la Base Décima Octava de las 'Bases') en un plazo no mayor a quince días siguientes l [sic] día en que entren en vigor las Bases'.*
- Informar a la COFECE Sobre la experiencia en relación al uso del 'Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias' (denominado, 'Slotix'), a más tardar el treinta y uno de diciembre de dos mil diecisiete.*

En relación con lo establecido en la fracción III del artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS, AICM señala que los mejores medios de convicción existentes son que:

Los proyectos regulatorios (proyecto de reformas al RLA y 'Bases') fueron elaborados de manera conjunta entre AICM y la SCT y, ante la inminencia de su emisión y entrada en vigor, obligarán al AICM a modificar sus RO para hacerlas compatibles con los contenidos de dichas 'Bases', lo que (en opinión de AICM) garantiza la atención de los efectos anticompetitivos aducidos por la Autoridad Investigadora de la COFECE.

El AICM está operando el 'Servicio de Sistema de Asignación de Franjas Horarias' (denominado 'Slotix'), con la intención de mejorar más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue.

El AICM está operando PLANSA, para brindar transparencia y certeza en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, con la finalidad de mejorar aún más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue. Al respecto AICM señala que se están llevando a cabo los últimos ajustes en su funcionamiento.

1. Mediante el Escrito, AICM manifiesta lo siguiente en relación con el proyecto de reformas al RLA y el proyecto de 'Base': '(...) los proyectos regulatorios fueron elaborados de manera conjunta entre AICM y la SCT y, ante la inminencia de su emisión y entrada en vigor, obligará al AICM a modificar sus RO para hacerlas compatibles con los contenidos de dichas 'Bases', lo que garantiza la atención de los efectos anticompetitivos aducidos por la AI.' (ENFASIS AÑADIDO)

¹⁰³ Véanse dichas manifestaciones en los folios 36679 a 36705 del EXPEDIENTE.

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Señale cuáles son las autoridades facultadas para emitir y garantizar que entren en vigor los proyectos regulatorios (proyecto de reformas al RLA y 'Bases') contenidos en el Escrito.

Por lo que hace a las Bases, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) seguir con los procedimientos previstos en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (Mejora Regulatoria —COFEMER—) para su emisión previa a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

En cuanto al RLA, es facultad del Titular del Ejecutivo Federal emitirlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y corresponderá a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevar a cabo el procedimiento descrito en el Acuerdo por el que se emiten los Lineamientos para la Elaboración, Revisión y Trámite de Reglamentos del Ejecutivo Federal (Acuerdo Reglamento), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de diciembre de 2004.

b) Señale por qué considera que la emisión y entrada en vigor de los proyectos regulatorios (proyecto de reformas al RLA Y 'Base') contenidos en el Escrito es inminente.

La SCT, como autoridad aeronáutica, y el AICM han trabajado conjuntamente en los proyectos regulatorios, con la finalidad de seguir las mejores prácticas internacionales para hacer más eficiente el servicio público aeroportuario y de transporte aéreo al considerar las condiciones de saturación en las que se encuentra el aeropuerto y toda vez que los proyectos constituyen medidas idóneas y económicamente viables que dan respuesta a las recomendaciones señaladas en el Dictamen Preliminar.

La SCT en el ámbito de su competencia impulsará las acciones tendientes para la formalización de los proyectos regulatorios.

c) Describa cada una de las etapas del procedimiento y los plazos estimados o previstos por AICM para la emisión y entrada en vigor de los proyectos regulatorios (proyecto de reformas al RLA y 'Bases') contenidos en el Escrito.

Los procedimientos y plazos están establecidos en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y en el Acuerdo Reglamento, por lo que el AICM estará atento en la emisión de los mismos.

2. Mediante el Escrito, AICM manifiesta lo siguiente en relación con la propuesta para 'ajustar' o 'modificar' las RO: '(...) Se propone a esa Comisión ajustar las RO del AICM para hacerlas compatibles con los contenidos de los proyectos regulatorios antes referidos, en un plazo de quince días siguientes a aquel en que entre en vigor las 'Bases', así como someterlas a la autorización del regulador en ese mismo plazo.' (Énfasis añadido)

En razón con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Señale cuáles son las autoridades y/o las personas que en términos de la normativa aplicable deberán participar o intervenir en las modificaciones o 'ajustes' a las RO del AICM para hacerlas compatibles con los proyectos regulatorios (proyecto de reforma al RLA y 'Bases') contenidos en el Escrito.

Corresponde al AICM elaborar el proyecto de modificaciones a las RO considerando las recomendaciones del Comité de Operación y Horarios y presentarlas ante la SCT para que sea ésta quien las autorice en términos del artículo 128 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

En este sentido, intervienen:

- AICM elabora el proyecto de modificación de las RO a través de las Direcciones Generales Adjuntas de Operaciones, Comercial, de Administración y Jurídica;
- Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y los representantes de Transportistas Aéreos participan en el Comité de Operación y Horarios y únicamente emiten recomendaciones al proyecto de RO, y

• La SCT a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil autoriza las modificaciones a las RO.

b) Describa cada una de las etapas del procedimiento y los plazos estimados o previstos por AICM para la elaboración y aprobación del documento mediante el cual se 'ajusten' o 'modifiquen' las RO del AICM, para efectos de poder someterlas a la autorización del regulador.

Cabe mencionar que paralelamente a la elaboración de los proyectos regulatorios, AICM trabaja en el proyecto de modificaciones a las RO.

Iniciada la vigencia de las reformas al RLA y las Bases, el AICM presentará las modificaciones de las RO armonizadas a los referidos instrumentos, al Comité de Operación y Horarios para que éste emita sus recomendaciones.

Posteriormente, el AICM someterá a autorización de la SCT (lo anterior en términos del artículo 65 de la Ley de Aeropuertos) el proyecto final dentro del plazo establecido en las disposiciones transitorias de las Bases.

c) Describa en qué consiste el procedimiento de autorización del regulador a las RO del AICM. para [sic] dichos efectos, señale cuáles son las autoridades y/o personas que en términos de la normativa aplicable deberán participar o intervenir en el procedimiento de autorización del regulador a las RO del AICM.

AICM solicita la autorización de sus RO de conformidad con el trámite SCT-02-076 'Autorización de las reglas de operación de los aeródromos civiles' inscrito en el Registro Federal de Trámites y Servicios a cargo de la COFEMER.

d) Señale si las autoridades correspondientes pueden, en términos de la normativa aplicable, modificar o no autorizar el proyecto o documento mediante el cual el AICM 'ajuste' o 'modifique' las Reglas de Operación del AICM. Señale cuál es el objeto o finalidad del procedimiento de autorización del regulador a las RO del AICM.

El AICM presentará las RO armonizadas a los proyectos regulatorios correspondientes a la SCT, la que resolverá lo conducente en ejercicio de sus atribuciones, sin embargo, toda vez que el RLA y las Bases se trabajaron conjuntamente entre el AICM y la SCT, se considera que la autoridad autorizará las modificaciones a las RO del aeropuerto.

3. Mediante el Escrito, AICM propuso los siguientes mecanismos de supervisión que considera verificable:

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) AICM señala que informará a esta COFECE sobre los 'ajustes' a las RO en cuanto sean sometidas a la autorización de la SCT. Al respecto, indique si AICM informará a esta COFECE sobre los 'ajustes' a las RO en el mismo día en que sean sometidas a autorización de las SCT o precise con exactitud el plazo en que presentará ante esta COFECE los 'ajustes' a las RO señalados.

El AICM informará a COFECE el mismo día en que se sometan a autorización de la SCT las modificaciones a las RO.

b) Señale si el estudio económico sobre la eficiencia del mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue sería presentado ante esta COFECE y precisé la fecha en que habría de ser presentado ante esta COFECE.

El estudio se realizará transcurridas dos temporadas operativas siguientes a que deban asignarse los horarios por serie (de conformidad con la Base Séptima de las Bases) y se presentará ante la COFECE en cuanto se tenga el resultado.

b) Señale qué persona (o personas) serían las encargadas de realizar dicho estudio económico. En particular, señale si las personas encargadas de realizar dicho estudio económico serían personas que actualmente trabajan para el AICM, si serían contratadas por el AICM o si se prevé algún mecanismo o

medida para garantizar las imparcialidad, objetividad y fiabilidad del estudio económico que AICM incluyó como un mecanismo de supervisión.

Se contratará a una empresa en términos de la normatividad aplicable para que realice el estudio y, así se garantice su imparcialidad, objetividad y fiabilidad.

d) Señale en qué consiste la metodología y las características técnicas del estudio económico propuesto como mecanismo de supervisión.

El AICM establecerá el objeto y alcance del estudio y la empresa encargada de elaborarlo propondrá la metodología y características técnicas con lo que se garantizará su imparcialidad, objetividad y fiabilidad.

e) Identifique cada uno de los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue que, en su opinión, se 'mejoran' mediante el Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias' (denominado, 'Slotix'), identifique a las autoridades u organismos que participan en cada uno de dichos procesos y señale respecto de cada uno de dichos procesos de qué manera el 'Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias' (denominado, 'Slotix') permite eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN PRELIMINAR.

El sistema SLOTIX permite transparentar, monitorear y controlar el proceso de asignación de los horarios del AICM conforme a las mejores prácticas internacionales.

• El objetivo de la coordinación es planificar los vuelos de acuerdo a las capacidades del aeropuerto. En detalle:

-Asignar horarios de aterrizaje y despegue para un uso óptimo de éstos en relación con las limitaciones del aeródromo.

-Monitorear el buen uso de los slots asignados por parte de las aerolíneas.

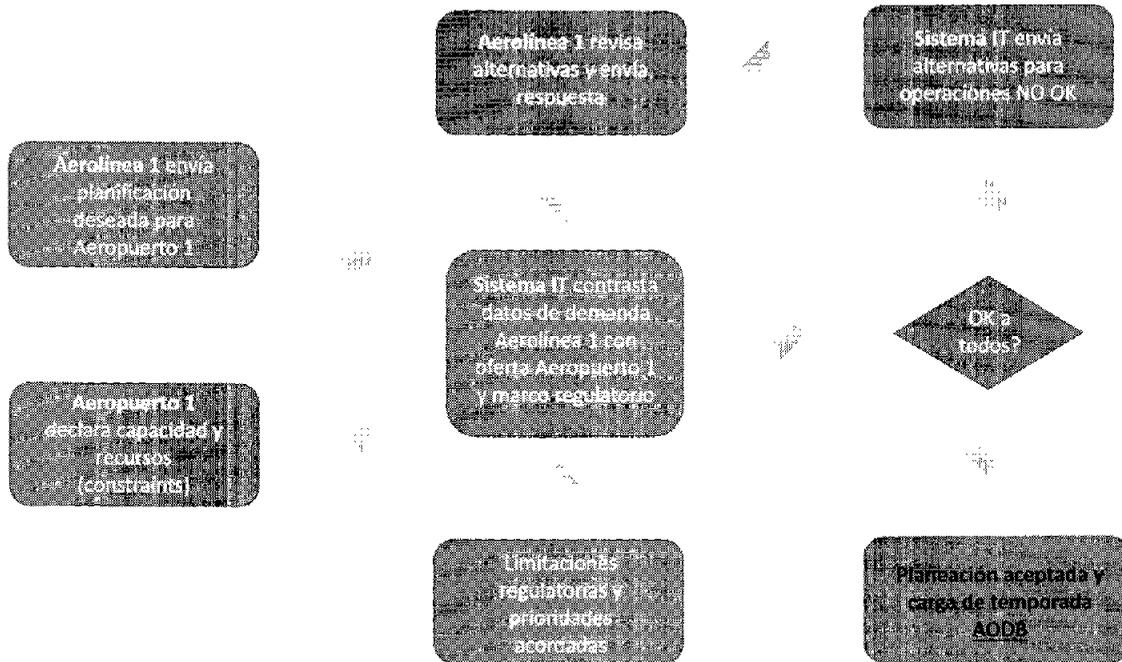
▪ La coordinación y el sistema implantado tiene las ventajas siguientes:

-Imparcialidad.

-Transparencia con todos los agentes.

-Es auditable y monitoreable por la autoridad aeronáutica.

[SIN TEXTO]



f) Señale si la información específica que incluye y procesa mediante el 'Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias' (denominado, 'Slotix') se encuentra disponible al público general. En caso de que dicha información no sea pública, explique de qué manera considera que dicho mecanismo de supervisión atiende o elimina los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN PRELIMINAR.

Sólo información referida a la disponibilidad de horarios es pública.

g) Señale por qué considera que informar a la COFECE sobre la experiencia en relación al uso del 'Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias' (denominado, 'Slotix') constituye un mecanismo de supervisión que permitiría a esta autoridad verificar la eliminación de los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN PRELIMINAR.

El AICM, a través del Sistema Slotix realiza el monitoreo diario y puntual de la ocupación de dicho horario, incluyendo el procesamiento posterior de los datos de los horarios de aterrizaje y despegue que resulten con demoras imputables a los transportistas aéreos, con base en las resoluciones del Subcomité de Demoras, por lo que entregar información sobre la asignación de horarios a COFECE permitirá que ésta verifique la ausencia de barreras de competencia que esa autoridad identificó en el Dictamen Preliminar.

4. En relación con los medios de convicción existentes, AICM señala, entre otras cuestiones, que está operando el Plan de Vuelo de Slot Asignado (PLANSA) para brindar transparencia y certeza en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, con la finalidad de mejorar aún más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue.

Al respecto, aclare lo siguiente:

a) Identifique cada uno de los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue que, en su opinión, se 'mejoran' mediante el Plan de Vuelo de Slot Asignado (PLANSA), identifique a las autoridades u organismos que participan en cada uno de dichos procesos y señale, respecto de cada uno de dichos procesos, de qué manera el Plan de Vuelo de Slot Asignado (PLANSA) permite eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN PRELIMINAR.

El PLANSA es una herramienta que permite:

- *Evitar el despegue de una aeronave sin un horario asignado. Evaluar el cumplimiento del horario de despegue asignado.*
- *Ordenar los horarios de despegue del aeropuerto.*

En los referidos procesos intervienen:

- *AICM.*
- *SENEAM.*
- *Comandante del Aeropuerto.*

Con el PLANSA se evita que los transportistas aéreos operen horarios de despegue diferentes a los que tiene asignados, asimismo dota de insumos al Subcomité de Demoras para resolver sobre las demoras imputables a los transportistas aéreos.

b) Señale si la información específica que se incluye y procesa mediante el Plan de Vuelo de Slots Asignado (PLANSA) se encuentra disponible al público general. En caso de que dicha información no sea pública, explique de qué manera considera que PLANSA atiende o elimina los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN PRELIMINAR.

La información de PLANSA estará disponible al público en general en la oficina 48 Bis del mezanine del edificio terminal 1 del AICM.

c) Señale en qué consisten los ajustes en el funcionamiento de PLANSA que, de acuerdo con lo manifestado por AICM, se están llevando a cabo actualmente.

Se está perfeccionando la comunicación entre SENEAM y el AICM con la finalidad de mantener informada a la Comandancia General.

5. En el artículo 99 del RLA vigente se prevé el retiro del 10% de los horarios de los transportistas aéreos en los siguientes términos:

(...)

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Indique por qué en los proyectos regulatorios que presenta (proyecto de reforma al RLA y proyecto de 'Base') no se prevé el retiro del 10% de los horarios de los transportistas aéreos que actualmente se encuentra previsto en el artículo 99 del RLA VIGENTE.

Esa medida es incompatible con los proyectos regulatorios, ya que se considera violatoria de un derecho adquirido y contrario a las mejores prácticas internacionales en donde los transportistas aéreos que cumplen cabalmente con la normativa aplicable y con el criterio de ocupación 85%-15% conservan la prioridad respecto del horario de aterrizaje y despegue, además implica la interposición de recursos legales en contra del AICM.

Aunado a lo anterior, el retiro del 10% no garantiza la competencia efectiva, al contrario, acarrearía problemas de conectividad, así como riesgos económicos tanto para los transportistas aéreos como para los usuarios ante la incertidumbre de operar el vuelo en el horario de aterrizaje y despegue que se tenía previsto.

a) Indiqué de qué manera considera que la eliminación de la regla relacionada con el retiro del 10% de los horarios actualmente prevista en el artículo 99 del RLA vigente constituye una medida idónea y económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN PRELIMINAR.

Cabe señalar que, el retiro del 10% de horarios de aterrizaje y despegue no se ha aplicado en virtud de que no ha transcurrido el periodo establecido en el artículo 99, fracción II del RLA y su eliminación atiende a una justificación principalmente operativa y jurídica.

6. En el artículo 99, párrafo cuarto, fracción I, de la propuesta de reforma al RLA se propone que 'el administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante la temporada equivalente anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más'. Asimismo, en la fracción II del artículo en comento se menciona que 'los transportistas aéreos que no utilicen los horarios asignados dentro de los dos primeros meses de su inicio de vigencia, por causas imputables a ellos, les será retirado el horarios [sic] de que se trate'.

Al respecto, se solicita a AICM que aclare lo siguiente:

a) Del texto transcrito, se desprende que existen dos criterios para retirar horarios (regla de uso 85%-15% y regla de uso dentro de los dos primeros meses). Al respecto, aclare si la regla que prevé el retiro de uso dentro de los dos primeros meses previsto en la fracción II del artículo 99 del RLA propuesto podría implicar una excepción de la regla de uso 85%-15%.

Los supuestos de retiro previstos en los proyectos regulatorios no constituyen una excepción, son complementarios ya que el retiro por falta de uso de una serie de horarios dentro de los dos primeros meses se aplica durante la temporada, mientras que el incumplimiento al criterio 85%-15% sirve para retirar la prioridad concluida la temporada correspondiente.

b) Indique cuál es la finalidad o la justificación del retiro previsto en la fracción II del artículo 99 del RLA propuesto, esto es el retiro de los horarios que por causas imputables a los transportistas aéreos no se utilicen dentro de los dos primeros meses de su inicio de vigencia, dado que ya existe otra regla para retirar horarios en caso de que éstos no sean utilizados de conformidad con la regla de uso 85%-15% (fracción I del artículo 99 del RLA).

El retiro de horarios por la falta de uso (dos meses) implica un mecanismo de monitoreo y control del uso de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas aéreos y servirá para asignarlo a quien lo solicite y efectivamente lo ocupe conforme las reglas previstas en las Bases.

7. En el proyecto de reforma al RLA se prevé que 'el coordinador de horarios será una instancia administrativa técnicamente autónoma y su actuación deberá ser imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones, y llevará a cabo la supervisión; evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue tomando en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras, quien es el encargado de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizaje o despegue de aeronaves'. Asimismo, de acuerdo con el contenido de la Base Quinta incluida en el proyecto de 'Base', 'la Prioridad Histórica sobre una serie de horarios será identificada por Coordinador de Horarios del aeropuerto, cuando al Transportista Aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones tuvo Demoras, por razones imputables al Transportista Aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones'.

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Toda vez que de conformidad con el texto transcrito tanto el Subcomité de Demoras como el Coordinador de Horarios habrían de desempeñar funciones relacionadas con la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue, describa con precisión cuál es el alcance y los límites de las funciones y atribuciones del Subcomité de Demoras y el Coordinador de Horarios.

Se señalan los alcances y límites entre quienes intervienen en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el cuadro siguiente:



	Administrador Aeroportuario	Comité de Operación y Horarios	Subcomité de Demoras	Coordinador de Horarios
Depende	Concesionario aeroportuario.	Concesionario aeroportuario.	Comité de operación y horarios.	Concesionario aeroportuario.
Naturaleza jurídica	Persona física designada por el concesionario (art. 2, fr. VII de la Ley de Aeropuertos, LA).	Colegiado.	Colegiado.	Instancia administrativa técnicamente autónoma (art. 99 del proyecto RLA y Base Décima).
Integración	---	<ul style="list-style-type: none"> • Concesionario del aeropuerto, a través del administrador aeroportuario, quien lo preside. • Comandante del aeródromo. • Autoridades civiles y militares. • Representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios (art. 61 de la LA). 	Comandante del aeródromo, quien lo preside (art. 97 del Reglamento de la LA); Administrador aeroportuario, y Un representante del órgano prestador de los servicios de la navegación aérea (art. 132 Bis proyecto de Reglamento de la LA, RLA).	---
Funciones	<p>Coordinación de las actividades de administración y operación del aeródromo (art. 2, fr. VI de la LA).</p> <p>Determinar los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, bajo criterios equitativos y no discriminatorios y, oyendo la recomendación del comité de operación y horarios (art. 63 de la LA).</p>	<p>Emite recomendaciones relacionadas con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento, operación y horario del aeropuerto; • Programa maestro de desarrollo del aeropuerto; • Asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto; • Condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios; • Tarifas y los precios; • Reglas de operación; • Medidas necesarias 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves (art. 97 del Reglamento de la LA). • Proponer acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios; • Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afecten el desarrollo de las operaciones y proponer medidas correctivas; • Informar 	Supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios tomando en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras (art. 99 del proyecto RLA y Base Décima).

		<p>para la eficiente operación aeroportuaria;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios, y • Quejas de los usuarios (art. 62 de la LA). 	<p>mensualmente la calificación por temporada de las estadísticas de cumplimiento de cada horario de los transportistas aéreos y las afectaciones generadas por los prestadores de servicios, y</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reportar a la autoridad aeronáutica de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes. (Art. 132 Bis proyecto de RLA). 	
--	--	---	---	--

b) Señale si las atribuciones en materia de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue corresponden en última instancia al Subcomité de Demoras o al Coordinador de Horarios. En particular, señale de qué forma podría el Coordinador de Horarios realizar funciones relacionadas con la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue si sus determinaciones o resoluciones deben ser emitidas 'conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras'.

Las atribuciones en materia de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue corresponden al Coordinador de Horarios.

Las resoluciones del Subcomité de Demoras representan el insumo que utilizará el Coordinador de Horarios en el desarrollo de sus funciones como auxiliar del Administrador Aeroportuario en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como en la supervisión, evaluación y calificación de su ocupación y cumplimiento.

8. Aclare por qué motivo ni el proyecto de reforma al RLA ni en el proyecto de 'Bases' refiere las fechas incluidas en el calendario internacional de actividades de coordinación establecido en las Directrices Mundiales de Slots de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

La ejecución de la actividad prevista por la Base Vigésima de las Bases (publicación del calendario) pretende apearse a las fechas establecidas por la IATA, sin embargo, en cuanto a la fecha de evaluación de la ocupación de horarios de aterrizaje y despegue será distinta a la prevista en las Directrices Mundiales de Asignación de Slots ya que nuestro sistema prevé la existencia de incumplimientos imputables a los transportistas aéreos y de apearse a las fechas de la IATA, las resoluciones del Subcomité de Demoras podrían no considerar el último mes de cada temporada.

9. En la Base Segunda, fracción XXI, del proyecto de 'Bases' se incluye la definición de 'Serie de Horarios' en los términos siguientes:

(...)

Por otra parte, en la Base Segunda, fracción XV, incluida en el proyecto de 'Bases' se prevé una definición de 'Nuevo Entrante' en los términos siguientes:

(...)

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) De acuerdo con la información pública contenida en la página de AICM que refiere en su ESCRITO se desprende que los horarios de aterrizaje y despegue se asignan actualmente para un minuto, hora y día de la semana específico. Al respecto, aclare si la definición de serie de horarios se refiere al conjunto de al menos cinco horarios solicitados y asignados para el mismo minuto, hora y día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, o si dicha forma no es posible, asignados con un intervalo de diez minutos antes o después del mismo minuto, hora y día de la semana. Asimismo, señale por qué motivo la definición de serie propuesta en la Base Segunda, fracción XXI, del proyecto de 'Bases' no prevé la asignación de un conjunto de al menos cinco horarios solicitados y asignados para el mismo minuto, hora y día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada.

En la página del AICM se muestra que la asignación de horarios para cada una de las franjas horarias se encuentra agrupada en rangos de 5 minutos, no de minuto, por lo que la definición deberá considerar la contenida en el documento Directrices Mundiales de Slots, a fin de que una serie de horarios sea, como mínimo, 5 horarios solicitados para la misma hora y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados a la misma hora aproximadamente.

En este sentido, las Bases prevén que una serie de horarios es el conjunto de cinco o más horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma Temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados con un intervalo de 10 minutos antes o después de la hora en el mismo día de la semana.

b) De acuerdo con el contenido de las fracciones XV y XXI de la Base Segunda y de la Base Quinta citado previamente, aparentemente existen diferentes formas a través de las cuales se podría conformar o integrar una serie de horarios. Por una parte, se indica en la fracción XXI de la Base Segunda que una serie de horarios es un 'conjunto de cinco o más Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma', o si dicha forma no es posible, asignados con un intervalo de 10 minutos antes o después de la hora en el mismo día de la semana', por otra parte, en la fracción XV de la Base Segunda se indica, para el caso de los nuevos entrantes, que 'un Transportista Aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier hora saturada del día y que no haya operado en el aeropuerto u opere menos de una Serie de Horarios en ese aeropuerto, ese día, en esa hora y que no superen el ocho por ciento de los horarios asignados en la Temporada Equivalente anterior'. Adicionalmente, en la Base Quinta se indica que 'si un Transportista Aéreo tiene más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos', la utilización de cada serie se calculará conforme fue asignada. Asimismo, si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios'. [Énfasis añadido]

Al respecto, se indica que no resulta claro para esta autoridad cómo podría conformarse o integrarse una serie de horarios de conformidad con el proyecto de 'Bases'.

En virtud de lo anterior, se requiere que aclare lo siguientes:

b.1 Aclare de qué forma podría conformarse o integrarse una serie de horarios de conformidad con el proyecto de 'Bases'.

Una serie de horarios se integraría con por lo menos cinco horarios solicitados y asignados de lunes a viernes, o lunes, martes, miércoles, viernes y domingo a las 08:05 horas, o por lo menos cinco lunes en ese horario, distribuidos regularmente durante la temporada. La integración de las series atenderá a como

lo soliciten los transportistas aéreos y sean procesadas por el sistema Slotix, que se encuentra diseñado para atender a las mejores prácticas internacionales previstas en las Directrices Mundiales de Slots.

b.2 Aclare si una serie de horarios puede incluir horarios de distintos días de la semana (por ejemplo, todos los lunes y miércoles de la temporada a las 8:00 am o entre las 8:00 y las 9:00 am) o si necesariamente el conjunto de cinco o más horarios deben encontrarse distribuidos regularmente en el mismo día durante la temporada (por ejemplo, todos los lunes de la temporada a las 8:00 am o entre las 8:00 y las 9:00 am o, por ejemplo, algunos lunes de la temporada a las 8:00 am o entre las 8:00 y las 9:00 am, siempre y cuando la serie se conforme con al menos cinco horarios).

Si, puede ser todos los lunes y miércoles de la temporada a las 08:00, e incluso algún lunes puede ser a las 08:10 horas, y no entre 08:00 y las 09:00. [sic]

b.3 En relación con la definición de nuevo entrante prevista en la Base Segunda, fracción XV, aclare si un transportista aéreo no podrá, en ningún caso, calificar como nuevo entrante en aquella hora y día de la semana en la que ya opere una serie de horarios, esto es un 'conjunto de cinco o más Horarios de Aterrizaje y Despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados con un intervalo de 10 minutos antes o después de la hora en el mismo día de la semana'.

No, si ya tiene una serie de horarios asignados en esa hora.

Asimismo, señale en qué caso (o casos) podría un transportista aéreo operar una serie de horarios en un día y en una hora en un aeropuerto, o más de una serie de horarios en un día y en una hora en un aeropuerto, de manera que no califique como nuevo entrante aunque haya tenido menos del ocho por ciento de los horarios asignados en la Temporada Equivalente anterior.

Si ya ha ocupado una serie de horarios en alguna de las horas del día.

b.4 Aclare en qué casos un transportista aéreo que haya tenido menos del ocho por ciento de los horarios asignados en la Temporada Equivalente anterior sí podría calificar como nuevo entrante.

En aquellas horas en que no tenga asignados una serie de horarios.

b.5 Aclare en qué caso (o casos) un transportista aéreo podría tener más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos o superpuestos, de conformidad con el texto previsto en la Base Quinta.

Si un transportista aéreo solicito, tiene asignados y ha ocupado más de una serie de horarios, es decir, que tenga 3 horarios a las 15:05 horas de lunes a viernes, o por los menos en cinco martes del periodo que forma la temporada

b.6 En relación con la establecido en la Base Quinta en el sentido de que 'si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios', señale si dicha regla implica la posibilidad de que se integren o conformen serie con menos de cinco horarios. Asimismo, aclare y explique en qué casos podría considerarse cada día de la semana como una serie individual de la semana. [sic]

Una serie siempre implica cuando menos cinco horarios solicitados y asignados, así si el vuelo tiene horarios asignados como por ejemplo a las 20:05 horas los lunes y miércoles durante la temporada, tales vuelos representan el que tengan más de cinco horarios asignados.

10. En la Base Tercera incluida en el proyecto de 'Bases' se menciona que '[l]os Horarios de Aterrizaje y Despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el Administrador Aeroportuario'. No obstante, en el párrafo cuarto, fracción III, del artículo 99 del denominado proyecto de reforma al RLA se prevé la asignación por subasta. Específicamente, la fracción señalada refiere que '[e]n caso de que dos o más transportistas aéreos soliciten un mismo horario, los horarios se asignarán por subasta [...]' De forma consistente, en la Base Sexta se prevé

la figura de la asignación por subasta, de acuerdo con lo siguiente. '[...] en caso de que dos o más Nuevos Entrantes o, Transportistas Aéreos, soliciten el mismo Horario de Aterrizaje y Despegue, el Administrador Aeroportuario les podrá reconsiderar su solicitud para cambiar el Horario de Aterrizaje y Despegue solicitado, o bien someterse a una asignación por subasta [...].'

En este sentido, y toda vez que en términos de la Base Tercera del Proyecto de Bases los horarios de aterrizaje y despegue no son considerados objeto de comercio y no tienen (de acuerdo con el texto señalado) un valor económico determinado, se solicita a AICM que aclare cuál es el bien o derecho que se asignaría mediante la subasta señalada. Asimismo, toda vez que de acuerdo con lo establecido en la Base Sexta 'en el caso de la subasta, el Horario de Aterrizaje y Despegue se asignará al Transportista Aéreo o Nuevo Entrante que ofrezca al mayor porcentaje adicional sobre el pago de las tarifas correspondientes a las que requeridas para el uso del horario de aterrizaje y despegue', aclare qué valor representa 'el pago de las tarifas correspondientes' si no es un valor económico.

La subasta se realizaría como un criterio de asignación de los horarios, por el monto del ofrecimiento al mayor porcentaje adicional sobre el pago de las tarifas correspondientes que se materializaría a través del depósito de una fianza, mismo que se perdería si el slot no se utiliza, es decir, más que tener un valor económico sería una penalización monetaria por su no utilización.

11. En la Base Tercera incluida en el proyecto de 'Bases' se menciona que el transportista aéreo que tenga asignados horarios de aterrizaje y despegue puede cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro. Al respecto, aclare cuales son los diferentes tipos de servicio a los que se refiere dicha Base Tercera. Señale de qué forma podría un transportista aéreo cambiar un horario para realizar otro tipo de servicio.

Los tipos de servicio a que se refiere la Base Tercera son los previstos en el artículo 95, fracción I, inciso a) del RLA en el que se precisa que tendrán prioridad los vuelos en el orden siguiente:

- i. Regular de pasajeros;
- ii. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de pasajeros;
- iii. Regular de carga, y
- iv. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.

La Base Tercera no contempla cambios de horarios, sólo contempla el cambio de ruta o tipo de servicio previa notificación al Administrador Aeroportuario.

12. El artículo 96 del RLA vigente prevé la posibilidad de asignar horarios adicionales o diferentes a los que los transportistas y operadores aéreos. Sin embargo, ni en el proyecto de reforma al RLA ni en el proyecto de 'Bases' se indica de qué forma habrían de ser asignados a los 'horarios adicionales' y los 'horarios diferentes'. Asimismo, se observa que en el artículo 132 Bis, párrafo cuarto, Fracción I y IV, del proyecto de reforma al RLA, así como en las Bases Segunda, fracción X, Octava y Décima Tercera del proyecto de 'Bases', se prevé la asignación de Horarios Ad Hoc'.

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Aclare si los horarios denominados 'ad hoc' son equivalentes a los horarios adicionales o diferentes previstos en el artículo 96 del RLA vigente.

Sí, los horarios ad hoc son los horarios adicionales o diferentes a que se refiere el artículo 96 del RLA.

b) Aclare si los horarios adicionales o diferentes que se asignen en términos del artículo 96 del RLA en el caso de aeródromos en condiciones de saturación podrían optar por la prioridad histórica.

Sí, siempre y cuando sean solicitados y ocupados dentro de la temporada y formen una serie de horarios.

c) Aclare si en el caso de aeródromos en condiciones de saturación el administrador aeropuerto deberá asignar la totalidad de horarios de aterrizaje y despegue que sean solicitados durante el periodo de asignación de horarios de temporada. En este sentido, aclare si en algún caso el administrador

aeroportuario podrá dejar de asignar, conservar o mantener aquellos horarios que sean solicitados durante el periodo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada con la finalidad de asignarlos después del periodo de asignación de horarios de temporada.

El Administrador Aeroportuario está obligado a asignar todos horarios de aterrizaje y despegue que le sean solicitados, siempre y cuando los Transportistas Aéreos demuestren la prioridad histórica y, en el caso de horarios ad hoc, los hayan solicitado, ocupado y formen una serie al final de la temporada.

13. En la Base Cuarta incluida en el proyecto de 'Bases' se omite mencionar algunas operaciones prohibidas de conformidad con el 'Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 10 de junio de 1994, para las operaciones de aeronaves que se indican.' Asimismo, del texto contenido en la Base Cuarta se desprende que únicamente se considerarían como operaciones prohibidas las operaciones de las aeronaves referidas en los incisos 'I', 'II', 'III', así como las asignaciones para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de las horas determinadas como saturadas por la SCT.

En este sentido, se solicita aclarar cuál es la lista completa de las operaciones que se consideran prohibidas, así como la lista completa de las operaciones que se consideran permitidas en los aeropuertos en condiciones de saturación, de conformidad con lo establecido en el proyecto de reformas al RLA y el proyecto de 'Bases'.

Las operaciones prohibidas son las que se señalan en la Base Cuarta las cuales coinciden con las mencionadas en el Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 10 de junio de 1994, para las operaciones de aeronaves que se indican, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de enero de 1994, y por exclusión estarán permitidas todas las que no estén enlistadas y las que expresamente prevé la citada Base.

14. En la Base Quinta, párrafo primero, incluida en el proyecto de 'Bases' se indica que una serie de horarios será identificada con prioridad histórica 'cuando al Transportista Aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones y tuvo Demoras, por razones imputables al Transportista Aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones.' Posteriormente, en el segundo párrafo de la Base Quinta, la propuesta de AICM señala que '[p]ara efectos de contabilizar dichos porcentajes de ocupación, no se considerará como horario ocupado aquél asignado sobre el cual: [...] II. Se registre una Demora imputable al Transportista Aéreo a quien se le asignó el horario.'

En este sentido, se solicita a AICM que aclare si el criterio de prioridad al que se refiere sería otorgado a una serie de horario únicamente en los que los transportistas aéreos cumplan con el 85% de ocupación, incluyendo dentro de dicho porcentaje la contabilización de las demoras o si un transportista aéreo podría conservar la prioridad histórica sobre los horarios asignados si cumple, por ejemplo, con un 86% de ocupación y tiene adicionalmente un 14% de vuelos demorados.

La prioridad histórica sobre una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del Aeropuerto, cuando al transportista aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones.

En el ejemplo que se señala en el cuestionamiento, se conservaría la prioridad histórica sobre el horario de aterrizaje y despegue.

15. En la Base Sexta, primer párrafo, fracción II, inciso d), numeral 4, incluida en el proyecto de 'Bases', se menciona lo siguiente:

'Cuando una veda en un aeropuerto genere un problema de horarios en cualquier otro lugar, deberá tenerse en cuenta al Transportista Aéreo cuya programación esté restringida por la veda, esto es, una mayor frecuencia o una mayor cantidad de vuelos por semana, no implicará una mayor prioridad en la asignación de horarios'.

Al respecto, se solicita a AICM que aclare si se considera que una 'veda' o 'programación restringida por la veda' es equivalente a 'una mayor frecuencia o una mayor cantidad de vuelos por semana' o, de ser el caso, indique si se trata de un error.

Deberá entenderse que se trata de dos criterios diferentes, la veda por un lado es el cierre de operaciones de un aeropuerto por causas no imputables a los transportistas aéreos y de conformidad con las mejores prácticas internacionales, cuando una veda genere un problema de horarios de aterrizaje y despegue en cualquier otro aeropuerto, deberá darse prioridad al transportista aéreo cuyo itinerario está restringido por la veda y por otro lado la frecuencia de operaciones consiste en que una mayor frecuencia o una mayor cantidad de vuelos por semana no implica una mayor prioridad en la asignación de horarios.

16. En el primer párrafo, fracción III, de la Base Sexta incluida en el proyecto de 'Bases' se menciona lo siguiente:

'Para efecto de los incisos anteriores, en caso de que dos o más Nuevos Entrantes o, Transportistas Aéreos, soliciten el mismo Horario de Aterrizaje y Despegue, el Administrador Aeroportuario les propondrá reconsiderar su solicitud para cambiar el Horario de Aterrizaje y Despegue solicitado, o bien someterse a una asignación por subasta conforme a los criterios generales que determinen la Secretaría y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, tomando en cuenta la opinión que emita la Comisión Federal de Competencia Económica.

En el caso de la subasta, el Horario de Aterrizaje y Despegue se asignará al Transportista Aéreo o Nuevo Entrante que ofrezca el mayor porcentaje adicional sobre el pago de las tarifas correspondientes a las requeridas para el uso del horario de aterrizaje y despegue, en los términos autorizados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.'

En relación con lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Aclare y describa con precisión el procedimiento mediante el cual el administrador aeroportuario propondría a los transportistas aéreos reconsiderar su solicitud, incluyendo la forma en que los transportistas aéreos habrán, en su caso, de reconsiderar sus solicitudes o manifestar su voluntad para que se lleve a cabo la subasta.

Las particularidades del procedimiento para solicitar la reconsideración de una solicitud de horarios se describirán en las RO del AICM.

b) De acuerdo con lo establecido en el proyecto de reforma al RLA y en el proyecto de 'Bases', los horarios de aterrizaje y despegue serían asignados por series de horarios; sin embargo, aparentemente el procedimiento para 'reconsiderar solicitudes' prevé la posibilidad de la asignación individual de horarios. Al respecto, aclare si a través del procedimiento previsto en la fracción III, de la Base Sexta incluida en el proyecto de 'Bases' el administrador aeroportuario puede asignar horarios individuales en aquellos casos en los que los transportistas aéreos 'reconsideren' su solicitud.

El Administrador Aeroportuario puede realizar la asignación individual de horarios de aterrizaje y despegue.

c) Aclare si en el mecanismo de asignación por subasta pueden participar todos los transportistas aéreos o únicamente podrían participar aquellos que solicitaron el horario (o en su caso, las series de horarios) en cuestión.

Únicamente podrán participar los transportistas aéreos o nuevos entrantes que hayan solicitado el horario.

d) Aclare si en la emisión de los criterios generales para la asignación por subastas que deberán determinar la SCT y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público estaría sujeta a un periodo determinado de tiempo. Asimismo, aclare qué ocurriría en el supuesto en el que las referidas autoridades no emitan los criterios en comento. Señale si el administrador aeroportuario podría llevar a cabo la asignación por subasta incluso en caso de que no existan dichos criterios.

Los criterios son necesarios para la ejecución de la subasta y se impulsarán las acciones necesarias para que se emitan al inicio de vigencia de las Bases.

e) Aclare si la opinión de la COFECE a la que se refiere el párrafo señalado tendría carácter vinculante o no vinculante para las autoridades públicas referidas en dicha Base, así como para los administradores aeroportuarios y los transportistas aéreos.

La opinión de COFECE a los criterios generales previstos en las Bases deberá sujetarse a lo dispuesto por el artículo 12, fracciones XIII y XV de la Ley Federal de Competencia Económica.

f) Aclare cuáles son los mecanismos para garantizar el pago de las tarifas correspondientes al uso del horario de aterrizaje y despegue al que se refiere en su propuesta y mediante el cual se realizaría la asignación por subasta.

Dichos mecanismos se establecerán en los criterios generales que emitan la SCT y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público tomando en cuenta la opinión de esa Comisión.

17. En relación con lo señalado en la Base Octava incluida en el proyecto de 'Bases', se solicita que aclare en qué consiste el procedimiento de asignación de horarios del artículo 96 del RLA al que se refiere en el párrafo segundo de dicha Base. Asimismo, señale si se prevé algún criterio de asignación para el caso en que dos o más transportistas aéreos solicitan el mismo horario 'ad hoc'.

La subasta únicamente aplicará a los horarios del fondo de reserva.

En el caso de que dos o más transportistas aéreos soliciten el mismo horario ad hoc, se asignará al primero que lo solicite y conforme al tipo de servicio.

18. En relación con lo señalado en la Base Decima incluida en el proyecto de 'Bases', se solicita que aclare cuáles serían los criterios técnicos que regirían la designación y la evaluación del desempeño del coordinador de horarios.

- Acreditar experiencia y los conocimientos técnicos suficientes que le permitan desempeñar sus funciones en apego a la normatividad aplicable y a los estándares internacionales para coordinadores de horarios.*
- La evaluación del desempeño del coordinador de horarios se realizará tomando en cuenta la calidad del servicio que brinde en términos de transparencia, imparcialidad y puntualidad con la que realice las entregas de los reportes que le corresponde emitir en términos de las bases.*

19. En relación con lo señalado en la Base Décima Segunda incluida en el proyecto de 'Bases', se solicita que aclare lo siguiente:

a) Cuál es el supuesto previsto en el proyecto de 'Bases' que busca evitar y sancionar que los transportistas aéreos realicen operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue.

Respecto a evitar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue es menester mencionar que en términos de lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley de Aeropuertos, en ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje a los usuarios en los aeródromos civiles, por lo que hace a los horarios de despegue, con el PLANSA se evitará las salidas de los transportistas aéreos sin contar con el horario para ello.

En cuanto a la sanción a aplicar en caso de que se efectúen operaciones sin contar con un horario asignado, será el Comandante del Aeropuerto el que determine el supuesto jurídico en el que se encuadre la conducta que vaya a sancionar en términos de las disposiciones aplicables.

b) Cuál es el supuesto previsto en el proyecto de Bases que busca evitar y sancionar conductas reiteradas (tales como la realización de operaciones en un horario distinto al asignado, horarios no utilizados u ocupados de una forma distinta a la asignada) en aquellos casos en los que dichas conductas no actualicen los supuestos previstos para la pérdida de la prioridad histórica o el retiro de horarios.

Como ya se mencionó, con el PLANSA se evitará la utilización de horarios de despegue que no estén asignados a los transportistas aéreos, por lo que se elimina la posibilidad de que se presenten conductas reiteradas.

En cuanto a la sanción, el Transportista Aéreo podría perder la prioridad histórica del horario por incumplimiento a los criterios de ocupación 85%-15% (Bases Tercera y Quinta) y, en su caso, el Comandante del Aeropuerto será quien determine el supuesto jurídico en el que se encuadre la conducta que vaya a sancionar en términos de las disposiciones aplicables, lo anterior con base en la resolución del Subcomité de Demoras (art. 132 Bis del proyecto de RLA).

20. En la Base Segunda, fracción XV, incluida en el proyecto de 'Bases' se prevé una definición de 'Nuevo Entrante' en los términos siguientes:

(...)

a) Toda vez que en términos de lo establecido en la fracción XXI de la misma Base Segunda, una característica de las series de horarios es su distribución regular a lo largo de la misma temporada, por ejemplo, todos los lunes a una hora y en un mismo día de la semana, explique y aclare en qué casos se consideraría que un transportista aéreo opera 'menos de una Serie de Horarios en ese aeropuerto, ese día, en esa hora'.

Un transportista aéreo, que tiene menos de 5 horarios de aterrizaje y despegue (10 horarios, 5 de aterrizaje más 5 de despegue) en ese día y esa hora, es considerado nuevo entrante para la hora específica que esté solicitando el horario.

b) Aclare si la frase 'que no haya operado en el aeropuerto', prevista en la definición de nuevo entrante señalada, se refiere a un transportista aéreo que nunca haya operado en el aeropuerto o a un transportista aéreo que no opere en el aeropuerto al momento en que realiza la solicitud.

El alcance que debería darse a la frase 'que no haya operado en el aeropuerto' es la de no operar en el aeropuerto al momento de la solicitud ya que considerar un alcance diferente podría restringir a aerolíneas que hubiesen operado en el AICM pero por diversas circunstancias hayan dejado de operar en éste.

c) Señale si un transportista aéreo que únicamente tenga asignada una serie de seis horarios distribuidos regularmente a lo largo de la temporada -por ejemplo, el horario de las ocho de la mañana asignado únicamente para seis lunes a lo largo de la temporada- podría calificar como nuevo entrante en caso de que haya tenido menos del ocho por ciento de los horarios asignados en la Temporada Equivalente anterior.

En términos de la definición de nuevo entrante previsto en el proyecto de Bases, es necesario operar menos de una serie de horarios (5 horarios de aterrizaje y despegue) y no superar el ocho por ciento de los horarios asignados en la temporada equivalente anterior para considerarse como tal.

d) Indique las razones por las cuales ningún transportista que supere el ocho por ciento de los horarios asignados en la temporada equivalente anterior podría calificar como nuevo entrante.

Omitir este requisito beneficiaría a aerolíneas que no necesariamente fueran nuevos entrantes en el aeropuerto dejando que tuvieran acceso a los horarios del fondo de reserva el cual busca crear como su nombre lo indica una reserva para privilegiar la competencia y la operación de pequeñas y nuevas aerolíneas.

e) Aclare si en términos del proyecto de 'Bases' y para efectos de la actualización de la figura de nuevo entrante se prevé la posibilidad de contabilizar la totalidad de los horarios asignados a todos los transportistas aéreos que formen parte de un mismo grupo de interés económico o si la figura de nuevo entrante implica contabilizar únicamente los horarios asignados a un transportista aéreo.

Si se prevé la asignación de horarios por grupo de interés económico ya que las Bases no prohíben la asignación de horarios de aterrizaje y despegue a través de ese mecanismo.

21. En la Base Segunda, fracción XVI, incluida en el proyecto de 'Bases' se prevé el término 'Operación Coordinada', la cual es definida en la misma Base de la siguiente manera:

En relación de lo anterior, aclare lo siguiente:

a) Qué tipo de 'acuerdos' habrán de considerarse dentro de la información de una 'operación coordinada'. En su caso, señale si entre dichos acuerdos se prevé la posibilidad de contratos, convenios o arreglos de arrendamiento húmedo (en inglés, 'wet lease'), acuerdos, contratos o convenios de código compartido, acuerdos, contratos o convenios relacionados con coinversiones, acuerdos, convenios o contratos celebrados entre transportistas aéreos pertenecientes al mismo grupo de interés económico o algún otro tipo de acuerdo específico.

La operación coordinada contempla cualquier tipo de acuerdo operativo entre dos o más transportistas aéreos, cuyo objeto sea exclusivamente el de operar coordinadamente un Horario de Aterrizaje y Despegue asignado originalmente a uno de ellos.

b) Señale si en el proyecto de reforma al RLA o en el proyecto de 'Bases' se prevé algún mecanismo para evitar que a través de la figura de la 'operación coordinada' se utilice indebidamente la figura de nuevo entrante. Por ejemplo, señale si un transportista aéreo que no califique como nuevo entrante podría operar y comercializar vuelos, utilizando los horarios asignados a un nuevo entrante, a través de la figura de la 'operación coordinada'. En caso de que esto no sea permitido, aclare cuál es la regla o disposición específica que lo prohíbe.

La Base Décima Séptima prohíbe la operación coordinada de los horarios asignados a nuevos entrantes hasta en tanto hayan operado el horario en al menos cuatro temporadas equivalentes.

22. En la Base Décima Tercera, primer párrafo, incluida en el proyecto de 'Bases', se menciona que '[l]os Transportistas aéreos conservarán la prioridad sobre los Horarios de Aterrizaje Despegue para la asignación en la Temporada próxima equivalente'. Dicho texto se incluye dentro de la Base que regula los criterios en materia de la devolución de horarios. Posteriormente, se indica en el segundo párrafo de la misma Base Décima Tercera que '[l]os Horarios de Aterrizaje y Despegue devueltos pasarán a formar parte del fondo de Reserva y serán asignados de conformidad con lo establecido en las Bases Sexta y Séptima.' Asimismo, en la misma Base Décima Tercera se indica que 'en aquellos casos en que los horarios sean devueltos por los Transportistas Aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de Temporada, se considerarán Horarios Ad Hoc durante la Temporada, de conformidad con lo establecido en la Base Octava'. Por otra parte, en la misma Base Décima Tercera se indica lo siguiente: 'los Transportistas Aéreos que devuelvan Series de Horarios después de la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima y soliciten nuevamente la misma Serie de Horarios se le asignarán conforme a las reglas aplicables al Fondo de Reserva'.

En este sentido, se solicita que aclare lo siguiente:

a) En qué casos los transportistas aéreos podrán devolver horarios y conservar la prioridad histórica.

Podrán conservar la prioridad histórica de los horarios siempre y cuando los devuelvan antes de la fecha límite conforme al calendario que se determine de acuerdo con la Base Vigésima.

b) En qué casos los transportistas aéreos no conservarán la prioridad histórica si devuelven horarios,

Los transportistas aéreos no conservarán la prioridad histórica de los horarios cuando los devuelvan después de la fecha establecida en el calendario que se determine de acuerdo con la Base Vigésima.

b) Señale en qué casos los horarios devueltos pasarían al fondo de reserva para ser asignados conforme a las reglas de la Base Sexta.

Los horarios de aterrizaje y despegue pasarán a formar parte del fondo de reserva cuando sean devueltos antes de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada de conformidad con la Base Décima Tercera.

23. En la Base Décima Cuarta, segundo párrafo, incluida en el proyecto de 'Bases', se menciona lo siguiente:

(...)

En este sentido, se solicita que aclare lo siguiente:

a) Cuáles son los 'días festivos' en los que los transportistas aéreos pondrían realizar cancelaciones sin tener éstas en cuenta en el cálculo de ocupación.

Deben entenderse que son los días festivos aquellos que se establecen en la Ley Federal del Trabajo.

b) Cuál es la finalidad o justificación para permitir las cancelaciones en días festivos sin que ello tenga un impacto en el cálculo de ocupación, especialmente si se considera que los transportistas aéreos podrían no ocupar hasta el 15% de los horarios de una serie y aun así podrían conservarla en virtud del criterio de prioridad.

Esta disposición atiende a las mejores prácticas internacionales.

24. En relación con lo establecido en la Base Tercera y en la Base Decima Quinta, incluida en el proyecto de 'Bases', se solicita que aclare lo siguiente:

a) Señale si las cesiones o intercambios de horarios de aterrizaje y despegue previstos en la Base Decima Quinta podrían realizarse a título oneroso entre los transportistas aéreos;

La legislación aplicable permite las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue entre los transportistas aéreos. Los términos y condiciones serán determinados por los propios transportistas.

b) Señale cual es el motivo por el cual se indica en la Base Tercera que 'los Horarios de Aterrizaje y Despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el Administrador Aeroportuario' dado que no existe una prohibición expresa en el RLA vigente para que se realicen cesiones o intercambios a título oneroso.

Las cesiones e intercambios se realizan únicamente entre transportistas aéreos mientras que el señalamiento de la Base Tercera le resulta aplicable al Administrador Aeroportuario.

c) Señale de qué modo podría realizarse un intercambio de horarios si no considera la posibilidad de realizar intercambios a título oneroso.

Los intercambios podrían acordarse a título gratuito.

d) Aclare si las cesiones o intercambios de horarios de aterrizaje y despegue previstos en la Base Décima Quinta podrían realizarse de manera temporal y/o definitiva.

Las Bases no limitan la manera en que podrá realizarse una cesión o intercambio, será voluntad de los transportistas aéreos acordar los términos y condiciones correspondientes.

Nota:

Resulta importante señalar que se da contestación puntual a todas las preguntas elaboradas por esa H. Comisión. Asimismo, se propone el Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en condiciones de saturación 'Nuevo Proyecto de Bases', el cual se ajusta a las mejores prácticas internacionales en competencia económica, cumpliendo de forma idónea y viable con las Directrices Mundiales de Slots emitidas por la Asociación de Transporte Aéreo internacional (IATA) y las medidas pronunciadas por la Autoridad Investigadora en su Dictamen Preliminar."

El NUEVO PROYECTO DE BASES, presentado por AICM como anexo al ESCRITO DE ACLARACIONES, establece lo siguiente:¹⁰⁴

*“NUEVO PROYECTO DE BASES GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE
ATERRIZAJE Y DESPEGUE EN AEROPUERTOS EN CONDICIONES DE SATURACIÓN*

PRIMERA. DEL OBJETO

Las presentes Bases tienen por objeto establecer los criterios de carácter general que deben aplicar los concesionarios aeroportuarios, a través de sus administradores aeroportuarios, el comité de operación y horarios, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea y el coordinador de horarios en los aeropuertos en condiciones de saturación, para llevar a cabo la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de forma imparcial, transparente y no discriminatoria a transportistas y operadores aéreos, así como de la supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios asignados a los transportistas aéreos, a fin de lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto.

Estas Bases son de cumplimiento obligatorio para los concesionarios aeroportuarios, así como para los transportistas y operadores aéreos, y se aplicarán de manera exclusiva en los aeropuertos en condiciones de saturación en las horas objeto de las declaratorias de saturación en campo aéreo. Asimismo, las presentes Bases serán aplicables al resto de las horas, únicamente respecto de la solicitud, asignación y supervisión por series de horarios de aterrizaje y despegue.

SEGUNDA. DE LAS DEFINICIONES

Para efectos de las presentes Bases se entiende por:

I. Administrador aeroportuario: persona física designada por el concesionario o permisionario de un aeropuerto civil, que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo, en términos del artículo 2, fracción VII de la Ley de Aeropuertos. El administrador aeroportuario deberá velar por que se acuerden los parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen dos veces al año.

II. Aeropuerto en condiciones de saturación: aeropuerto respecto del cual la Secretaría ha emitido una declaratoria de saturación en el campo aéreo de conformidad con el artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

III. Análisis de la demanda y capacidad: el proceso de evaluar la demanda de las compañías aéreas y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los límites físicos, operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto. El administrador aeroportuario deberá realizar periódicamente un análisis exhaustivo de la capacidad y la demanda, basado en métodos generalmente reconocidos. En especial, la capacidad y la demanda deberán evaluarse cuando existan cambios significativos en la infraestructura, las prácticas operativas o los patrones de demanda de los aeropuertos.

IV. Capacidad de operación del aeropuerto: el número máximo de operaciones por hora que puede atender las instalaciones del aeropuerto en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

V. Cambio ad hoc: un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico.

VI. Comité de operación y horarios: el comité integrado en términos del artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, cuya función principal respecto a la asignación de horarios, es el asesorar al coordinador

¹⁰⁴ Véanse el “Nuevo Proyecto de Bases Generales para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue en Aeropuertos en Condiciones de Saturación” en los folios 36706 a 36730 del EXPEDIENTE.

de horarios en los asuntos relacionados con la capacidad, la asignación de horarios y la supervisión de la utilización de los horarios en el aeropuerto.

VII. Concesionario aeroportuario: sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas la cual cuenta con una concesión otorgada por la Secretaría, en términos del artículo 10 de la Ley de Aeropuertos.

VIII. Coordinador de horarios: el órgano auxiliar del administrador aeroportuario para supervisar, evaluar y calificar el uso y el cumplimiento de los horarios asignados a los transportistas aéreos, con base en la información correspondiente a los horarios asignados autorizados por el administrador aeroportuario, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección general de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, así como las resoluciones del Subcomité de Demoras del aeropuerto. Para poder ser nombrado como tal, deberá tener conocimientos y experiencia demostrable sobre programación y coordinación de horarios y contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes Bases.

IX. Demora: aquella operación de aterrizaje o despegue realizada quince minutos antes o después del horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario en base a la resolución que emita el Subcomité de Demoras.

X. Fondo de reserva: los horarios disponibles en aeropuertos en condiciones de saturación después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios, incluyendo cualquier nuevo horario creado.

XI. Horario ad hoc: un horario que no puede optar la prioridad histórica.

XII. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el administrador aeroportuario únicamente a transportistas aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

XIII. Horario histórico: es el horario de aterrizaje o despegue que se asigna a cada transportista aéreo con base en la prioridad histórica.

XIV. Intercambio de horarios: proceso por el que los horarios asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) entre transportistas aéreos en el mismo aeropuerto.

XV. Nuevo entrante: un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y ese día.

XVI. Operación conjunta: un término genérico que hace referencia a diversos tipos de acuerdos operativos o comerciales entre dos o más transportistas aéreos.

XVII. Operador aéreo: es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a, de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera, de conformidad con los artículos 2, fracción III, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 2, fracción VI, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

XVIII. Periodo de asignación de horarios: es el periodo, previo al inicio de cada temporada, en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada, de conformidad con el procedimiento previsto en las presentes Bases.

XLX. Prioridad histórica: el principio por el que las compañías aéreas tienen derecho a recibir una serie de horarios que se hayan operado como mínimo durante el 80% del tiempo durante el periodo asignado

en la temporada equivalente anterior y no haya tenido demoras de más menos quince minutos respecto al horario asignado en más de un 20% de las ocasiones.

XX. Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

XXI. Serie de Horarios: cómo mínimo, cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente.

XXII. Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo y termina el último sábado de octubre, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre y termina el último sábado de marzo.

XXIII. Temporadas equivalentes: temporadas estivales consecutivas (dos veranos), o temporadas invernales consecutivas (dos inviernos), en contraposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y otra de invierno).

XXIV. Transferencia de horarios: un proceso por el que se transfieren los horarios asignados de un transportista aéreo a otro.

XXV. Transportista aéreo: es el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos del artículo 2, fracción II, de la Ley de Aviación Civil.

XXVI. UTC: es el tiempo Universal Coordinado, también conocido como Z o GMT. Todos los horarios, incluyendo los horarios de prioridad histórica, se expresan en UTC, a no ser que los procedimientos acordados permitan usar la hora local.

XXVII. Vuelo de sección extra: vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional o internacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente, en términos del artículo 23 y 29 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

TERCERA. DE LOS PRINCIPIOS GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los horarios de aterrizaje y despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el administrador aeroportuario.

El administrador aeroportuario, oyendo las recomendaciones del comité de Operación y horarios y de conformidad con los reportes emitidos en términos de la Base Décima Primera por el coordinador de horarios y por el Subcomité de Demoras, asignará los horarios de aterrizaje y despegue a los transportistas y operadores aéreos que los soliciten cada temporada con la finalidad de organizar y planear los vuelos en el aeropuerto, así como de hacer un uso eficiente de la capacidad de operación de todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, rodajes, zonas de estacionamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal y limitaciones medioambientales.

El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad de operación declarada en el aeropuerto; la cantidad de horarios de aterrizaje y despegue asignados no debe exceder la capacidad de operaciones por hora del aeropuerto.

Para fines de asignación se seguirán los siguientes principios:

I. El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue, en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

a) Regulares de pasajeros;

b) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;

c) Regulares de carga; y

d) De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.

II. Priorizar la asignación conforme a lo siguiente:

a) Al transportista aéreo que los ocupó en la temporada equivalente anterior (prioridad histórica), siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta.

b) Al transportista aéreo que solicitó cambios a los horarios con prioridad histórica.

c) Al transportista aéreo que solicitó y utilizó los horarios bajo un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada equivalente previa, siempre y cuando haya cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta.

III. Después de asignar los horarios de despegue y aterrizaje indicados en la fracción II de la presente Base, el administrador aeroportuario establecerá un fondo de reserva que incluirá cualquier nuevo horario creado, el cual se asignarán a transportistas aéreos que lo soliciten conforme a lo siguiente:

a) El 50% a los transportistas aéreos que los soliciten tengan menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día (Nuevos Entrantes), a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%.

b) El 50% restante serán asignados a los transportistas aéreos que ya operan en el aeropuerto y que los hayan solicitado.

Los horarios de despegue y aterrizaje del fondo de reserva se asignarán conforme a los siguientes principios de prioridad:

1. Al transportista aéreo que preste el servicio regular de pasajeros, así como no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros, respecto de la carga regular y no regular de fletamento.

2. La ampliación de una operación existente para operar durante todo el año sobre que las solicitudes de nuevos horarios.

IV. Ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de las presentes Bases y cuente con la autorización por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos de los artículos 103 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y 21 del reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Estarán exceptuadas de lo previsto en el párrafo anterior, las operaciones de aterrizaje de emergencia, los casos de fuerza mayor y los previstos en las presentes Bases.

Cuando el administrador aeroportuario o el coordinador de horarios detecten que un transportista u operador aéreo ha realizado una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado, deberá dar aviso de inmediato al comandante de aeropuerto para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquella prevista en el artículo 87, fracción XII, de la Ley de Aviación Civil.

V. Los horarios de despegue y aterrizaje no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, el transportista u operador aéreo que los tenga asignados puede cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro, previa notificación al administrador aeroportuario.

VI. La determinación de ocupación de los horarios se basarán en las horas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas); todas las actividades relacionadas con los horarios, incluida la determinación de horarios históricos se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.

CUARTA. DE LAS OPERACIONES PROHIBIDAS

Para todas las horas declaradas como saturadas, estará prohibida la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte del administrador aeroportuario para las operaciones de las aeronaves siguientes:



De servicio privado con matrícula XB, esto es, aeronaves civiles mexicanas de servicio privado, en términos del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil.

De Estado con Matrícula XC, esto es, aeronaves de Estado, distintas de las militares y de seguridad nacional, en término del artículo 44 de la Ley de Aviación Civil; y

Extranjeras con las características siguientes:

Vuelos privados internacionales;

Vuelos corporativos internacionales;

Vuelos de demostración internacionales;

Vuelos de traslado para su internación e importación al país; y

Taxi aéreo- para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.

Quedan excluidas de la prohibición las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por aeronaves de ala rotativa.

En ningún caso y bajo ninguna circunstancia el administrador aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de franjas horarias determinadas como saturadas por la Secretaría.

El administrador aeroportuario dará aviso inmediato al comandante de aeropuerto cuando advierta que algún transportista u operador aéreo ha realizado alguna de las operaciones prohibidas referidas para que se proceda a la sanción correspondiente, incluyendo aquellas previstas en los artículos 86 Bis, 87, fracciones IV y XII, de la Ley de Aviación Civil.

QUINTA. DE LOS CRITERIOS DE OCUPACIÓN Y LA ELEGIBILIDAD PARA EL DERECHO DE PREFERENCIA HISTÓRICA

La prioridad histórica de una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del aeropuerto, cuando el al transportista aéreo al que se le asignó, ocupó la serie en un 80% o más de las ocasiones y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en menos del 20% de las ocasiones.

Los coordinadores deberán proporcionar de forma puntual información a transportistas aéreos acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso y puntualidad mínimo del 80% durante la temporada, para permitir que el transportista aéreo tome las medidas oportunas.

Para efectos de contabilizar dichos porcentajes de ocupación, se debe considerar lo siguiente:

a) Para una nueva serie de horarios asignada después de la fecha límite conforme al calendario de la Base Vigésima, el número de horarios en la serie y la fecha de la primera asignación se utilizarán como base para calcular la ocupación y cumplimiento.

b) Si el periodo de operación de una serie de horarios se amplía de la fecha límite, el transportista aéreo podrá optar la prioridad histórica para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito de ocupación y cumplimiento de la serie ampliada.

c) Los horarios ad hoc asignados a los transportistas aéreos durante la temporada para operaciones comerciales no podrán optar por el derecho de preferencia histórica, a menos que se hubiesen solicitado como una serie antes del inicio de la temporada, o bien, se hayan asignado como ad hoc durante la temporada y formen una serie al final de la misma; siempre y cuando se cumplan con los requisitos de ocupación y puntualidad establecidos en ésta Base.

d) Si un transportista aéreo tiene más de una serie de horarios al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará individualmente.

e) Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios.

f) Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de horarios, no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica, siempre y cuando se cumpla el requisito de utilización del 80% durante todo el periodo operativo del servicio.

g) Las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de horarios (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica. La utilización del 80% se calcula durante todo el periodo operativo del servicio.

h) Los transportistas aéreos deberán avisar al administrador aeroportuario, las modificaciones de tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio, sin embargo, esto no afectará la elegibilidad para ejercer la prioridad sobre los horarios.

i) En caso de que un transportista aéreo se encuentre sujeto a un concurso mercantil no quedará exento del cumplimiento de los criterios de ocupación, puntualidad y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los porcentajes de ocupación y Demoras de una serie de horarios que hayan sido cedidos, intercambiados u operados de manera coordinada, serán evaluados en los términos de la Base Décima Quinta.

SEXTA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE DE TEMPORADA

El administrador aeroportuario proporcionará a cada transportista aéreo los detalles de sus horarios históricos para su revisión y análisis.

Los transportistas aéreos deberán revisar la información enviada y si no están conformes con la determinación de históricos, deberá ponerse en contacto con el administrador aeroportuario lo antes posible para resolver las diferencias antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

Las solicitudes de horarios históricos de temporada por parte de transportistas aéreos deberán realizarse con base en series de horarios y presentarse para cada temporada en las fechas determinadas en el calendario que el administrador aeroportuario publique. Al presentar su solicitud, los transportistas aéreos deberán usar los formatos de mensajes especificados por el administrador aeroportuario y, en su caso, señalar la prioridad sobre el horario.

Los transportistas aéreos deberán realizar sus solicitudes conforme al calendario previsto en la Base Vigésima y utilizando en los formatos de mensajes establecidos para la solicitud de horarios de aterrizaje y despegue.

Las solicitudes de horarios deberán contener, cuando menos, la información siguiente:

- a) La fecha en la que se presenta la solicitud;
- b) El día y horario específico de cada operación que se pretende realizar;
- c) Si es operación de aterrizaje o despegue;
- d) La ruta;
- e) El número de vuelo;
- f) Las características de la aeronave que se pretende utilizar en la operación;
- g) Tratándose de Horarios Nuevos, se deberá indicar además si se solicita una Serie de Horarios y horarios individuales para completar series en esa calidad. El Administrador Aeroportuario no considerará las solicitudes que no contengan la información señalada.

El Administrador Aeroportuario deberá verificar que los horarios solicitados en series por los Transportistas Aéreos efectivamente se apeguen a la definición de Serie de Horarios prevista en la Base Segunda.

A los transportistas aéreos que no presenten su solicitud al administrador aeroportuario en tiempo y forma invocando prioridad, no se les asignarán horarios de aterrizaje y despegue sobre los cuales tengan esa prioridad en función de su ocupación y puntualidad.

El administrador aeroportuario asignará los horarios de aterrizaje y despegue conforme a la capacidad disponible de operación, basándose en la petición inicial (por temporada) por parte de los transportistas aéreos, conforme a lo siguiente:

I. Las series de horarios sobre las cuales los transportistas aéreos tengan prioridad histórica o se formen al final de la temporada conforme a lo previsto en la Base Quinta.

II. Las series de horarios de aterrizaje y despegue solicitadas por transportistas aéreos a cambio de series de horarios sobre los cuales tengan prioridad histórica y que se realicen conforme a lo siguiente:

a. El número de horarios que comprende a la serie o, en su caso, las series sobre las cuales tiene prioridad histórica y que se pretende cambiar debe ser igual o menor al número de horarios comprendidos en la serie o las series que se pretenden obtener mediante el cambio.

b. El cambio está sujeto a la disponibilidad de los horarios que se solicitan.

c. Únicamente podrán realizarse respecto de horarios que correspondan a horas objeto de saturación en campo aéreo.

d. En caso de que existan dos solicitudes de cambio entre un mismo horario y/o serie, éste se asignará tomando en consideración los siguientes criterios:

1. El transportista aéreo que cumpla con los criterios de ocupación y puntualidad previstos en la Base Quinta;

2. Las solicitudes de horarios que tengan por objeto la prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año; y

3. El periodo efectivo de operación del horario que se pretende obtener mediante cambio; es decir, el transportista aéreo que solicite asignación de un horario para programar y operar vuelos durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.

III. Los horarios del fondo de reserva, serán asignados de conformidad con lo indicado en la Base Tercera.

El Administrador Aeroportuario deberá verificar si el Transportista Aéreo, efectivamente califica como Nuevo Entrante en términos de la Base Décima Séptima.

SÉPTIMA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN INICIAL DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria únicamente durante las dos temporadas inmediatas siguientes a la entrada en vigor de las presentes Bases a un aeropuerto previamente declarado como saturado, según sea el caso, el coordinador de horarios, o el administrador aeroportuario en caso de que el coordinador de horarios no haya sido designado al momento en que dé inicio el periodo de asignación de horarios de temporada, deberá identificar los horarios históricos de aterrizaje y despegue de conformidad con los criterios de ocupación, puntualidad y uso indebido que, en su caso, se hayan previsto en las normas vigentes en la temporada inmediata anterior.

El administrador aeroportuario deberá llevar a cabo el procedimiento de asignación de horarios de conformidad con los criterios y prioridades previstos en la Base Sexta.

De conformidad con lo establecido en el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y en las presentes Bases, a partir del inicio del periodo de asignación para la tercera temporada siguiente a la entrada en vigor de la declaratoria de saturación o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria a partir de la tercera temporada inmediata siguiente a la entrada en vigor de las presentes Bases, según sea el caso, los horarios de aterrizaje y despegue de temporada deberán ser solicitados y asignados mediante series de horarios. Asimismo, para efectos de la calificación en materia de su ocupación y puntualidad, a partir de la tercera temporada siguiente a que se apliquen las presentes Bases, todos los horarios de aterrizaje y despegue de temporada asignados se contabilizarán y calificarán mediante series de horarios y será responsabilidad de los transportistas aéreos conformarlas para efectos de conservar la prioridad histórica de las mismas.

OCTAVA. DEL PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE AD HOC

Los coordinadores de horarios deberán procesar todas las solicitudes de horarios ad hoc de los transportistas aéreos, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de horarios.

Podrán asignarse como horarios ad hoc aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada de conformidad con el calendario previsto en la Base Vigésima, lo establecido en la Base Décima Tercera y cuando sean cancelados por los transportistas aéreos en los términos establecidos en las Base Décima Cuarta.

Dichos horarios serán asignados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 96 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos y la Base Tercera, y serán considerados horarios ad hoc.

Las series de horarios de aterrizaje y despegue formadas al final de la temporada equivalente previa, por el transportista aéreo que las solicitó y ocupó los horarios ad hoc, siempre y cuando hayan cumplido con los requisitos de ocupación y puntualidad definidos en la Base Quinta tendrán prioridad histórica.

El administrador aeroportuario asignará los horarios ad hoc, dando prioridad a los vuelos en el orden previsto en el artículo 95, fracción I, inciso a, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

- I. Regulares de pasajeros;*
- II. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros;*
- III. Regulares de carga; y*
- IV. De transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.*

En caso de que se reciban dos o más solicitudes de asignación de horarios ad hoc del mismo horario para vuelos del mismo tipo, se asignará el horario de conformidad con el orden de presentación.

El administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet que sea habilitada por el concesionario del aeropuerto que corresponda, la lista vigente de todos los horarios ad hoc que se encuentren disponibles para ser asignados durante la temporada, debiendo actualizar la información en forma oportuna, cada vez que exista un nuevo horario adicional disponible, o bien, cada vez que exista un horario ad hoc disponible y cada vez que se asigne.

Los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario los horarios de aterrizaje y despegue para los servicios adicionales planificados en el mismo día de la operación (por ejemplo, vuelos de posicionamiento), siendo responsabilidad del transportista aéreo recibir la confirmación de su asignación antes de operar.

Los transportistas aéreos deberán notificar al administrador aeroportuario sobre cualquier cambio de equipo en el mismo día o las variaciones operacionales respecto a sus horarios de aterrizaje y despegue

asignados, asimismo deberán solicitar la asignación de un nuevo horario cuando se tengan variaciones operacionales significativas que afecten los días siguientes.

NOVENA. DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS

De conformidad con el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, en cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios.

El comité de operación y horarios emitirá sus recomendaciones relacionadas con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Las recomendaciones referidas que emita el comité de operación y horarios deberán publicarse en la página oficial de internet del aeropuerto. En ningún caso las recomendaciones emitidas por el comité de operación y horarios serán vinculantes.

DÉCIMA. DEL COORDINADOR DE HORARIOS

El aeropuerto contará con un coordinador de horarios que auxiliará al administrador aeroportuario en las tareas de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como en la supervisión, evaluación y calificación de su ocupación y cumplimiento en términos de la Bases Quinta, Décima Primera, Décima Segunda y Décima Sexta.

El coordinador de horarios deberá contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes Bases.

El coordinador de horarios será una instancia administrativa técnica y financieramente autónoma del concesionario aeroportuario, el administrador aeroportuario y los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos los transportistas aéreos.

El coordinador de horarios deberá actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria en el desempeño de sus funciones y en apego a los estándares internacionales para coordinadores de aeropuerto en la medida en que éstos no se opongan a lo establecido en la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil y las presentes Bases.

El coordinador de horarios deberá poner a disposición de los transportistas aéreos la información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables y las listas de horarios asignados, los restantes disponibles y los motivos por los que los horarios no se asignaron tal y como se solicitó acorde con la Base Décima Octava.

El coordinador de horarios deberá supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la asignación de los horarios históricos y cualquier no utilización de los mismos, así como supervisar la utilización de horarios prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado.

Para la designación del coordinador de horarios, el administrador aeroportuario deberá emitir la convocatoria pública correspondiente dentro del primer mes inmediato siguiente a partir de la entrada en vigor de la declaratoria de saturación en un aeropuerto o, en los casos en que ya exista dicha declaratoria dentro del primer mes inmediato siguiente a la entrada en vigor de las presentes Bases, según sea el caso.

DÉCIMA PRIMERA. DE LA SUPERVISIÓN, EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LA OCUPACIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El coordinador de horarios supervisará, evaluará y calificará la ocupación, así como el cumplimiento del horario asignado y tomará en cuenta la resolución definitiva que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los transportistas aéreos, quien determinará a los responsables y las causas que originaron las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves en los aeropuertos, conforme lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los criterios de imputabilidad de las cancelaciones y demoras serán evaluados conforme a lo indicado en la Base Décima Sexta.

Para ello, tomará en cuenta la información correspondiente a los horarios asignados por el administrador aeroportuario, los programas de vuelo o itinerarios comerciales de los transportistas aéreos, la información de tráfico aéreo que proporcione el órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea, la información de los manifiestos de llegada y/o de salida en términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, o de las operaciones de llegada o salida de los vuelos registrados por el administrador aeroportuario y la información de los horarios que correspondan a las operaciones autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en términos del artículo 21 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

La Secretaría, de forma directa o a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano o, en su caso, el órgano u organismo prestador de los servicios de la navegación aérea, así como el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos, proporcionarán la información que requiera el coordinador de horarios para el cumplimiento de sus funciones. En caso de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos no proporcionen la información solicitada, el coordinador de horarios dará aviso a la Secretaría para efectos legales que correspondan. En caso de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos no proporcionen la información solicitada, el coordinador de horarios dará aviso a la Secretaría para efectos legales que correspondan.

El coordinador de horarios identificará y supervisará cada operación efectuada por los transportistas aéreos en la temporada correspondiente; así mismo contabilizará la ocupación de cada serie de horarios asignada a los transportistas aéreos y calculará el porcentaje de ocupación total de la serie o del cumplimiento de estos de conformidad con lo establecido en la Base Quinta.

El coordinador de horarios informará mensualmente al administrador aeroportuario y a los transportistas aéreos acerca de las series de horarios que estén por debajo del porcentaje mínimo de ocupación o de cumplimiento, en términos del criterio previsto en la Base Quinta, así como respecto de los casos de uso indebido. Asimismo, el coordinador de horarios enviará un reporte mensual al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios con información detallada sobre la evaluación de la ocupación de las series de horarios y los casos de uso indebido que, en su caso, se hubieran presentado.

El coordinador de horarios presentará el reporte final de la evaluación de los horarios al administrador aeroportuario y al comité de operación y horarios dentro de los dos meses inmediatos siguientes a la fecha en que concluya la temporada correspondiente con la finalidad de que el administrador aeroportuario y los transportistas aéreos puedan prepararse para el periodo de asignación de horarios de la siguiente temporada equivalente.

DÉCIMA SEGUNDA. DEL USO INDEBIDO DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Previamente a que se realicen las operaciones, el coordinador de horarios deberá llevar a cabo las acciones preventivas siguientes:

- I. Revisión de la información contenida en las solicitudes de horarios presentadas por los transportistas aéreos.*
- II. Revisión de los itinerarios de los transportistas aéreos y, en caso de estar disponible, la información comercial publicada en fuentes de acceso público como páginas de Internet, boletos, entre otras;*
- III. Revisión del programa de vuelo del controlador de tráfico aéreo; y*
- IV. Las demás que se considere pertinente.*

Con base en las acciones señaladas y los horarios asignados por el administrador aeroportuario, el coordinador de horarios deberá identificar si se presenta alguno de los supuestos de uso indebido antes del inicio de las operaciones siguientes:

- I. Un transportista aéreo conserva horarios que no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta;*

II. Un transportista aéreo conserva horarios para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves;

III. Un transportista aéreo solicita nuevos horarios que no tenga previsto operar; o

IV. Un transportista aéreo solicita horarios para una operación distinta a la operación indicada, con la intención de obtener una mayor prioridad.

No será considerado como uso indebido los cambios en ruta o los cambios de aeronave.

Cuando se determine el uso indebido por el coordinador de horarios, el transportista aéreo no tendrá derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición y tendrán una prioridad inferior para futuras asignaciones de horarios. El coordinador de horarios turnará el caso al comité de operación horarios para que se tomen las acciones correspondientes.

DÉCIMA TERCERA. DE LA DEVOLUCIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los transportistas aéreos solo podrán conservar los horarios que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta. En caso contrario deberán devolver todos los horarios de aterrizaje y despegue que no tengan previsto utilizar en la temporada antes de las fechas límite conforme al calendario de la Base Vigésima: Los transportistas aéreos conservarán la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue para la asignación en la temporada próxima equivalente. En caso de que los devuelvan de manera posterior a la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima, perderán prioridad sobre esos horarios.

Los horarios de aterrizaje y despegue devueltos pasarán a formar parte del fondo de reserva y serán asignados de conformidad con lo establecido en las Bases Sexta y Séptima.

En aquellos casos en que los horarios sean devueltos por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada, se considerarán horarios ad hoc durante la temporada, de conformidad con lo establecido en la Base Octava.

El administrador aeroportuario elaborará la lista que contendrá los horarios devueltos, el nombre del transportista aéreo que los haya devuelto y la fecha de su devolución. Dicha lista deberá publicarse en términos de lo establecido en las Bases Décima Octava y Vigésima.

Las transportistas que devuelvan intencionadamente series de horarios después de la fecha establecida en el calendario referido en la Base Vigésima, recibirán una prioridad inferior por parte del coordinador de horarios durante la coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.

Si un transportista aéreo deja de operar en un aeropuerto en condiciones de saturación deberá devolver inmediatamente al administrador aeroportuario todos los horarios asignados para el resto de esa temporada y para la temporada siguiente, para ser integrados al fondo de reserva.

Los horarios asignados a un transportista aéreo que deje tener una concesión o permiso válido, conforme a lo previsto en el artículo 14 de la Ley de Aviación Civil o esté en liquidación o quiebra pasarán inmediatamente al fondo de reserva para que el administrador aeroportuario lo asigne a otros transportistas, en tanto se restituye su licencia operativa o se declara en quiebra.

DÉCIMA CUARTA. DE LA CANCELACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

La cancelación de horarios de 5 o más semanas consecutivas antes de la asignación inicial reducirá el periodo elegible para la prioridad histórica, o generará periodos individuales elegibles para dicha prioridad. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del 80% se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.

La cancelación de los periodos de menos de 5 semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para la prioridad histórica, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea el 20% o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de horarios.

Una operación cancelada posteriormente a la asignación inicial, será considerada como no ocupada, para efectos de contabilización del porcentaje de ocupación, con excepción de las cancelaciones que se realicen por causas no imputable al transportista aéreo conforme lo previsto en la Base Décima Sexta.

El transportista aéreo al que le sea asignado un horario ad hoc por la cancelación de otro transportista aéreo, no generará el derecho de preferencia que a que se refiere el artículo 95, fracción I, del Reglamento a la Ley de Aeropuertos.

Los transportistas aéreos deberán realizar todas las cancelaciones de días festivos antes o en el mismo día de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de internet del aeropuerto, de conformidad con la Base Vigésima, para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de ocupación.

DÉCIMA QUINTA. DE LA TRANSFERENCIA, INTERCAMBIO Y OPERACIÓN CONJUNTA DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los transportistas, podrán transferirse, intercambiarse u operarse de forma conjunta entre transportistas aéreos o bien por un Grupo de Transportistas Aéreos previa notificación al administrador aeroportuario conforme a lo indicado en el artículo 98 del Reglamento a la Ley de Aeropuertos.

Únicamente los horarios que sean objeto de operaciones conjuntas en términos del párrafo anterior, conservarán su registro de ocupación y puntualidad a cargo del transportista aéreo al que hayan sido originalmente asignados.

Para la validez de los intercambios o transferencias, los transportistas aéreos deberán:

I. Estar al corriente en el pago de sus obligaciones firmes y exigibles derivadas de contribuciones por el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo, o del pago que las sustituya, así como de las derivadas de contraprestaciones por servicios aeroportuarios; y

II. Que el horario haya sido utilizado por lo menos durante dos temporadas equivalentes por el transportista aéreo original, y, al menos durante cuatro temporadas equivalentes tratándose de transportistas aéreos que hayan obtenido el horario en calidad de nuevo entrante.

El transportista aéreo que pretenda llevar a cabo una transferencia o intercambio de horarios deberá notificar su intención al administrador aeroportuario tres meses antes de la fecha prevista para su operación. Dicha notificación deberá indicar los horarios objeto de la transacción y la fecha efectiva de la misma. El transportista aéreo deberá acompañar a su notificación todos los elementos necesarios para que el coordinador de horarios este en posibilidad de verificar si los horarios pueden ser objeto de la transacción.

El coordinador de horarios confirmará, de ser el caso, que todos los transportistas aéreos involucrados en la transferencia o intercambio cuentan con la prioridad sobre los horarios objeto de la transacción, así como los requisitos previstos en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

El transportista aéreo será responsable de todos los requisitos de solicitud, su ocupación y cumplimiento. El incumplimiento de alguno de estos requisitos será motivo para determinar un horario como no ocupado y ser considerado dentro de la evaluación de ocupación y puntualidad.

Para fines de transparencia de intercambios y transferencias, el coordinador de horarios publicará en su página de internet:

a) El nombre de las compañías aéreas implicadas.

- b) Los horarios transferidos o intercambiados, y
- c) El periodo aplicable.

La prioridad para la asignación de operaciones conjuntas e intercambios para la próxima temporada equivalente deberá permanecer en quien los tuvo asignados previo inicio de la temporada.

El administrador aeroportuario retirará los horarios objeto de una transferencia o intercambio de horarios cuando:

- I. No se cumplan los criterios de ocupación o se le dé uso indebido, previsto en las presentes Bases.
- II. Se realicen en contravención de lo establecido en el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las presentes Bases.

DÉCIMA SEXTA. DE LAS CAUSAS NO IMPUTABLES A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

No serán imputables a los transportistas aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestren que éstas se deben a alguno de los motivos o circunstancias que se describen a continuación:

I. Las cancelaciones y demoras que se deriven, entre otros, por condiciones meteorológicas, daños a las aeronaves por objetos extraños, organismos y autoridades, restricciones del tránsito aéreo o de la infraestructura aeroportuaria, incumplimiento del servicio o daños provocados por prestadores de servicios aeroportuarios, cierre del aeropuerto o del espacio aéreo, tanto del aeropuerto de llegada como de salida de la operación de que se trate, pasajeros insubordinados, actos de interferencia ilícita, emplazamiento a huelga o declaración de ésta, así como de la actuación de autoridades que ejerzan sus facultades en el edificio terminal o en el campo aéreo, o cuando exista mandato de cualquier otra autoridad o bien las que se deriven de caso fortuito o fuerza mayor.

II. Cuando las operaciones sean afectadas por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos al control de los transportistas aéreos y que tengan como consecuencia:

- a) Una inmovilización o afectación en la operación de la aeronave generalmente utilizada para efectuar el servicio aéreo en cuestión, por ejemplo, condiciones climáticas adversas;
- b) El cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo; o
- c) Una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión en operaciones específicas durante una parte importante del periodo de programación correspondiente.

III. Interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que al transportista aéreo le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones.

En cualquier caso, el transportista aéreo demostrará al Subcomité de Demoras, dentro de los siete días hábiles siguientes a aquél que corresponda al último horario de la serie asignada, que la causa de cancelación u operación no realizada no les es imputable, instancia que resolverá sobre la responsabilidad y la causa de la cancelación; lo anterior para efectos de que el coordinador de horarios realice la calificación y evaluación a la que se hace referencia en las Bases Quinta, Décima Primera y Décima Segunda.

DÉCIMA SÉPTIMA. DE LOS NUEVOS ENTRANTES

Los nuevos entrantes deberán demostrar ante el administrador aeroportuario las capacidades establecidas en el artículo 9, fracciones I; II y IV de la Ley de Aviación Civil para realizar operaciones con los horarios solicitados.



Se considerará como nuevo entrante a un transportista aéreo que solicita una serie de horarios en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud del transportista aéreo, debería tener menos de 5 horarios en ese aeropuerto y en ese día.

Se contabilizarán dentro de los horarios referidos cualquier horario de aterrizaje y despegue asignado en la temporada equivalente anterior al que se le haya podido otorgar la prioridad histórica durante las dos temporadas equivalentes previas, aun cuando hubieran sido devueltos o reintegrados al aeropuerto.

Para efectos de contabilizar los horarios referidos en la definición anterior, deberán tenerse en cuenta la totalidad de los horarios asignados a los demás miembros del mismo Grupo de Transportistas Aéreos.

Los transportistas aéreos deberán informar al coordinador de horarios si pertenecen a algún Grupo de Transportistas Aéreos y presentarán la información que permita identificar a todos los miembros de dicho grupo. No se consideran como un mismo Grupo de Transportistas Aéreos aquellos que han suscrito un acuerdo de código compartido (en inglés, codeshare) para explotar conjuntamente una determinada ruta o un conjunto de rutas.

Los transportistas aéreos deberán presentar ante el coordinador de horarios la información correspondiente a todos los acuerdos, convenios o contratos de arrendamiento húmedo que hayan celebrado con otros transportistas aéreos y que se encuentren vigentes al momento de solicitar la asignación como nuevo entrante.

Los transportistas aéreos deberán informar al coordinador de horarios sobre cualquier modificación en la composición del Grupo de Transportistas Aéreos al que pertenecen que pueda alterar el cómputo de los horarios referidos en la definición de nuevo entrante prevista en la presente Base.

En caso de que un transportista aéreo obtenga un horario bajo la figura de nuevo entrante, sin haber proporcionado o actualizado la información referida en los párrafos anteriores, se le retirarán los derechos de prioridad respectivos o el retiro de los horarios de haber iniciado ya la temporada.

Los horarios asignados a nuevos entrantes que no fueran operados de forma comercialmente independiente conforme a lo señalado en la presente Base serán retirados por el administrador aeroportuario dentro de los diez días siguientes a partir de la fecha de notificación del coordinador de horarios.

Los horarios asignados a nuevos entrantes deberán ser ocupados por los transportistas aéreos que hubieran obtenido la prioridad para ocuparlos de conformidad con los criterios de ocupación y uso indebido previstos en las presentes Bases.

Los horarios asignados a nuevos entrantes, no podrán ser cedidos o intercambiados u operados coordinadamente hasta que transcurra el plazo previsto en la fracción II de la Base Quinta.

DÉCIMA OCTAVA. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA TRANSPARENCIA

El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente:

I. La totalidad de la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue. Esta información deberá actualizarse cada temporada o cada vez que se realicen cambios a la normatividad relacionada con la asignación, supervisión y evaluación de los horarios de aterrizaje y despegue;

II. Todas las operaciones de aterrizaje y despegue que se realicen en tiempo real, identificando al transportista aéreo que la realizó y el horario asignado para dicha operación de manera semanal;

III. El calendario que contenga todas las fechas y plazos relacionados con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como aquellos que señalen la duración de cada



temporada operativa, el cual deberá ser publicado oportunamente, previo al periodo de asignación de horarios;

IV. Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los transportistas y operadores aéreos;

V. Los horarios de aterrizaje y despegue asignados, especificando los detalles de la asignación, incluyendo los siguientes:

- a) El nombre del transportista u operador aéreo a quien le fue asignado cada horario;*
- b) Si el horario fue asignado como de temporada, adicional o diferente y, de ser el caso, o mediante una solicitud de cambio, señalando en este caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad histórica y que fue objeto del cambio;*
- c) La forma en que se constituyen las series de horarios asignadas para cada temporada; y*
- d) Si la operación que se pretende realizar es de aterrizaje o despegue.*

La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la asignación de los horarios.

VI. La lista de horarios devueltos, la cual deberá ser publicada en el plazo que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

VII. Los horarios de aterrizaje y despegue que se encuentren disponibles durante la temporada, los cuales deberán ser publicados inmediatamente después de que hayan quedado disponibles;

VIII. De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue, tanto en la solicitud de horarios de temporada como en las solicitudes de horarios adicionales; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

IX. Los reportes mensuales, así como el reporte final, de la evaluación de la ocupación por parte del coordinador de horarios, especificando el porcentaje de ocupación alcanzado en cada serie de horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

X. El informe mensual con las determinaciones del Subcomité de Demoras relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los cuales deberán constar los elementos que sustentan cada determinación, de conformidad con la Base Quinta y Décima Primera; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XI. Las determinaciones de uso indebido intencionado, especificando a los responsables, las razones de su determinación y las acciones tomadas en consecuencia, en términos de la Base Décima Segunda; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XII. Las recomendaciones del comité de operación y horarios que sean comunicadas al administrador aeroportuario; lo anterior en los plazos que al efecto se establezca en el calendario al que se hace referencia en la Base Vigésima;

XIII. Las transacciones de transferencia o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue autorizadas. La información anterior deberá publicarse dentro de los diez días siguientes a la cesión o intercambio que corresponda; y

XIV. Las demás que determine el administrador aeroportuario.

El administrador aeroportuario garantizará que la información registrada, incorporada y procesada en aquellos sistemas que se implementen, cuyos resultados puedan ser publicados para efectos de corroborar

la actuación del coordinador de horarios en materia de supervisión, evaluación y calificación de la ocupación de horarios.

DÉCIMA NOVENA. DE LAS HERRAMIENTAS PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

El concesionario aeroportuario deberá proveer al administrador aeroportuario las herramientas tecnológicas de uso reconocido internacionalmente que permitan una eficiente administración de los horarios de aterrizaje y despegue y la generación de la información relacionada con el uso de los mismos, incluyendo la vinculación con del horario de aterrizaje y despegue con el plan de vuelo.

Los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones en el plazo que al efecto deberá establecerse en el calendario previsto en la Base Vigésima.

VIGÉSIMA. DEL CALENDARIO DE ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE

Ciento cincuenta días antes del inicio de cada temporada, el administrador aeroportuario deberá publicar en la página de Internet del aeropuerto, los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el aeropuerto agrupados en franjas horarias de sesenta minutos. Asimismo, el administrador aeroportuario deberá publicar con la misma antelación el calendario que contenga todas las fechas y plazos considerados en los procedimientos de asignación de horarios, incluyendo todos los procedimientos previstos en las presentes Bases.

Por otro lado, el administrador aeroportuario deberá señalar las fechas o plazos específicos en los que se compromete a publicar la información correspondiente a:

- I. Las asignaciones de horarios de temporada con prioridad histórica.
- II. Los cambios en los horarios históricos que se realicen antes del inicio de la temporada.
- III. Las asignaciones adicionales de horarios durante la temporada —siempre que se haga en cumplimiento a lo ordenado en la Base Octava.
- IV. Las transferencias e intercambios.
- V. Las devoluciones de horarios.
- VI. Las cancelaciones.
- VII. La identificación de los horarios solicitados y de los transportistas aéreos que solicitaron dichos horarios.
- VIII. La información correspondiente a la calificación en materia de la ocupación y el uso de los horarios asignados.

La fecha límite para que los transportistas aéreos que operen en los aeropuertos en condiciones de saturación deberán equipar sus aeronaves con herramientas tecnológicas que permitan reportar en tiempo real los horarios de sus operaciones. En todos estos casos deberá identificar a los transportistas aéreos involucrados, de conformidad con las reglas previstas en las presentes Bases.

VIGÉSIMA PRIMERA. DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO

La Secretaría llevará cabo estudios periódicos o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.



Los estudios de capacidad deberán determinar los condicionantes operativos, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para paliar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.

Los resultados de los estudios de capacidad deberán ponerse a disposición de todas las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como de mitigar y solucionar los condicionantes existentes sobre la demanda.

VIGÉSIMA SEGUNDA. DE LA INTERPRETACIÓN DE ESTAS BASES

La interpretación para efectos administrativos de las presentes Bases y la resolución de los casos no previstos en las mismas, estará a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Las presentes Bases entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Los administradores aeroportuarios de aeropuertos en condiciones de saturación en el campo aéreo, dentro de los quince días siguientes a la publicación de estas Bases en el Diario Oficial de la Federación y someterlas a autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TERCERO. Se abroga la circular obligatoria CO SA-30/12 emitida el diecisiete de mayo de dos mil doce.

CUARTO. Con la excepción de aquellos casos en los que se determine que ya no existen condiciones de saturación en campo aéreo en la totalidad de los horarios de un aeropuerto en ningún otro caso la emisión de declaratorias de saturación en campo aéreo emitidas en términos del artículo 100 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos o la realización de nuevos estudios de capacidad realizados en términos del artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y la Base Vigésima Primera, podrán suspender o interrumpir los plazos previstos en las presentes Bases o la aplicación de las normas contenidas en las mismas.

Dado en la Ciudad de México, el ___ de ___ de dos mil diecisiete.”

3. Análisis de las medidas propuestas por AICM

Se presenta el análisis para evaluar si las medidas propuestas por el AICM resultan idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN de conformidad con la fracción VII del artículo 94 de la LFCE. Asimismo, se evalúa si la propuesta de medidas que AICM considera idóneas y económicamente viables contiene la información señalada en el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS.

3.1. Evaluación en materia de la idoneidad y viabilidad económica de las medidas

De las manifestaciones y la información presentada por AICM se observa que las medidas propuestas mediante el ESCRITO DE MEDIDAS y el ESCRITO DE ACLARACIONES fueron agrupadas en cinco categorías, mismas que coinciden, en términos generales, con la manera en que la AI dividió y agrupó en categorías los efectos anticompetitivos identificados en los apartados del DP donde se resumen las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO:¹⁰⁵

- 1) Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios.
- 2) Externalidades negativas en el mercado del TARP.

¹⁰⁵ Véase al respecto el contenido incluido en los apartados “I. Extracto del DICTAMEN” y “XI.1. Resumen de las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO”, véanse en particular las páginas 23, 315, 316 y 317 del DP.

- 3) Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la autoridad y el consumidor.
- 4) Comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS. Dadas las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, se facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los TRANSPORTISTAS.
- 5) El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS incide en la valoración que éstos les dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos.

Para efectos de orden y mayor claridad, se indica que el análisis de la propuesta de medidas presentada por AICM se realiza con base en las categorías de los efectos anticompetitivos identificados en el DP, que coincide con la manera en que AICM efectuó la propuesta en el ESCRITO DE MEDIDAS.¹⁰⁶

a) *Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios.*

De conformidad con las manifestaciones incluidas en el ESCRITO DE MEDIDAS, para atender los efectos anticompetitivos identificados por la AI, el AICM propuso lo siguiente:

(i) **Incluir la figura del coordinador de horarios.** AICM señala en el ESCRITO DE MEDIDAS que dicha instancia sería técnicamente autónoma y llevaría a cabo la supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue con base en la información proporcionada por las resoluciones del Subcomité de Demoras y otras fuentes de entidades públicas (por ejemplo, el administrador aeroportuario, SENEAM y la DGAJ).¹⁰⁷

(ii) **Mejorar los procedimientos de asignación de horarios.** AICM indica en el ESCRITO DE MEDIDAS que las Bases Segunda, Quinta y Sexta incluyen diversas mejoras en los procedimientos de asignación de horarios, particularmente en relación con la regla de uso 85%-15% (ocupación-cumplimiento) para determinar la prioridad sobre un horario, la inclusión del concepto de serie de horarios y de la figura del nuevo entrante, así como la conformación de un fondo de reserva.¹⁰⁸

a.1) *Evaluación de la propuesta relacionada con la figura del coordinador de horarios*

¹⁰⁶ Véase la división a la que se hace referencia en los apartados “I. Extracto del DICTAMEN” y “XI.1. Resumen de las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO”, véanse en particular las páginas 23, 315, 316 y 317 del DP.

¹⁰⁷ AICM también indica que la propuesta relacionada con la figura y las funciones del coordinador de horarios atiende algunos efectos anticompetitivos identificados por la AI en el DP bajo el rubro “3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor”, en particular los efectos relativos a la disparidad en la información disponible a los transportistas aéreos que, de acuerdo con el DP, restan certeza sobre la disponibilidad de horarios, la existencia de mecanismos establecidos en la normativa y reglas de operación que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los transportistas aéreos, así como los efectos derivados de la existencia de reglas de operación que permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.

¹⁰⁸ En adición a las manifestaciones contenidas en el ESCRITO DE MEDIDAS en relación con la propuesta para atender lo señalado en el DP respecto a los “Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios”, se observa que en el NUEVO PROYECTO DE BASES se incluyen diversas disposiciones, reglas o criterios adicionales relacionados con los procedimientos de asignación de horarios, particularmente en las Bases Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta, Séptima, Octava, Décima Segunda, Décima Tercera, Décima Cuarta, Décima Sexta, Décima Séptima y Vigésima.

De acuerdo con lo señalado por AICM, la figura del coordinador de horarios se incluye en el proyecto de modificaciones al artículo 99 del RLA, sería incluida en la modificación o ajuste a sus RO y se prevé en la Base Décima.¹⁰⁹ Asimismo, AICM señala que esta medida atendería la recomendación a la SCT y al Ejecutivo Federal, así como las medidas sugeridas por la AI: la M1 (intensificar la transparencia el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue), la M1a (realizar y garantizar la asignación horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente), la M1b (monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS a través del tiempo) y la M1c (calificar el uso de los horarios asignados).

El coordinador es una figura que permite que las reglas de asignación de slots se apliquen de manera correcta.¹¹⁰ IATA recomienda que en aeropuertos Nivel 3 se nombre un coordinador que debe ser funcional y financieramente independiente de cualquier parte interesada, para así actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria. La propuesta de AICM en relación con la figura del coordinador de horarios no es idónea ni económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

- 1) No se prevén mecanismos que garanticen la autonomía técnica y financiera del coordinador de horarios.

Del contenido de las Bases incluidas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES se observa que las decisiones del coordinador de horarios se encuentran sujetas a lo que determine o resuelva el Subcomité de Demoras en materia del análisis relativo a demoras y cancelaciones. En este sentido, no tiene asignada en su totalidad la función relativa

¹⁰⁹ El artículo 99 del PROYECTO DE REFORMA AL RLA y la Base Décima del NUEVO PROYECTO DE BASES prevé la figura del coordinador de horarios. No obstante, también se incluyen reglas relacionadas con sus funciones en las Bases Primera, Segunda, Tercera, Quinta, Séptima, Octava, Décima Primera, Décima Segunda, Décima Tercera, Décima Quinta, Décima Sexta, Décima Séptima y Décima Octava.

¹¹⁰ Respecto del coordinador de horarios, entre otras cuestiones, en el DP se indicó lo siguiente: "*En atención a los problemas existentes en la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL, se propone recomendar a la SECRETARÍA que impulse, en el ámbito de sus facultades, la creación de una instancia administrativa técnicamente autónoma del AICM, del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Esta instancia debe ser equivalente a un coordinador independiente de forma tal que sea la única instancia responsable en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO y que goce de plena autonomía técnica. Por lo anterior, una vez creada y establecida la instancia administrativa técnicamente autónoma, ésta deberá asumir todas las funciones en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO, retomando el cumplimiento de las medidas que, en su caso, sean ordenadas al AICM para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL. La instancia administrativa técnicamente autónoma podría ser una persona física o jurídica calificada por el voto de las compañías aéreas que utilicen regularmente el AEROPUERTO, de sus organizaciones representativas y del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, siempre que se asegure: a) La autonomía de dicha instancia administrativa, separándola funcionalmente de cualquier parte interesada y el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, a fin de evitar cualquier posible conflicto de interés. Por lo que se considera necesario que el sistema de financiamiento de las actividades de la instancia administrativa técnicamente autónoma sea capaz de garantizar su independencia técnica. Al respecto, se propone recomendar que el proceso para alcanzar la independencia financiera de la instancia técnicamente autónoma se divida en dos momentos: i) en el momento de su creación debería otorgarse a esta figura financiamiento ajeno e independiente del AICM; ii) posteriormente, la instancia técnicamente autónoma tratará de cubrir al máximo sus costos de operación con los ingresos obtenidos de las subastas, si estos ingresos no fuesen suficientes debería otorgarse a esta figura financiamiento ajeno e independiente del AICM. B) Que la instancia administrativa técnicamente autónoma ejerza de forma imparcial, no discriminatoria y transparente todas las funciones relacionadas con los horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO. Esta instancia, derivado de la autonomía técnica, permitirá la mejor implementación de las medidas propuestas en el DICTAMEN, al promover una mayor equidad, certidumbre y transparencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS, así como la eficiencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Por lo cual se considera fundamental para salvaguardar la competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.*" [Énfasis añadido]

a supervisar, evaluar y calificar el uso y el cumplimiento de los horarios, toda vez que únicamente se prevé que el coordinador de horarios realice funciones como órgano auxiliar del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO que deberá tener “*en cuenta la resolución definitiva que emita el Subcomité de Demoras sobre el incumplimiento al horario asignado a los transportistas aéreos, quien determinará a los responsables y las causas que originaron las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves en los aeropuertos*” (véase al respecto el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el contenido de la Base Décima Primera del NUEVO PROYECTO DE BASES).¹¹¹

Adicionalmente, en detrimento de la autonomía técnica del coordinador de horarios, en el NUEVO PROYECTO DE BASES se indica: “[c]uando se determine el uso indebido por el coordinador de horarios, el transportista aéreo no tendrá derecho a la elegibilidad de la prioridad histórica para los tiempos que haya operado o para los horarios asignados en esa condición y tendrán una prioridad inferior para futuras asignaciones de horarios. **El coordinador de horarios turnará el caso al comité de operación horarios** para que se tomen las acciones correspondientes”. Dicha disposición propicia conflictos de interés, ya que pone en manos de los mismos TRANSPORTISTAS que integran el Comité de Operación y Horarios (junto con otras personas y autoridades),¹¹² los casos en los que se determine que algún TRANSPORTISTA incurrió en un uso indebido de horarios.

Por otra parte, si bien en la Base Décima del NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que el coordinador de horarios “*será una instancia administrativa técnica y financieramente autónoma del concesionario aeroportuario, el administrador aeroportuario y los integrantes del comité de operación y horarios, entre ellos los transportistas aéreos*”, el PROYECTO DE REFORMA AL RLA únicamente señala que el “*coordinador de horarios será una instancia administrativa técnicamente autónoma*”, es decir, no se prevé su autonomía financiera en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA.

Dicha inconsistencia, así como la omisión de contenido normativo que refiera la forma en que habrá de otorgarse, ejercerse, y garantizarse la supuesta autonomía financiera podría tener como consecuencia que el texto propuesto no se traduzca en acciones concretas, realizables y efectivas en materia de la supuesta autonomía financiera del coordinador.

¹¹¹ No pasa desapercibido que en el Anexo 1 del ESCRITO DE ACLARACIONES se indica que corresponden al coordinador de horarios las funciones de “*supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios*”; no obstante, en el mismo se indica que deberá tomar en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras. Asimismo, de acuerdo con la propuesta de AICM incluida en el ESCRITO DE ACLARACIONES y en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA, corresponden al Subcomité de Demoras, y no al coordinador de horarios, las siguientes atribuciones: “*I. Determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, asignados para la temporada, así como de los horarios ad hoc durante la temporada; II. Proponer acciones tendientes a disminuir o eliminar las causas de las demoras a los horarios de aterrizaje y despegue; III. Presentar al comité de operación y horarios situaciones relevantes y recurrentes que afectan el desarrollo de las operaciones, a efecto de proponer medidas correctivas en el ámbito de su competencia; y IV. Elaborar un reporte a la autoridad aeronáutica de aquellas demoras imputables a los transportistas aéreos sobre los horarios ad hoc asignados por disponibilidad durante la temporada para las sanciones correspondientes conforme a lo previsto en la Ley de Aviación Civil.*”

¹¹² De conformidad con lo establecido en el artículo 61 de la Ley de Aeropuertos, “[e]n cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios que estará integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante de aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios.”

- 2) No se prevé en el NUEVO PROYECTO DE BASES un plazo cierto para la designación del coordinador de horarios y para que pueda ejercer sus funciones;
- 3) No se incluyen criterios para garantizar que el proceso de selección o designación del coordinador de horarios sea imparcial, objetivo y transparente (en particular, no se incluyen reglas relacionadas con la votación o la identificación de las personas que podrían participar en la decisión relativa a su designación). Ello impide garantizar la autonomía o independencia técnica del coordinador de horarios.
- 4) No se presentan elementos para acreditar que la propuesta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES vaya a ser avalada o impulsada por los órganos a quienes se dirigió la recomendación relacionada con la creación de un coordinador independiente. AICM manifestó a través del NUEVO PROYECTO DE BASES que *“en su momento la SCT impulsaría las modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos con el objeto de que sean compatibles con el “Nuevo Proyecto de Bases”*. No obstante, se observa que ni del ESCRITO DE MEDIDAS, incluyendo sus anexos, ni del ESCRITO DE ACLARACIONES, incluyendo sus anexos, se desprende elemento de convicción alguno para acreditar que el titular del Ejecutivo o la SCT impulsarán, en el ámbito de sus facultades, la creación de un coordinador de horarios que sea técnica y financieramente autónomo y que tenga atribuciones suficientes y efectivas en materia de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, sobre la base de los parámetros de coordinación aplicables, así como respecto de la supervisión, evaluación y calificación de su ocupación y cumplimiento.¹¹³

a.2) Evaluación de la propuesta relacionada con las denominadas “mejoras” en materia de los procedimientos de asignación de horarios

Como se indicó, AICM manifestó mediante el ESCRITO DE MEDIDAS que en las Bases Segunda, Quinta y Sexta se incluyen diversas mejoras en los procedimientos de asignación de horarios, particularmente en relación con la regla de uso 85%-15% (ocupación-cumplimiento) para determinar la prioridad sobre un horario, la inclusión del concepto de serie de horarios y de la figura del nuevo entrante, así como la conformación de un fondo de reserva.

En particular, AICM señala que su propuesta incluye mejoras a los procedimientos de asignación de horarios consistente en realizar modificaciones o ajustes a sus RO, para hacerlas compatibles con la regla de uso 85%-15% (en el contexto del PROYECTO DE REFORMA AL RLA).

Al respecto, AICM señaló mediante el ESCRITO DE MEDIDAS que su propuesta contempla aún de forma más clara, una regla de uso 85%-15%, con el fin de que los transportistas aéreos tengan la plena certeza de que, de no utilizar los horarios asignados al menos en una proporción de 85%, o bien, tener demoras atribuibles a ellos en un 15% o más, perderán la prioridad sobre los horarios asignados (Base Quinta).

¹¹³ Como se desprende del contenido del escrito con anexos presentado por la SCT el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, y en particular del PROYECTO DE REFORMA AL RLA, el coordinador de horarios no tendría dichas atribuciones, sino únicamente funciones limitadas en relación con la supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue, toda vez que el coordinador de horarios tendría que tener en consideración las resoluciones del Subcomité de Demoras. Véase el escrito de la SCT con sus respectivos anexos en los folios 36467 a 36489 del EXPEDIENTE.

Asimismo, AICM considera que la inclusión del concepto de serie de horarios permitirá una administración aún más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue y facilitarían la evaluación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos. Ello, en su opinión, también permitirá a los transportistas aéreos planear mejor sus operaciones y tener certeza sobre las mismas, así como estar en posibilidad de expandir sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios.

En relación con la figura de nuevo entrante, AICM manifestó mediante el ESCRITO DE MEDIDAS que, para asegurar la entrada de nuevos participantes, reducir la excesiva concentración de mercado, aumentar la disponibilidad de horarios (lo que traería como consecuencia una mayor innovación en rutas), propone ajustar sus RO e incluir en las Bases la figura del nuevo entrante (Bases Segunda, fracción XV y Décima Séptima) y conformar un fondo de reserva (Bases Segunda, fracción IX y Sexta, fracción III).

En relación con dicha propuesta, AICM señala que esta medida atendería las sugeridas por la AI: M4 (Establecer criterios para la conformación inicial del fondo de reserva de horarios), M4b (integrar al fondo de reserva los horarios que se generen al liberar capacidad en el aeropuerto), M4c (incorporar al fondo de reserva los horarios que le fueron asignados a cada transportista aéreo regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho transportista aéreo), M5 (mantenimiento del fondo de reserva), M5a (incorporar al fondo de reserva los horarios que no cumplan los criterios de uso, a final de cada temporada), M5b (incorporar al fondo de reserva los horarios que se califiquen como de uso indebido al final de cada temporada), M6 (asignación inicial del fondo de reserva y mercado secundario), M6a (mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del fondo de reserva) y M6b (asignación de la segunda mitad del fondo de reserva).

De conformidad con lo manifestado por AICM, el fondo de reserva tendría un amplio inventario en términos previstos por las propias Bases y se conformaría por los horarios nuevos, los que no sean asignados, devueltos o renunciados, retirados en términos de los criterios de ocupación y uso indebido, así como los horarios retirados por adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del RLA.¹¹⁴

La propuesta de AICM en relación con las denominadas “mejoras” en materia de los procedimientos de asignación de horarios no se consideran idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

- 1) Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre

Las propuestas que AICM refiere o identifica como medidas tendientes a eliminar los efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios se incluyen en diversas bases que contienen reglas inconsistentes, contradictorias o que presentan lagunas u omisiones y generan incertidumbre respecto a su aplicación.

¹¹⁴ En el ESCRITO DE MEDIDAS AICM indicó que el ajuste a las RO también garantizaría cumplir con la forma de asignación de los horarios del fondo de reserva, en la forma en que lo prevén las Bases (Segunda, fracción IX y Sexta, fracción III). Al respecto, se observa que la forma de asignación referida en dicho escrito fue modificada mediante el NUEVO PROYECTO DE BASES incluido como anexo en el ESCRITO DE ACLARACIONES.

Para que puedan tener los efectos que AICM refiere, las reglas y criterios que rigen la asignación de horarios de aterrizaje y despegue deben ser claras y consistentes entre sí, y deben evitarse lagunas, omisiones o contradicciones que puedan tener un impacto en la eficacia o el alcance de las demás reglas o criterios relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que la eficacia de las reglas relativas a la forma en que se computa y califica el uso de las series de horarios de aterrizaje y despegue (como el criterio de uso 85%-15% previsto en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA o el criterio de uso 80%-20% incluido en el NUEVO PROYECTO DE BASES) depende o guarda relación con otras reglas o criterios, como el que corresponde a la definición de serie de horarios o las reglas relacionadas con la forma en que habrían de asignarse aquellos horarios que se consideren disponibles al no ser elegibles para optar por el derecho de preferencia histórica.¹¹⁵ En el mismo sentido, la figura del nuevo entrante, por sí misma, no puede asegurar la entrada de nuevos participantes o coadyuvar a reducir la excesiva concentración de mercado si no existen horarios disponibles, ya sea a través del fondo de reserva, la disponibilidad de horarios “ad hoc” o a través de otros mecanismos por medio de los cuales los transportistas aéreos puedan estar en condiciones de utilizar los horarios (como las cesiones e intercambios).

La falta de claridad y consistencia, así como las contradicciones, omisiones y lagunas que se observan en diversas reglas o criterios contenidos en el NUEVO PROYECTO DE BASES no favorecen la eficacia de las reglas que deberían fomentar la ocupación efectiva y la disponibilidad de horarios y, en esa medida, inhiben la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas, así como la posibilidad de que otros transportistas aéreos expandan sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios.

A continuación, se enlistan las razones por las cuales se considera que las reglas o criterios contenidos en el NUEVO PROYECTO DE BASES son poco claros e inconsistentes, así como las contradicciones, omisiones y lagunas que se observaron en ellos.

- i. La denominada regla de uso 85%-15% prevista en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA es inconsistente con la regla de uso 80%-20% incluida en la fracción XIX de la Base Segunda, en la Base Quinta y en la Base Décima Cuarta del NUEVO PROYECTO DE BASES, pues se trata de dos criterios o estándares de ocupación y cumplimiento de horarios de aterrizaje y despegue totalmente diferentes. No pasa desapercibido que AICM manifestó en el ESCRITO DE ACLARACIONES que “*en su momento la SCT impulsaría las modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos con el objeto de que sean compatibles con el “Nuevo Proyecto de Bases”*”. No obstante, en el mismo ESCRITO DE ACLARACIONES únicamente solicitó dejar sin efectos el PROYECTO DE BASES. En este sentido, en caso de que no se realizara una reforma al Reglamento de la Ley de Aeropuertos (en adelante, RLA) que actualmente prevé el criterio 85%-15%, el criterio 80%-20 sería inconsistente con la norma vigente.
- ii. En el mismo ESCRITO DE ACLARACIONES a través del cual presentó el NUEVO PROYECTO DE BASES que prevé el criterio de uso 80%-20%, se indica que “*la prioridad histórica sobre una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del Aeropuerto, cuando al*

¹¹⁵ Al respecto, se observa que la Base Quinta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES se denomina “*De los criterios de ocupación y la elegibilidad para el derecho de preferencia histórica*”.

transportista aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones". Así, el mismo ESCRITO DE ACLARACIONES contiene información que no es consistente con el NUEVO PROYECTO DE BASES.

- iii. En cuanto al concepto de serie de horarios se estima que su incorporación podría representar un avance significativo en el mecanismo de asignación, toda vez que dicho concepto es un elemento que facilita la supervisión (o monitoreo) del uso de los horarios de aterrizaje y despegue, y la calificación en materia de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados. No obstante, con motivo de las manifestaciones incluidas en el ESCRITO DE ACLARACIONES y el contenido de diversas Bases incluidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES, se observan contradicciones que dificultarían su aplicación eficaz.

En la fracción XXI de la Base Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES, se indica que una serie de horarios es, "*cómo mínimo [sic], cinco horarios de aterrizaje y despegue solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente*" [Énfasis añadido]. A su vez, en la Base Sexta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES, y en relación con los criterios para contabilizar los porcentajes de ocupación de las series de horarios, se menciona: "[...] e) *Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de horarios*". No obstante, mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES AICM manifestó: "*Una serie de horarios se integraría con por lo menos cinco horarios solicitados y asignados de lunes a viernes, o lunes, martes, miércoles, viernes y domingo a las 08:05 horas, o por lo menos cinco lunes en ese horario, distribuidos regularmente durante la temporada. [...]*."

La definición de serie prevista en el NUEVO PROYECTO DE BASES no contiene ningún elemento o parámetro que permita identificar si el periodo comprendido dentro de la hora es de cinco minutos, diez minutos o, incluso sesenta minutos o más (dada la expresión "*o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente*"). En el caso de la definición de series de horarios, la falta de claridad y la posibilidad de interpretar la norma incluso en sentido distinto al texto de la definición propuesta (como se desprende de las propias manifestaciones de AICM respecto a la posibilidad de que una serie de horarios se integre con horarios que corresponden a distintos días de la semana y no sólo con horarios que corresponden a un mismo día de la semana) generan incertidumbre y podrían dificultar las tareas de supervisión, evaluación y calificación del uso y cumplimiento de los horarios asignados.

- iv. En cuanto al fondo de reserva, en caso de que la SCT impulsara el PROYECTO DE REFORMA AL RLA, como lo manifestó mediante el escrito de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, la propuesta sería inconsistente con el mecanismo de asignación de horarios de temporada y, en particular, de los horarios disponibles en el fondo de reserva. Por un lado, en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA se prevé que el fondo de reserva sería integrado por horarios nuevos, los retirados por incumplir el criterio de uso 85%-15% previsto en la fracción I del artículo

99 del PROYECTO DE REFORMA AL RLA, así como por los que sean renunciados por los transportistas aéreos y los que, en su caso, les sean retirados cuando tengan adeudos vencidos en el pago de los servicios señalados en el artículo 96 del RLA. Por otra parte, en el NUEVO PROYECTO DE BASES se indica (en la fracción X de la Base Segunda) que el fondo de reserva se compone por “*los horarios disponibles en aeropuertos en condiciones de saturación después de asignar los horarios históricos y los cambios en dichos horarios, incluyendo cualquier nuevo horario creado*”.

En el NUEVO PROYECTO DE BASES no se identifican con la misma precisión cuáles podrían ser los horarios que integrarían el fondo de reserva, ya que únicamente se indica que se integrarían al mismo los horarios disponibles. Si bien del contenido de las Bases previstas en el NUEVO PROYECTO DE BASES se desprende que aquellos horarios que no puedan ser elegibles para el derecho de preferencia histórica al no haber cumplido con el criterio o la regla de uso 80%-20% prevista en la Base Quinta podrían considerarse disponibles e integrarse al fondo de reserva, también se observa que diversas reglas o criterios relacionados con el uso indebido de horarios y la devolución de horarios no son consistentes respecto a los supuestos en los cuales los horarios podrían considerarse disponibles para efectos de su integración al fondo de reserva. Por ejemplo, en la Bases Décima Segunda y Décima Tercera se prevén supuestos de uso indebido y de devolución de horarios que aparentemente tendrían como consecuencia que en futuras asignaciones los horarios reciban una prioridad inferior, sin que dicho concepto (prioridad inferior) sea definido, aclarado o acotado en el NUEVO PROYECTO DE BASES, razón por la cual no resulta claro en qué supuestos podrían formar parte del fondo de reserva cuando se actualiza el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue o la devolución de los mismos fuera de plazos determinados.¹¹⁶

- v. En cuanto a la figura de nuevo entrante prevista en el NUEVO PROYECTO DE BASES se observa que el AICM se limita a afirmar que dicha figura permite reducir la excesiva concentración de mercado, aumentar la disponibilidad de horarios y una mayor innovación en rutas, sin explicar o aportar razonamientos adicionales que sustenten su dicho.¹¹⁷ Adicionalmente, el

¹¹⁶ No pasa desapercibido que en la Base Décima Tercera se prevén diversas consecuencias relacionadas con la devolución de horarios. Por una parte, se prevé la posibilidad de que los horarios devueltos conserven la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue si son devueltos antes de una fecha límite no determinada en el NUEVO PROYECTO DE BASES. En otro supuesto, se indica que los horarios devueltos con posterioridad a una fecha límite no determinada perderían la prioridad histórica. Asimismo, se indica que los horarios devueltos pasarán a formar parte del fondo de reserva, sin que se indique con claridad en qué casos ello puede ocurrir dado que, por una parte, el supuesto parece actualizarse cuando los horarios se devuelvan después de una fecha límite no determinada (y por ello perderían la prioridad histórica) y, por otra parte, no queda claro si en caso de que los horarios reciban una prioridad inferior al ser devueltos intencionalmente después de una fecha no determinada se podrían integrar al fondo de reserva. Por otro lado, se indica que aquellos horarios que sean devueltos por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada (mismo que no se identifica mediante una fecha precisa en el NUEVO PROYECTO DE BASES) se considerarían horarios ad hoc durante la temporada. Al respecto, no pasa desapercibido que en el calendario de actividades previsto en las DIRECTRICES IATA invocadas por AICM se prevé al menos una fecha límite clara y perfectamente determinada para la devolución de horarios, situación que no ocurre respecto de ninguno de los supuestos de devolución de horarios previstos en el NUEVO PROYECTO DE BASES. Asimismo, en el calendario de actividades previsto en las DIRECTRICES IATA se prevé una fecha cierta y perfectamente determinada en relación con la fecha de referencia de horarios históricos.

¹¹⁷ En la misma situación se encuentran diversos criterios relacionados con el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue previstos en la Base Décima Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES. Dichos criterios son similares a los previstos en las DIRECTRICES IATA. No obstante, AICM se limita a afirmar que su propuesta aseguraría que la participación de mercado tuviera relación con el

NUEVO PROYECTO DE BASES prevé en la Base Décima Séptima que para efectos de contabilizar los horarios que corresponden a nuevos entrantes se deberán tener en cuenta la totalidad de los horarios asignados “a los demás miembros del mismo Grupo de Transportistas Aéreos” sin que se defina en el NUEVO PROYECTO DE BASES qué debe entenderse por el “mismo Grupo de Transportistas Aéreos” o cómo es que podrían integrarse los mismos para efectos de la contabilidad de los horarios referidos. Esto puede ocasionar que transportistas aéreos que pertenezcan a un mismo grupo de interés económico recurran a comportamientos estratégicos o conductas anticompetitivas, por ejemplo, en relación con la figura del nuevo entrante.

Asimismo, en relación con la figura del nuevo entrante, se señala en la Base Décima Séptima que “los horarios asignados a nuevos entrantes, no podrán ser cedidos o intercambiados u operados coordinadamente hasta que transcurra el plazo previsto en la fracción II de la Base Quinta”. Al respecto, se indica que no queda claro cuál es el plazo al que se refiere la Base Décima Séptima mediante la remisión a la Base Quinta.

- vi. Otro problema ocurre con la falta de una definición precisa que delimite el alcance de la figura de operaciones conjuntas prevista en la fracción XVI de la Base Segunda, en la Base Décima Segunda, en la Base Décima Tercera y en la Base Décima Quinta. En este sentido, la falta de un contenido más delimitado o preciso en relación con la figura de operaciones conjuntas implica la posibilidad de que las medidas que en principio deberían prevenir comportamientos estratégicos (como la retención de horarios) o conductas anticompetitivas no sean eficaces, por lo que las medidas que guardan relación con la figura de operaciones conjuntas no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables, dados los términos en los que se incluyen en el NUEVO PROYECTO DE BASES, para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.
- vii. En materia de horarios *ad hoc*, la Base Octava señala que “podrán asignarse como horarios *ad hoc* aquellos disponibles por no haber sido asignados durante el periodo de asignación de horarios, así como los horarios que hayan sido devueltos o renunciados por los transportistas aéreos después de que concluya el periodo de asignación de horarios de temporada de conformidad con el calendario previsto en la Base Vigésima.” al respecto, se observa que el NUEVO PROYECTO DE BASES en la Base Vigésima no incluye un calendario con una fecha específica que permita identificar el momento en que concluye el periodo de asignación de horarios de temporada, por lo que es incierto el momento a partir del cual el administrador aeroportuario podría realizar la asignación de horarios *ad hoc*.¹¹⁸

mérito del transportista aéreo en relación con la utilización y cumplimiento de los horarios que se le asignen o tendría un impacto en la prioridad en la asignación de horarios, con lo que se alinean los incentivos para usar correcta y debidamente los mismos, sin explicar cuáles son los razonamientos que sustentan su dicho.

¹¹⁸ La Base Décima Segunda, fracción XVIII, define a dicho periodo como aquel previo al inicio de temporada en el que el administrador aeroportuario atiende las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada. No obstante, no se especifica si los horarios *ad hoc* se asignarían antes o después de la asignación de temporada, por ejemplo, de los horarios disponibles en el fondo de reserva.

Por otra parte, existe una contradicción respecto de los horarios *ad hoc* entre la Base Tercera y Sexta, ya que en ellas se les otorga diferente prioridad en la asignación, una en tercer lugar y otra en primero. Adicionalmente, de acuerdo con los criterios relativos a la prioridad en la asignación previstos en la Base Tercera, fracción II, se distinguen dos tipos de prioridades históricas, la primera que deriva del procedimiento de asignación de horarios antes del inicio de la temporada y otra derivada de asignaciones *ad hoc*, lo cual genera incertidumbre sobre la aplicación del criterio de prioridad histórica en todo el procedimiento de asignación de horarios. En este sentido, en dicha fracción se da mayor prioridad a las solicitudes de cambios de horarios con prioridad histórica sobre los horarios con prioridad histórica que originalmente hayan derivado de asignaciones *ad hoc*.

En la fracción V de la Base Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES, se prevé una definición de “*cambio ad hoc*”; sin embargo, no se presentan o identifican los supuestos y alcances de dicha figura, ni cuál podría ser su relación o diferencia respecto de la asignación de horarios *ad hoc* durante la temporada, lo cual es un elemento adicional de incertidumbre.¹¹⁹

- viii. Otra inconsistencia se presenta en el caso de la Base Décima Cuarta, incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES, que prevé los criterios en materia de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue. En la Base se indica que una operación cancelada posteriormente a la asignación inicial será considerada como no ocupada, para efectos de la contabilización del porcentaje de ocupación. Sin embargo, en la misma Base se prevé como una excepción la posibilidad de realizar cancelaciones en días festivos antes o en el mismo día de la fecha que se indique en el calendario que se publique en la página de Internet del AICM. En dicho supuesto, no definido con precisión en el NUEVO PROYECTO DE BASES, las cancelaciones no se tendrían en cuenta en el cálculo de ocupación.¹²⁰
- ix. En el NUEVO PROYECTO DE BASES se prevén excepciones a la prohibición de determinadas operaciones (prevista en la Base Cuarta), así como para la regla según la cual ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario. Esas excepciones no tienden a favorecer la disponibilidad de horarios y, por lo tanto, no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

En particular, se observa que en el segundo párrafo de la fracción IV de la Base Tercera del NUEVO PROYECTO DE BASES se menciona que estarán exceptuadas de la obligación de haber

¹¹⁹ No pasa desapercibido que en la Base Quinta se indica que las modificaciones *ad hoc* no relacionadas con el horario en una serie de horarios (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para prioridad histórica. En relación con lo anterior, el NUEVO PROYECTO DE BASES no es claro respecto de los supuestos y alcances de los cambios o modificaciones *ad hoc* que sí se relacionen con el horario (o los horarios) en una serie. Al respecto, la fracción V de la Base Segunda del NUEVO PROYECTO DE BASES únicamente señala que un cambio *ad hoc* es “un cambio en una serie de horarios que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico”, sin que se presenten los supuestos y alcances de dicha figura.

¹²⁰ En el ESCRITO DE ACLARACIONES, AICM señaló que “deben entenderse que son los días festivos aquellos que se establecen en la Ley Federal del Trabajo”. No obstante, el NUEVO PROYECTO DE BASES no incluye el texto normativo que permitiría tener certeza sobre la interpretación de AICM.

obtenido un horario para realizar operaciones los casos previstos en las Bases. Asimismo, se observa que en la fracción XII de la Base Segunda de NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que los horarios de aterrizaje y despegue son aquellos que se asignan únicamente a transportistas aéreos.¹²¹ En este sentido, podría interpretarse que no es necesario que los operadores aéreos deban obtener o contar con la asignación de horarios para poder operar en un aeropuerto en condiciones de saturación, dado que aparentemente los horarios de aterrizaje y despegue son aquellos que únicamente se asignan a transportistas aéreos. Lo anterior no favorece la disponibilidad de horarios, y podría impedir que los TRANSPORTISTAS AÉREOS de TARP incrementen su oferta en el mercado de TARP, pues dichas operaciones están ocupando infraestructura que podría utilizarse en vuelos del TARP.

- x. En la Base Cuarta se afirma que *“en ningún caso y bajo ninguna circunstancia el administrador aeroportuario asignará horarios para vuelos de posicionamiento o traslado dentro de franjas horarias determinadas como saturadas por la Secretaría”*. Sin embargo, en la Base Octava se indica que *“[...] los transportistas aéreos deberán solicitar al administrador aeroportuario los horarios de aterrizaje y despegue para los servicios adicionales planificados en el mismo día de la operación (por ejemplo, vuelos de posicionamiento), siendo responsabilidad del transportista aéreo recibir la confirmación de su asignación antes de operar”*. [Énfasis añadido]

Por las razones expuestas, la falta de claridad, así como las omisiones, contradicciones e inconsistencias referidas, no favorecen la eficacia de las reglas tendientes a garantizar la disponibilidad de horarios y, en esa medida, inhiben la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas, la posibilidad de que otros TRANSPORTISTAS expandan sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios, así como la posibilidad de que los TRANSPORTISTAS puedan planear mejor sus operaciones y tener certeza sobre las mismas.

Los mecanismos de asignación analizados son insuficientes para alcanzar una administración más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue, en particular, una mejor supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos, en virtud de las inconsistencias, omisiones y contradicciones analizadas. Dichas deficiencias no permiten que las reglas previstas en el NUEVO PROYECTO DE BASES sean eficaces para evitar comportamientos estratégicos, como la retención de horarios.

Debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

- 2) Medidas insuficientes para eliminar los efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios

La propuesta presentada por AICM no contiene medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, por los siguientes motivos:

¹²¹ El texto señalado es el siguiente: *“XII. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el administrador aeroportuario únicamente a transportistas aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.”*

- (i) Las bases incluidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES tienen inconsistencias, lagunas o contradicciones (como fue explicado en el apartado anterior);
- (ii) El mecanismo de asignación de horarios previsto en el NUEVO PROYECTO DE BASES no refleja un uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO ni corrige los problemas de competencia identificados mediante el DP.

Las reglas o criterios incluidos en el NUEVO PROYECTO DE BASES con el objeto (según lo manifestado por AICM) de promover un cumplimiento más efectivo de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, a través del monitoreo y la pérdida o disminución de la prioridad en aquellos horarios que no satisfagan las reglas de cumplimiento y uso indebido, así como el concepto de serie de horarios, la figura del nuevo entrante y el fondo de reserva previstos en dichos instrumentos, no son suficientes, por sí mismos, para eliminar los problemas de competencia económica identificados en el DP.

Las reglas de uso previstas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA o el NUEVO PROYECTO DE BASES difícilmente podrían generar, por sí mismas y sin la existencia de mecanismos administrativos y/o de mercado adicionales que promuevan de forma más efectiva un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, la entrada de nuevos competidores, la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya se encuentran operando, la imposición de límites a la concentración excesiva en franjas horarias con aglomeración de demanda o, incluso, el desarrollo de la capacidad de nuevos competidores o competidores establecidos para contrarrestar las estrategias de precio o abasto de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Por otro lado, el proyecto de medidas no prevé instrumentos o mecanismos administrativos tendientes a promover un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO y, en particular, del INSUMO ESENCIAL.

En el NUEVO PROYECTO DE BASES no se prevén criterios administrativos de asignación (por ejemplo, criterios de desempate cuando exista más de una solicitud para el mismo horario) que consideren elementos tendientes a favorecer o impulsar la competencia o la asignación a quien más valore los horarios. En este sentido, la ausencia de mecanismos de mercado (al menos para la asignación de una parte del fondo de reserva o a través del mercado secundario) no viene acompañada de alguna alternativa administrativa que tienda a eliminar los problemas de competencia identificados en el DP y hacer un uso más eficiente de la infraestructura del AEROPUERTO a través de mecanismos que permitan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valoren un horario puedan obtenerlo.

Por otra parte, la propuesta prevista en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES básicamente eliminan dos mecanismos previstos en la normatividad vigente que podrían tener un impacto significativo en el conjunto de horarios disponibles en un fondo de reserva: la regla del retiro del 10% de horarios en conjunto con la subasta.¹²²

¹²² En relación con la regla prevista en el artículo 99 del RLA vigente que prevé el retiro del 10% de los horarios AICM señaló lo siguiente mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES: *“Esa medida es incompatible con los proyectos regulatorios, ya que se considera violatoria de un derecho adquirido y contrario a las mejores prácticas internacionales en donde los transportistas aéreos que cumplen cabalmente con la normativa aplicable y con el criterio de ocupación 85%-15% conservan la prioridad respecto del horario de aterrizaje y despegue, además implica la interposición de recursos legales en contra del AICM. Aunado a lo anterior, el retiro del 10% no garantiza la competencia efectiva, al contrario, acarrearía problemas de conectividad, así como riesgos económicos tanto para los transportistas aéreos como para los usuarios ante la incertidumbre de operar el vuelo en el horario de aterrizaje y despegue*

b) Externalidades negativas en el mercado del TARP

De conformidad con las manifestaciones incluidas en el ESCRITO DE MEDIDAS, para atender los problemas de competencia identificados por la AI en relación con la existencia de externalidades negativas en el mercado TARP, en particular, los efectos relacionados con la realización de operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO que limitan la insuficiente capacidad del aeropuerto, en detrimento de las operaciones de los transportistas aéreos y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por transporte aéreo; la existencia de vuelos operados en un horario distinto al asignado y lo señalado respecto a que las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva que permite retrasos en relación con el horario asignado afectando la operación de otros transportistas aéreos y la utilización de flota con poca capacidad, lo que afecta la operación en el aeropuerto pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura, el AICM propuso fundamentalmente lo siguiente:

(i) **Regla que contiene la obligación de tener un horario para poder operar.** AICM señala que ajustará sus RO para incorporar una regla clara en relación a que ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de las Bases y además el aviso que se deberá dar a la autoridad aeroportuaria cuando se detecte que haya una operación de aterrizaje o despegue sin tener un horario asignado, para que esa autoridad proceda a la sanción correspondiente. AICM señala que lo anterior también se prevé en la Base Tercera, fracción II, de las Bases.¹²³

(ii) **Estudio de capacidad.** De conformidad con lo establecido en la Base Vigésima Primera de las Bases, la SCT llevará a cabo estudios periódicos (o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria) para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de establecer el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del RLA. Los estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

(iii) **Mejoras a los procedimientos de asignación de horarios.** AICM propone ajustar sus RO a las Bases para mejorar aún más los procedimientos de asignación de horarios, los cuales estarían más detallados en las Bases con el fin de generar certeza en los mismos (en las etapas anterior, durante y posterior a la temporada) y cuyo texto normativo de las Bases Sexta, Séptima y Octava se explica por sí mismo

b.1 y b.3) Evaluación de la propuesta relacionada con la regla que contiene la obligación de tener un horario para poder operar y de la propuesta de mejoras a los procedimientos de asignación de horarios

De acuerdo con lo señalado por AICM, ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de

que se tenía previsto.” Adicionalmente, AICM señaló lo siguiente: “Cabe señalar que, el retiro del 10% de horarios de aterrizaje y despegue no se ha aplicado en virtud de que no ha transcurrido el periodo establecido en el artículo 99, fracción II del RLA y su eliminación atiene a una justificación principalmente operativa y jurídica.” En relación con la subasta, se observa que el NUEVO PROYECTO DE BASES no prevé dicha figura, misma que había sido incluida en el PROYECTO DE BASES y se encuentra prevista en el artículo 99 del RLA vigente.

¹²³ La medida propuesta se incluye en la Base Tercera, fracción II del PROYECTO DE BASES y en la fracción IV de la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES.



las Bases (dicha regla se incorpora en la fracción IV de la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES).

Asimismo, AICM señala que esta medida atendería la medida M2b sugerida por la AI (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado).¹²⁴

Por otra parte, respecto a las mejoras a los procedimientos de asignación de horarios más detallados que generen certeza, en adición a las manifestaciones ya señaladas, AICM señala que dichas mejoras atienden las medidas sugeridas por la AI: M2 (procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue), M2a (establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada así como para cancelar horarios con anterioridad al inicio de temporada), M2b (realizar la asignación de temporada con base en el criterio de prioridad al transportista aéreo que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado), M2c (las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias).

Las propuestas anteriores de AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

- 1) La medida es insuficiente para atender el problema de competencia económica identificado en el DP

De conformidad con el análisis incluido en el DP la inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores.

La propuesta incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES contiene un avance pues establece que ningún transportista u operador aéreo podrá realizar operaciones de aterrizaje y despegue sin que previamente haya obtenido un horario en los términos de lo establecido en la fracción IV de la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES; no obstante, en el segundo párrafo de la fracción IV de la Base Tercera del NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que estarán exceptuados de la obligación de haber obtenido un horario para realizar operaciones los casos previstos en las Bases.

En este sentido, el proyecto no garantiza que en el futuro se incluya una excepción a la regla relativa a contar con un horario de aterrizaje y despegue para poder operar, máxime si se tiene en cuenta que las mismas Bases incluidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES ya prevén la excepción para el caso de los operadores aéreos. Al respecto, y como se indicó, en la fracción XII de la Base Segunda de

¹²⁴ Al respecto, se indica que para atender los problemas de competencia identificados por la AI en relación con la existencia de externalidades negativas en el mercado TARP, mediante el DP se refirieron las medidas M4b, M3a, M4c, M5a, M4b y M6b.

NUEVO PROYECTO DE BASES se indica que los horarios de aterrizaje y despegue son aquellos que se asignan únicamente a transportistas aéreos.¹²⁵

Por otro lado, en materia de la sanción aplicable para los supuestos en que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realicen operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, consiste básicamente en remitir a una norma que ya se encontraba vigente durante el periodo en que se observó la conducta descrita. Al respecto, AICM no aporta elementos ni razonamientos tendientes a acreditar que la medida propuesta será suficiente y efectiva para eliminar el problema de competencia identificado.

2) No se acredita que las mejoras al procedimiento de asignación de horarios puedan actualizarse

Para que las medidas puedan tener los efectos que AICM refiere, en particular, para lograr una administración más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue, una mejor evaluación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos, así como para que los procedimientos de asignación de horarios generen certeza, es necesario que las reglas y criterios que rigen la asignación de horarios de aterrizaje y despegue sean consistentes entre sí, se eviten lagunas que generen espacios de discrecionalidad o arbitrariedad, así como omisiones o contradicciones que puedan tener un impacto en la eficacia o el alcance de las demás reglas o criterios relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. En este sentido, no es suficiente la inclusión de figuras, conceptos o procedimientos si los mismos son inconsistentes, presentan contradicciones, omisiones o lagunas que crean espacios de discrecionalidad e incertidumbre.

En relación con lo anterior, se remite al apartado “Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre” de la presente resolución en el que se explicó de forma detallada las razones por las cuales esta autoridad considera que debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

En dicho apartado se explican las razones por las cuales las propuestas presentadas por AICM en relación con los procedimientos de asignación de horarios, no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP. En particular, se explica por qué: (i) la falta de claridad, así como las omisiones, contradicciones e inconsistencias referidas, no favorecen la eficacia de las reglas tendientes a garantizar la disponibilidad de horarios y, en esa medida, inhiben la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas, así como la posibilidad de que otros TRANSPORTISTAS expandan sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios y la posibilidad de que los TRANSPORTISTAS puedan planear mejor sus operaciones y tener certeza sobre las mismas; (ii) los mecanismos de asignación analizados son insuficientes para alcanzar una administración más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue, en particular, una mejor supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos, en virtud de las inconsistencias, omisiones y contradicciones analizadas; (iii) la falta de claridad y las

¹²⁵ El texto señalado es el siguiente: “XII. Horario de Aterrizaje y Despegue (Slot): es el horario de aterrizaje o despegue asignado por el administrador aeroportuario únicamente a transportistas aéreos para la organización y planeación de los vuelos en el aeropuerto, en términos del artículo 93 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.”

contradicciones e inconsistencias referidas podrían impedir a los transportistas aéreos planear mejor sus operaciones y tener certeza sobre las mismas, así como estar en posibilidad de expandir sus operaciones y rutas conforme a sus decisiones de negocios; y (iv) los mecanismos de asignación previstos en el NUEVO PROYECTO DE BASES son insuficientes e ineficaces para evitar comportamientos estratégicos, como la retención de horarios.

b.2) Evaluación de la propuesta en materia del estudio de capacidad

De acuerdo con lo establecido en la Base Vigésima Primera del NUEVO PROYECTO DE BASES, la SCT llevará a cabo estudios periódicos (o cuando cambie significativamente la infraestructura aeroportuaria) para determinar la capacidad de operación en campo aéreo del aeropuerto con la finalidad de determinar el número de horarios que pueden ser atendidos en cada hora, conforme a lo previsto en el artículo 94 del RLA; estos estudios de capacidad deberán incluir todas las áreas del sistema aeroportuario relevantes.

En relación con el estudio de capacidad, AICM señaló que esta medida atendería la medida sugerida por la AI: M4a (impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del aeropuerto, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo).

La propuesta de AICM no resulta idónea ni económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

El contenido de la Base Vigésima Primera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES es muy similar al previsto en el artículo 94 del RLA vigente. En este sentido, el contenido normativo que aporta la propuesta es mínimo.

Por otra parte, ni el PROYECTO DE REFORMA AL RLA ni el NUEVO PROYECTO DE BASES prevén que el estudio de capacidad del aeropuerto constituya una herramienta útil, más allá de lo que se encuentra ya establecido en el artículo 94 del RLA vigente, para evaluar posibles usos más eficientes de la infraestructura del aeropuerto, por ejemplo, no se prevé de forma específica la posibilidad de evaluar el impacto que podría tener sustituir algunas operaciones con aeronaves de mayor capacidad, ni ninguna otra alternativa para ampliar la capacidad o hacer un uso más eficiente de la infraestructura aeroportuaria. Tampoco se prevé la posibilidad de realizar acciones o actividades concretas en dicho sentido con motivo de los resultados obtenidos mediante el estudio de capacidad.

c) Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la autoridad y el consumidor

De conformidad con las manifestaciones incluidas en el ESCRITO DE MEDIDAS, para atender los problemas de competencia identificados por la AI en relación con que la disparidad en la información disponible a los transportistas aéreos resta certeza sobre la disponibilidad de horarios, la existencia de mecanismos establecidos en la normatividad y reglas de operación que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los transportistas aéreos, el que las RO permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios, AICM propuso fundamentalmente lo siguiente:

- (i) **Mejoras a los procedimientos de asignación de horarios.** AICM propone ajustar sus RO para aclarar y hacer más eficiente la asignación de horarios de temporada para

privilegiarlo como el mecanismo fundamental para generar prioridad histórica, diversas reglas en materia de uso indebido, cancelaciones y devoluciones.

(ii) **Incremento en el acceso a la información y transparencia.** En el ESCRITO DE MEDIDAS se propone publicar en la página de internet del AICM diversa información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, conforme a lo señalado en la Base Décima Octava. Asimismo, destaca los avances que ha tenido en materia de transparencia y control sobre horarios de aterrizaje y despegue con la adopción de una solución informática de “servicio de sistema de asignación de franjas horarios” como Slotix y la operación del PLANSA. Finalmente, refiere que existen mejoras en la disponibilidad de la información sobre horarios en el portal de internet del AICM.

Las propuestas de AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

c.1) Evaluación de la propuesta relacionada con las mejoras a los procedimientos de asignación de horarios

Para que las medidas puedan tener los efectos que AICM refiere, en particular, para lograr una administración más eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue, una mejor evaluación de la ocupación y el cumplimiento de los mismos, así como para que los procedimientos de asignación de horarios generen certeza, es necesario que las reglas y criterios que rigen la asignación de horarios de aterrizaje y despegue sean consistentes entre sí, se eviten lagunas que generen espacios de discrecionalidad o arbitrariedad, así como omisiones o contradicciones que puedan tener un impacto en la eficacia o el alcance de las demás reglas o criterios relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. En este sentido, no es suficiente la inclusión de figuras, conceptos o procedimientos si los mismos son inconsistentes, presentan contradicciones, omisiones o lagunas que crean espacios de discrecionalidad e incertidumbre.

En relación con lo anterior, se remite al apartado “Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre” de la presente resolución en el que se explica de forma detallada las razones por las cuales esta autoridad considera que debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

En particular, en dicho apartado se explican las razones por las cuales las propuestas presentadas por AICM en relación con la asignación de horarios *ad hoc*, así como las que guardan relación con los criterios aplicables a devoluciones y cancelaciones, no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Adicionalmente, se remite al apartado “d) Comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS derivados de las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL que facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los TRANSPORTISTAS” en el cual se incluyen razonamientos adicionales en relación con el criterio 80%-20% y los criterios aplicables a devoluciones y cancelaciones.

c.2) Evaluación de la propuesta relacionada con la propuesta en materia de transparencia y acceso a la información



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Resolución
Expediente IEBC-001-2015

A lo largo del NUEVO PROYECTO DE BASES, se observan diversas disposiciones y obligaciones en materia de acceso a la información y transparencia relacionadas con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue,¹²⁶ las cuales son agrupadas, desarrolladas y/o complementadas en la Base Décima Octava.

Respecto de las medidas propuestas por AICM en materia de acceso a la información y transparencia, estas no se consideran viables para corregir los problemas de competencia económica identificados en el DP por los siguientes motivos:

En primer lugar, AICM no explica por qué no puede instrumentar de forma inmediata las medidas propuestas en materia de transparencia y acceso a la información.

En relación con lo anterior, se observa que en la página de Internet del AEROPUERTO que refiere el mismo AICM no se encuentra disponible al público la totalidad de información que, en su conjunto, tienda a eliminar los problemas de competencia relacionados con las deficiencias en el acceso a la información y la transparencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue; en específico, la mayor parte de la información que, en principio, el AICM está dispuesto a publicar no se encuentra actualmente disponible en la página de Internet del AEROPUERTO.

En particular, no es posible acceder mediante la página de Internet del AEROPUERTO a la siguiente información:

- La totalidad de la normatividad vigente en materia de asignación, supervisión y cumplimiento de horarios, tales como las RO, o apartados específicos de éstas, tales como los Lineamientos para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como de posiciones, el Reglamento del Subcomité de Demoras y el Reglamento del Comité de Operación de Horarios.¹²⁷
- Información publicada en tiempo real o con pocos minutos de retraso que permita corroborar los horarios o tiempos en los que efectivamente se realizaron las operaciones de aterrizaje y despegue y, en consecuencia, verificar la ocupación y cumplimiento de un horario asignado a un TRANSPORTISTA AÉREO.¹²⁸

Para corregir los problemas y deficiencias de transparencia y acceso a la información relacionados con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, los cuales pudieran generar o agravar los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP

¹²⁶ Véanse: Base Quinta, párrafo segundo; Base Octava, párrafo séptimo; Base Novena, párrafo tercero; Base Décima, párrafo quinto; Base Décima Primera, párrafos quinto y sexto; Base Décima Tercera, párrafo cuarto; Base Décima Quinta, párrafo séptimo, Base Décima Octava y Base Vigésima, párrafos primero y segundo.

¹²⁷ En la página de Internet de AICM, se observa la siguiente información relacionada con la normatividad en materia de asignación, supervisión y cumplimiento de horarios: la Ley de Aeropuertos y su reglamento, así como el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, disponibles en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/marco-normativo>. Asimismo, se observa una porción del Apéndice A del Reglamento del Subcomité de Demoras que contiene o refiere diversa información en relación con la clasificación de las demoras y cancelaciones (también véanse los folios 18568 a 18574 del EXPEDIENTE). Dicha información se encuentra disponible en: <https://www.aicm.com.mx/archivos/Incumplimientos/CausasNo%20ImputablesALineasAereas.pdf>

¹²⁸ En la página de internet de AICM se observa información de vuelos que incluye el nombre del TRANSPORTISTA AÉREO, el número de vuelo, el destino u origen y el estatus del vuelo de acuerdo con la información que proporcionan los TRANSPORTISTAS AÉREOS, indicando si el vuelo “despegó”, se encuentra “demorado” o “a tiempo”, la cual está disponible en: <https://www.aicm.com.mx/vuelos>. De la información referida en la página señalada, no es posible determinar con precisión el horario o tiempo en el que efectivamente se realizó una operación de aterrizaje o despegue.

identificados por la AI, la información disponible al público en general debe permitir el acceso tanto al comportamiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS como al de los órganos encargados de generar o administrar la información relativa a la asignación, supervisión, evaluación y calificación de la ocupación y cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue.

- Información sobre las fechas y plazos relacionados con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- Los formatos para solicitar horarios de aterrizaje y despegue por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
- En relación con los horarios de aterrizaje y despegue asignados, se omite especificar el tipo de horario asignado y, de ser el caso, si se asignó mediante una solicitud de cambio, señalando en su caso el horario sobre el cual se tenía la prioridad por haberlo ocupado en la temporada anterior y que fue objeto del cambio.¹²⁹
- La lista de horarios devueltos o reintegrados.
- Los horarios de aterrizaje y despegue específicos que se encuentren disponibles durante la temporada.
- De ser el caso, las razones por las que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue.
- La evaluación de la ocupación o utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados por parte del administrador aeroportuario, especificando el porcentaje de cumplimiento alcanzado en los horarios de aterrizaje y despegue y desglosando los horarios específicos sobre los que se registraron demoras, cancelaciones y operaciones que no fueron realizadas.
- Las determinaciones del subcomité de demoras relacionadas con los responsables y las causas de las demoras y cancelaciones en los que consten los elementos que sustentan cada una de las determinaciones.¹³⁰
- Las recomendaciones del comité de operación y horarios comunicadas al administrador aeroportuario.
- La información relativa a cesiones o intercambios de horarios de aterrizaje y despegue.

¹²⁹ En la página de Internet de AICM se observa información relativa a diversos horarios de aterrizaje y despegue asignados a TRANSPORTISTAS AÉREOS, publicada por temporada operativa, ya sea de verano o invierno, actualizada mensualmente, según lo señalado en la propia página. En dicha página se indica el número de horarios asignados en cada franja horaria y el TRANSPORTISTA AÉREO al que se le asignó cada horario. Esta información se encuentra disponible en: <https://www.aicm.com.mx/negocios/slots>

¹³⁰ En la página de Internet de AICM se encuentra información sobre incumplimientos registrados por operación, la cual indica el TRANSPORTISTA AÉREO, el número de vuelo, el horario asignado y la diferencia (minutos). No obstante, la información referida no señala a los responsables y las causas de los incumplimientos registrados y tampoco permite inferir dicha información. De acuerdo con lo señalado en la propia página, los incumplimientos que se reportan son operaciones que presentaron una diferencia que excede en +/- 15 minutos respecto al horario que les fue asignado y son sujetos a dictamen por parte del Subcomité de Demoras. Esta información se encuentra disponible en: <https://www.aicm.com.mx/vuelos/incumplimientos-registrados>.

Del contenido de la Base Décima Octava incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES se desprende que una parte de la información podría ser publicada en la página de Internet del AEROPUERTO y otra parte de la información podría encontrarse disponible en una plataforma electrónica referida en la página de Internet.¹³¹ En este sentido, la Base Décima Octava prevista en el NUEVO PROYECTO DE BASES no es clara respecto a si la totalidad de la información sería publicada -y, con ello, se daría acceso al público en general a la misma-, o si alguna parte de la información podía encontrarse disponible mediante acceso restringido a una plataforma electrónica. Lo anterior genera incertidumbre respecto del alcance de los compromisos con las medidas propuestas en materia de transparencia y acceso a la información.

Por otra parte, AICM refiere diversos avances en materia de transparencia mediante la adopción de los sistemas denominados “Slotix” y “PLANSA”. Al respecto, se indica que AICM no proporciona a esta autoridad razonamientos y elementos de convicción suficientes para acreditar que las medidas propuestas se materializarán y serán suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP, de conformidad con los razonamientos que se incluyen a continuación.

AICM indica en el ESCRITO DE ACLARACIONES que el sistema “Slotix” permite, entre otras cuestiones, transparentar el proceso de asignación de los horarios del AEROPUERTO conforme a las mejores prácticas internacionales y que entre sus ventajas se encuentra la transparencia con todos los agentes. No obstante, no presenta razonamientos adicionales o explica cómo es que este sistema permite dicha transparencia en el procedimiento de asignación de horarios. De hecho, en el ESCRITO DE ACLARACIONES AICM señala, en relación con la información que procesa dicho sistema, que sólo es pública la información referida a la disponibilidad de horarios.¹³²

De igual forma, AICM no proporciona elementos de convicción que permitan a esta autoridad determinar si dicho sistema es suficiente para eliminar las deficiencias en el acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue o, más aún, para demostrar que las medidas propuestas (en particular, el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES) se materializarían y serían suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados. En este sentido, AICM tampoco explica cómo es que a través de sistemas como “Slotix” o “PLANSA” se materializarían y ejecutarían los procedimientos y las reglas incluidas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES.

En relación con el denominado sistema “PLANSA”, AICM afirma que éste brinda transparencia y certeza en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y que la información relacionada con dicho sistema estará disponible al público en general en las oficinas de AICM.¹³³ No obstante, AICM tampoco proporciona razonamientos o elementos que permitan a esta autoridad determinar si la información que procesa dicho sistema es relevante, idónea y suficiente para eliminar los problemas de competencia identificados en materia de transparencia y acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

¹³¹ El texto al que se hace referencia es el siguiente: “El administrador aeroportuario, adicionalmente a lo establecido en el artículo 94 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, deberá publicar en la página de internet del aeropuerto o en la plataforma electrónica que al efecto refiera en la página de internet, lo siguiente: [...]”

¹³² No obstante, no señala el momento (importante para evaluar el grado de oportunidad) ni el detalle o nivel de desagregación de la información que se publica en relación con la información relativa a los horarios disponibles.

¹³³ Véase el ESCRITO DE ACLARACIONES.

Además, AICM no indica en qué consiste la información de “PLANSA” que estará disponible al público, tampoco indica en qué momento estará disponible dicha información, por lo que no es posible determinar si dicho sistema eliminará los problemas de acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios identificados en el DP. De hecho, AICM señala que se están llevando a cabo los últimos ajustes en el funcionamiento del denominado sistema “PLANSA”.

En este sentido, al no proporcionar elementos de convicción suficientes de que los sistemas “Slotix” y “PLANSA” eliminarían los problemas de competencia identificados en el DP en relación con el acceso a la información y transparencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, incluyendo, la disparidad de información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la publicación de fechas precisas para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, la falta de certeza sobre la utilización y cumplimiento en tiempo de los horarios asignados para el otorgamiento de prioridad de asignación y el funcionamiento y aplicación del proceso, se determina que éstos sistemas no constituyen medidas correctivas viables e idóneas para eliminar los problemas de competencia identificados.

d) Comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS derivados de las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL que facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los TRANSPORTISTAS

De acuerdo con las manifestaciones contenidas en el ESCRITO DE MEDIDAS, para atender los problemas de competencia identificados por la AI en relación con la existencia de efectos anticompetitivos relacionados con: (i) la retención de horarios; (ii) la inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los transportistas aéreos realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores; (iii) los problemas relacionados con la posibilidad de solicitar horarios adicionales, mismos que desfavorecen a los nuevos transportistas aéreos, quienes pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios; (iv) la capacidad de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS de ofrecer el número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda; y (v) la normatividad aplicable a las cesiones e intercambio de horarios permite que no todos los transportistas aéreos puedan acceder al bien en las mismas condiciones de tal forma que se fomente la competencia, AICM propuso fundamentalmente lo siguiente:

- (i) **Mejoras a los procedimientos de asignación de horarios.** AICM propuso realizar mejoras a sus RO para incorporar disposiciones sobre los horarios de temporada como mecanismo fundamental para generar prioridad histórica, reglas de uso indebido, y reglas en materia de cesiones e intercambios.

d.1) Evaluación de la propuesta relacionada con las mejoras a los procedimientos de asignación de horarios

Las propuestas de medidas de AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

Para que las medidas puedan tener los efectos que AICM refiere es necesario que las reglas y criterios que rigen la asignación de horarios de aterrizaje y despegue sean consistentes entre sí, se eviten lagunas que generen espacios de discrecionalidad o arbitrariedad, así como omisiones o

contradicciones que puedan tener un impacto en la eficacia o el alcance de las demás reglas o criterios relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. En este sentido, no es suficiente la inclusión de figuras, conceptos o procedimientos si los mismos son inconsistentes, presentan contradicciones, omisiones o lagunas que crean espacios de discrecionalidad e incertidumbre.

En relación con lo anterior, se remite al apartado "*Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre*" de la presente resolución en el que se explica de forma detallada las razones por las cuales esta autoridad considera que debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Asimismo, en el NUEVO PROYECTO DE BASES se prevén diversas disposiciones que, en su conjunto, permitirían la no utilización efectiva de un número significativo de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Lo anterior, mantendría la posibilidad de que los transportistas aéreos lleven a cabo comportamientos de forma estratégica para afectar a sus competidores reales o potenciales, o incluso bloquear el acceso al INSUMO ESENCIAL identificado en el DP.

En particular, se indica que la falta de una definición precisa que delimite el alcance de la figura de operaciones conjuntas prevista en la fracción XVI de la Base Segunda, en la Base Décima Segunda, en la Base Décima Tercera y en la Base Décima Tercera del NUEVO PROYECTO DE BASES implica la posibilidad de que las medidas que en principio deberían prevenir comportamientos estratégicos (como la retención de horarios) o conductas anticompetitivas no sean eficaces, por lo que las medidas que guardan relación con la figura de operaciones conjuntas no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables, debido a los términos en los que se incluyen en el NUEVO PROYECTO DE BASES, para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Asimismo, la regla de uso 80%/20% propuesta por AICM permite la no utilización efectiva, conforme a lo asignado, de hasta el 39% (treinta y nueve por ciento) de los horarios de una serie. Esto en virtud de que la prioridad histórica puede ser conservada por un transportista aéreo aún cuando haya incumplido con el 19% (diecinueve por ciento) de la ocupación o haya tenido demoras de hasta el 20% (veinte por ciento) de acuerdo con lo señalado en la Base Segunda, fracción XIX y en la Base Quinta del NUEVO PROYECTO DE BASES, y lo manifestado por AICM en el ESCRITO DE ACLARACIONES.¹³⁴ Es importante destacar que el NUEVO PROYECTO DE BASES prevé adicionalmente la posibilidad de que no se computen algunas demoras, operaciones no realizadas y cancelaciones,

¹³⁴ En el PROYECTO DE BASES se previó una regla de uso 85%-15%, misma que fue modificada mediante el NUEVO PROYECTO DE BASES en el cual se prevé una regla de uso 80%-20%. En relación con la propuesta inicial, incluida en el PROYECTO DE BASES, mediante el acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete se solicitó al AICM que aclarara si el criterio de prioridad al que se refiere sería otorgado a una serie de horarios únicamente cuando los transportistas aéreos cumplan con el 85% de ocupación, [80% de ocupación en el NUEVO PROYECTO DE BASES], incluyendo dentro de dicho porcentaje la contabilización de las demoras o si un transportista aéreo podría conservar la prioridad histórica sobre los horarios asignados si cumple, por ejemplo, con un 86% de ocupación [el ejemplo equivalente sería de 81% de ocupación en el NUEVO PROYECTO DE BASES], y tiene adicionalmente un 14% de vuelos demorados [el ejemplo equivalente sería de 19% de demoras en el NUEVO PROYECTO DE BASES]. Al respecto, AICM manifestó en el ESCRITO DE ACLARACIONES que "*la prioridad histórica sobre una serie de horarios será identificada por el Coordinador de Horarios del Aeropuerto, cuando al transportista aéreo a quien se le asignó, ocupó la serie en 85% o más de las ocasiones [80% o más de ocupación en el NUEVO PROYECTO DE BASES] y tuvo demoras, por razones imputables al transportista aéreo conforme a las resoluciones del Subcomité de Demoras, en 15% o menos de las ocasiones [20% de demoras o menos en el NUEVO PROYECTO DE BASES]. En el ejemplo que se señala en el cuestionamiento, se conservaría la prioridad histórica sobre el horario de aterrizaje y despegue.*" Véase la página 19 del ESCRITO DE ACLARACIONES (folio 36697 del EXPEDIENTE).

cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS demuestren que las mismas ocurren por algunos de los motivos o circunstancias previstos en la Base Décima Sexta del NUEVO PROYECTO DE BASES.

Asimismo, en relación con lo anterior, la propuesta de AICM prevé que se puedan realizar cancelaciones, antes de la asignación inicial, de hasta el 20% (veinte por ciento) de la totalidad de los horarios de una serie sin que ello repercuta en la prioridad histórica que mantiene un transportista sobre sus horarios, como se observa en la Base Décima Cuarta del NUEVO PROYECTO DE BASES. Adicionalmente, esta Base permite realizar cancelaciones de horarios en días festivos sin que ello tampoco conlleve la pérdida de la prioridad histórica del transportista que cancela por este motivo y sin que dicho criterio se encuentre claramente delimitado en el NUEVO PROYECTO DE BASES.

Por último, como se indicó previamente, en la Base Décima Tercera se prevén diversos supuestos en materia de devoluciones, sin que se indique claramente y con precisión cuál es la fecha límite que corresponde en cada caso (ello resulta particularmente grave en términos de las conductas estratégicas que podrían realizar los transportistas aéreos debido a que en algunos casos se prevé la pérdida de la prioridad sobre los horarios, en otros casos la posibilidad de recibir una prioridad inferior, pero también se prevé la posibilidad de conservar la prioridad sobre los horarios de aterrizaje y despegue, así como la posibilidad de que, en algunos casos, los horarios devueltos se integren al fondo de reserva o se consideren horarios *ad hoc*). Asimismo, en dicha Base se prevé la posibilidad de conservar los horarios en aquellos casos en que los transportistas **pretendan** operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta los horarios, sin que se indique cómo podrían los TRANSPORTISTAS AÉREOS acreditar que “*pretenden*” usar los horarios en algunas de esas formas. Ello genera incertidumbre respecto de las reglas de uso contenidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES, ya que podría interpretarse que, en aquellos casos en que el transportista tenga la intención de operar, intercambiar, transferir horarios o utilizar en una operación conjunta los horarios, pero no lo haga, es decir, no opere, no intercambie, no transfiera ni utilice los horarios mediante una operación conjunta, podrían ser devueltos sin que por ello se pierda la prioridad histórica.

En consecuencia, esta autoridad determina que las medidas propuestas por AICM no son suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados por el DP en relación con la posibilidad de que las reglas para el procedimiento de asignación de horarios permitan que los transportistas realicen comportamientos estratégicos, tales como el bloqueo del acceso al INSUMO ESENCIAL de otros transportistas.

e) El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS incide en la valoración que éstos dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos

AICM señala en el ESCRITO DE MANIFESTACIONES que mayor claridad y certeza en la regla de uso y la regla de uso indebido aseguraría que la participación de mercado tuviera relación con el mérito del transportista aéreo en relación con la utilización y cumplimiento de los horarios que se le asignan. Respecto de las reglas de uso y uso indebido señala que éstas ya fueron referidas.

Las propuestas de medidas de AICM no resultan idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP por los siguientes motivos:

e.1) Las bases incluidas en el NUEVO PROYECTO DE BASES que guardan relación con las reglas de uso y uso indebido tienen distintas inconsistencias, lagunas y contradicciones

En relación con lo anterior, se remite al apartado “Reglas y criterios inconsistentes, contradictorios o que presentan lagunas y generan incertidumbre” de la presente resolución en el que se explica de forma detallada las razones por las cuales esta autoridad considera que debido a las inconsistencias, lagunas y omisiones señaladas, las medidas analizadas en los párrafos anteriores no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

e.2) Los problemas de competencia identificados en el DP no pueden ser corregidos únicamente a través de reglas de uso y uso indebido que brinden más claridad y certeza

Las reglas de uso y uso indebido previstas en el NUEVO PROYECTO DE BASES difícilmente podrían generar, por sí mismas y sin la existencia de mecanismos administrativos y/o de mercado adicionales que promuevan de forma efectiva un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, la entrada de nuevos competidores, la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya se encuentran operando, la imposición de límites a la concentración excesiva en franjas horarias con aglomeración de demanda o, incluso, el desarrollo de la capacidad de nuevos competidores o competidores establecidos para contrarrestar las estrategias de precio o abasto de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Las reglas previstas en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES no permiten que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valoren un horario puedan obtenerlo. No se prevé ni la existencia de un mercado primario (por ejemplo, a través de subastas), ni la existencia de un mercado secundario (a través de cesiones o intercambios a título oneroso).¹³⁵

Asimismo, no se prevé un solo mecanismo de mercado tendiente a internalizar el valor que los TRANSPORTISTAS AÉREOS dan a los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignan en horarios con alta aglomeración de demanda. Tanto el procedimiento previsto en la normativa vigente como el mecanismo previsto en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES otorgan o prevén prioridades en la asignación, lo que propicia la concentración, dificulta la entrada de nuevos competidores e inhiben la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas. Si bien mediante la presente resolución no se pretende impulsar o promover modificaciones a las prioridades en la asignación que se encuentran vigentes, el objeto es resaltar que, en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, podrían incluirse provisiones para que existan mecanismos de mercado que induzcan criterios de eficiencia en la selección de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a los que se asignan dichos horarios.

Por otro lado, el proyecto de medidas de AICM tampoco prevé instrumentos o mecanismos administrativos tendientes a promover un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO y, en particular, del INSUMO ESENCIAL.

En este sentido, la ausencia de mecanismos de mercado (al menos para la asignación de una parte del fondo de reserva o a través del mercado secundario) no viene acompañada de alguna alternativa

¹³⁵ De hecho, en la Base Tercera incluida en el NUEVO PROYECTO DE BASES se indica lo siguiente: “Los horarios de aterrizaje y despegue no son objeto de comercio al no tener un valor económico determinado para el administrador aeroportuario.”

administrativa que tienda a hacer un uso más eficiente de la infraestructura a través de mecanismos que permitan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valoren un horario puedan obtenerlo.

Por otra parte, la propuesta prevista en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES básicamente eliminan dos mecanismos previstos en la normatividad vigente que podrían tener un impacto significativo en el conjunto de horarios disponibles en un fondo de reserva: la regla del retiro del 10% (diez por ciento) de horarios en conjunto con la subasta.

Mediante la presente resolución no se pretende impulsar o promover mecanismos de mercado específicos (primarios o secundarios), ni tampoco reglas que se encuentren previstas en la normativa vigente o se incluyan en la propuesta de medidas propuestas por la AI. El objeto es únicamente resaltar que entre el conjunto de alternativas disponibles que podrían haberse considerado para atenuar los efectos anticompetitivos previstos en el DP, la propuesta de medidas presentada por AICM e incluida en el PROYECTO DE REFORMA AL RLA y el NUEVO PROYECTO DE BASES se limita a la incorporación de reglas de asignación y uso inconsistentes, con lagunas, contradicciones y omisiones, que no pueden considerarse idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados.

Por las razones expuestas, las medidas propuestas por AICM no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN.

3.2. Evaluación en materia de los requisitos previstos en las fracciones I, II y III del artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS

De acuerdo con el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS el escrito mediante el cual el agente económico involucrado proponga a la COFECE las medidas a que hace referencia la fracción VII del artículo 94 de la LFCE debe contener la siguiente información:

- I. Programa o plan de implementación y ejecución de medidas correctivas, el cual debe incluir acciones concretas, realizables y efectivas, así como las fechas para su ejecución;
- II. Propuestas de mecanismos de supervisión verificables; y
- III. Proporcionar elementos de convicción de que las medidas propuestas se materializarán y serán suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados.

En el presente caso, toda vez que las medidas propuestas por AICM no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN, como se explicó en el apartado anterior, los elementos o requisitos relacionados con su implementación, ejecución y verificación resultan improcedentes e inviables.

En relación con lo establecido en la fracción I del artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS, mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, AICM realizó diversas manifestaciones respecto de los efectos anticompetitivos identificados por la AI en el DP y la forma en que dichos efectos anticompetitivos serían atendidos mediante el PROYECTO DE REFORMA AL RLA, el PROYECTO DE BASES y la propuesta para ajustar o modificar las RO. Asimismo, AICM refirió que en un plazo de quince días siguientes a aquel en que entren en vigor las Bases, ajustaría sus RO y las sometería a la autorización del regulador.

Asimismo, en relación con lo establecido en la fracción II del artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS, AICM propuso los siguientes mecanismos de supervisión que considera verificables mediante el ESCRITO DE MEDIDAS:¹³⁶

- (i) Informar a la COFECE sobre los ajustes a las RO, en cuanto sean sometidos a la autorización de la SCT.
- (ii) Realización de un estudio económico sobre la eficiencia del mecanismo de asignación de horarios, una vez que transcurran dos temporadas operativas (siguientes a aquella en que deban asignarse conforme a la Base Séptima de las “Bases”).
- (iii) Informar a la COFECE del cumplimiento de las obligaciones de transparencia (conforme a la Base Décima Octava de las “Bases”) en un plazo no mayor a quince días siguientes al día en que entren en vigor las “Bases”.
- (iv) Informar a la COFECE sobre la experiencia en relación al uso del “Servicio del Sistema de Asignación de Franjas Horarias” (denominado, “Slotix”), a más tardar el treinta y uno de diciembre de dos mil diecisiete.

En relación con lo establecido en la fracción III del artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS, AICM señaló mediante el ESCRITO DE MEDIDAS que los mejores medios de convicción existentes son que:¹³⁷

- (v) Los proyectos regulatorios (proyecto de reformas al RLA y “Bases”) fueron elaborados de manera conjunta entre AICM y la SCT y, ante la inminencia de su emisión y entrada en vigor, obligarán al AICM a modificar sus RO para hacerlas compatibles con los contenidos de dichas “Bases”, lo que (en opinión de AICM) garantiza la atención de los efectos anticompetitivos aducidos por la AI.
- (vi) El AICM está operando el “Servicio de Sistema de Asignación de Franjas Horarias” (denominado “Slotix”), con la intención de mejorar aún más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue.¹³⁸
- (vii) El AICM está operando PLANSA,¹³⁹ para brindar transparencia y certeza en la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue, con la finalidad de mejorar aún más los procesos relacionados con los horarios de aterrizaje y despegue.¹⁴⁰ Al respecto AICM señala que se están llevando a cabo los últimos ajustes en su funcionamiento.

¹³⁶ Mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES AICM refirió los mismos mecanismos de supervisión señalados en el ESCRITO DE MEDIDAS y realizó algunas aclaraciones adicionales. Véanse al respecto las manifestaciones de AICM que se ubican en los folios 36678 a 36705 el EXPEDIENTE.

¹³⁷ Mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES AICM refirió los mismos medios de convicción señalados en el ESCRITO DE MEDIDAS y realizó algunas aclaraciones adicionales. Véanse al respecto las manifestaciones de AICM que se ubican en los folios 36678 a 36705 el EXPEDIENTE.

¹³⁸ En relación con lo anterior, AICM presenta el denominado “Anexo 3”, mismo que contiene un documento titulado “SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS. --- GUIA [sic] DE OPERACIÓN [SIC]”.

¹³⁹ Plan de Vuelo de Slot Asignado, de conformidad con la descripción contenida en el ESCRITO (véase el primer párrafo de la página 6 de dicho ESCRITO, folio 36495 del EXPEDIENTE).

¹⁴⁰ En relación con lo anterior, AICM presenta el denominado “Anexo 4”, mismo que contiene un documento titulado “RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 03 de FEBRERO DEL 2015, EN

Como se indicó previamente, toda vez que las medidas propuestas por AICM no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN, los elementos o requisitos relacionados con su implementación, ejecución y verificación resultan improcedentes e inviables.

En consecuencia, el programa o plan de implementación y ejecución de las medidas propuestas, presentado por AICM, resulta inviable y no incluye acciones efectivas para eliminar los problemas de competencia identificados en el DP.

Asimismo, dicho programa o plan de implementación y ejecución no contienen fechas ciertas para su ejecución, toda vez que el AICM únicamente refirió que en un plazo de quince días siguientes a aquel en que entren en vigor las Bases, ajustaría sus RO y las sometería a la autorización del regulador, razón por la cual no es posible identificar las fechas para la ejecución de las medidas propuestas.

En el mismo sentido, resultan improcedentes e inviables las propuestas del AICM relacionadas con los medios de convicción presentados, toda vez que éstos últimos no pueden ser suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados: ninguno de los elementos de convicción presentados por AICM permite acreditar que las medidas propuestas se materializarán y serán suficientes para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DP, toda vez que, como ya se explicó, las medidas propuestas no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN.

Finalmente, los mecanismos de supervisión propuestos no corresponden, ni permiten la verificación de medidas idóneas y económicamente viables, por las razones señaladas.

3.3. Manifestaciones de distintos agentes económicos con interés jurídico en el procedimiento en relación con la propuesta de medidas presentada por AICM

Esta autoridad considera que no es necesario entrar al análisis de las manifestaciones específicas de cada agente económico con interés jurídico, pues en nada cambiaría las conclusiones contenidas en la presente resolución. Lo anterior es así, toda vez que ninguno de los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE realizaron manifestaciones o presentaron elementos y razonamientos adicionales tendientes a acreditar que la propuesta de medidas correctivas presentada por AICM resulta idónea y económicamente viable para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN.

Por lo que hace a las manifestaciones vertidas por GAM, se observa que dicho agente económico considera que las medidas correctivas propuestas por AICM son inviables y, entre otras cuestiones, solicitó al PLENO de esta COFECE desestimar el ESCRITO DE MEDIDAS.¹⁴¹

EL SALÓN DE USOS MÚLTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1". Asimismo, se observa que como parte del denominado "Anexo 4" se incluye una impresión de pantalla que contiene diversos datos y cifras.

¹⁴¹ Véase escrito presentado en la OFICIALÍA el siete de febrero de dos mil diecisiete (folios 36623 a 36634 del EXPEDIENTE).



En el caso de VOLARIS, dicho agente económico manifestó, entre otras cuestiones, que la propuesta contenida en el ESCRITO DE MEDIDAS resulta insuficiente o no contiene mecanismos para resolver diversos problemas de competencia identificados mediante el DP.¹⁴²

Por otra parte, DELTA manifestó, entre otras cuestiones, que apoya firmemente la adopción de las DIRECTRICES IATA por AICM.¹⁴³ Asimismo, DELTA destacó que las reglas propuestas por el AICM contienen un número de elementos de las DIRECTRICES IATA y exhortó a AICM para actuar lo más pronto posible para alinear la asignación de “slots” y el uso de reglas y procedimientos en el AICM con los elementos clave de las DIRECTRICES IATA. En este sentido, se observa que DELTA realizó diversas manifestaciones en favor de la adopción de las DIRECTRICES IATA; sin embargo, no explica por qué la propuesta de medidas correctivas presentada por AICM resulta idónea y económicamente viable para resolver los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN.

UNITED manifestó que, en su opinión, las mejoras contempladas al proceso de asignación o atribución de “slots” utilizadas serán insuficientes debido a que no adoptan en su integridad las DIRECTRICES IATA.¹⁴⁴ Asimismo, UNITED señaló que si AICM simplemente adoptara los principios contenidos en las DIRECTRICES IATA el actual proceso tortuoso y pésimamente organizado mejoraría muchísimo. En este sentido, UNITED manifestó que, si bien felicita los esfuerzos de AICM para mejorar su proceso, reitera que la mejor solución sería implementar íntegramente los principios contenidos en las DIRECTRICES IATA.

En el caso del escrito presentado por AEROMAR, dicho agente económico realiza diversas manifestaciones relacionadas con el trámite del procedimiento, en particular en relación con el contenido y lo ordenado mediante los acuerdos emitidos el veintiséis y el treinta y uno de enero de dos mil diecisiete.¹⁴⁵

En relación con el acuerdo emitido el veintiséis de enero de dos mil diecisiete, AEROMAR señala que en el mismo acuerdo se ordenó suspender el procedimiento a partir del día veintiséis de enero de dos mil diecisiete, con fundamento en la fracción VII del artículo 94 de la LFCE, y se ordenó dar vista con las medidas propuestas dentro del término de cinco días contados a partir de que surtiera efectos la notificación del acuerdo en cuestión. En opinión de AEROMAR ello implica la emisión de dos puntos de acuerdo que resultan contradictorios entre sí y en consecuencia revocatorio uno de otro, lo que trae lugar la existencia de la ilegalidad por falta de congruencia que todo acto de autoridad debe contener.

Por otra parte, AEROMAR señala que mediante el acuerdo de treinta y uno de enero de dos mil diecisiete, y no obstante la suspensión del procedimiento, la autoridad, previno a AICM (agente económico involucrado) para que efectuara dentro del término de cinco días las aclaraciones contenidas en dicho acuerdo. Al respecto, AEROMAR señala que la autoridad debió agotar el término concedido a AICM para que efectuara las aclaraciones y una vez fenecido dicho término debía proceder a dar vista con las propuestas, ya que en la forma en que actuó la autoridad se hace

¹⁴² Véase escrito presentado el siete de febrero de dos mil diecisiete por transmisión electrónica en términos del artículo 116 de la LFCE y el ocho de febrero de dos mil diecisiete en la OFICIALÍA (folios 36648 a 36659 del EXPEDIENTE).

¹⁴³ Véase escrito presentado en la OFICIALÍA el siete de febrero de dos mil diecisiete (folios 36638 a 36642 del EXPEDIENTE).

¹⁴⁴ Véase escrito presentado en la OFICIALÍA el siete de febrero de dos mil diecisiete por UNITED (folios 36643 y 36644 del EXPEDIENTE).

¹⁴⁵ Véase escrito presentado en la OFICIALÍA el siete de febrero de dos mil diecisiete (folios 36635 a 36637 del EXPEDIENTE).

nugatorio, en su opinión, el derecho de audiencia de AEROMAR al manifestarse sobre unas medidas que aún son objeto de aclaraciones.

Al respecto, se indica que no se actualiza la contradicción, la revocación o la ilegalidad que refiere AEROMAR, ni tampoco la violación a su derecho de audiencia que señala dicho agente económico, de conformidad con los siguientes razonamientos:

El artículo 94, fracción VII, de la LFCE prevé que la COFECE debe tramitar y resolver sobre las medidas propuestas por el agente económico involucrado en los siguientes términos:

“VII. El expediente se entenderá integrado a la fecha de vencimiento del plazo para formular alegatos. El Agente Económico involucrado podrá proponer a la Comisión, en una sola ocasión, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en cualquier momento y hasta antes de la integración.

Dentro de los cinco días siguientes a la recepción del escrito de propuesta de medidas al que se refiere el párrafo anterior, la Comisión podrá prevenir al Agente Económico para que, en su caso, presente las aclaraciones correspondientes en un plazo de cinco días. Dentro de los diez días siguientes a la recepción del escrito de propuesta o de aclaraciones, según el caso, se presentará un dictamen ante el Pleno, quien deberá resolver sobre la pretensión del Agente Económico solicitante dentro de los veinte días siguientes.

En caso de que el Pleno no acepte la propuesta presentada por el Agente Económico solicitante, deberá justificar los motivos de la negativa y la Comisión emitirá en un plazo de cinco días el acuerdo de reanudación del procedimiento.

Una vez integrado el expediente, el Pleno emitirá la resolución que corresponda en un plazo no mayor a sesenta días. [...]” [Énfasis añadido]

Como se desprende del texto transcrito, la LFCE prevé no solo la obligación de tramitar y resolver respecto de la propuesta de medidas presentada por el agente económico involucrado, en este caso, AICM, sino también la reanudación del procedimiento suspendido que corresponde a la determinación de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales y la emisión de la resolución correspondiente.

Mediante acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, la COFECE señaló, entre otras cuestiones, lo siguiente:

“En la Ciudad de México, a veintiséis de enero de dos mil diecisiete.- Vistos:

[...]

(vi) El escrito con anexos^[146] presentado el veintiséis de enero de dos mil diecisiete a las quince horas con cincuenta y un minutos en la OFICIALÍA de esta COFECE, signado por Raúl Rodríguez Caballero, en su carácter de apoderado del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (en adelante, ‘AICM’), personalidad que tiene acreditada en el EXPEDIENTE (en adelante, ‘ESCRITO 5’), por medio del

¹⁴⁶ La nota al pie correspondiente señala lo siguiente: “Los anexos que presenta son: i) un documento denominado: ‘Proyecto de Reforma al Reglamento de la Ley de Aeropuertos.--- Horarios de aterrizaje y despegue’ (Anexo 1); ii) un documento titulado ‘BASES GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EN AEROPUERTOS EN CONDICIONES DE SATURACIÓN’ (Anexo 2); iii) un documento titulado ‘SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS. --- GUIA [sic] DE OPERACIÓN [sic]’ (ANEXO 3), y iv) un documento titulado ‘RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 03 DE FEBRERO DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MÚLTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1’ (Anexo 4).”

cual presenta diversa información y realiza, entre otras, las siguientes manifestaciones en relación con la propuesta de medidas que presenta:

[...]

[...] *TERCERO.- Se tiene por presentado el ESCRITO 5 y por hechas las manifestaciones en el mismo contenidas.*

Por tanto, se tiene por recibida la propuesta de medidas del AICM, considerando que el EXPEDIENTE no se había integrado al momento de la presentación del ESCRITO 5.

De esta forma, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 94, fracción VII de la LFCE se suspende el procedimiento correspondiente al EXPEDIENTE a partir del día de hoy, a efecto de que sea sustanciada y se resuelva la propuesta de medidas correctivas del AICM. Lo anterior, sin perjuicio de que la fracción señalada establece que 'Dentro de los cinco días siguientes a la recepción del escrito de propuesta de medidas al que se refiere el párrafo anterior, la Comisión podrá prevenir al Agente Económico para que, en su caso, presente las aclaraciones correspondientes en un plazo de cinco días'.

CUARTO.- Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 114 in fine de la LFCE, se ordena dar vista del ESCRITO 5 que contiene una propuesta de medidas correctivas a través de la notificación por lista del presente acuerdo a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal, a efecto de que, en el plazo improrrogable de cinco días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquel en que surta efectos la notificación por lista del presente acuerdo, manifiesten lo que a su derecho convenga. Para esos efectos, se informa a dichas personas que el EXPEDIENTE se encuentra a su disposición en las oficinas de esta COFECE. [...]"

Como se desprende del texto transcrito, la COFECE tuvo por recibida la propuesta de medidas del AICM, considerando que el EXPEDIENTE no se había integrado al momento de la presentación del ESCRITO DE MEDIDAS. Asimismo, mediante el acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete se indicó que, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 94, fracción VII de la LFCE, se suspendía el procedimiento correspondiente al EXPEDIENTE a partir de la fecha de emisión de dicho acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, **a efecto de que fuera sustanciada la propuesta de medidas correctivas de AICM.**

Por otra parte, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 114 in fine de la LFCE, se ordenó dar vista del ESCRITO DE MEDIDAS, a través de la notificación por lista del acuerdo señalado, a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal, a efecto de que, en el plazo improrrogable de cinco días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación por lista del acuerdo, manifestaran lo que a su derecho conviniera. Para esos efectos, se informó a dichas personas que el EXPEDIENTE se encontraba a su disposición en las oficinas de esta COFECE.

Conforme a lo anterior, es incorrecta la apreciación de AEROMAR respecto a la existencia de una contradicción, revocación o ilegalidad toda vez que en ningún sentido la COFECE levantó la suspensión correspondiente al procedimiento que se tramita dentro del EXPEDIENTE y cuyo objeto es determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales. Lo anterior, toda vez que de conformidad con lo establecido en el artículo 94, fracción VII, de la LFCE, se suspendió el procedimiento correspondiente al EXPEDIENTE a partir de la fecha de emisión del acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, a efecto de que fuera sustanciada y resuelta la propuesta de medidas correctivas de AICM. Al respecto, la propuesta de medidas correctivas fue sustanciada también dentro del EXPEDIENTE.

Asimismo, la vista ordenada mediante acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete corresponde al trámite relativo a la sustanciación de las medidas correctivas propuesta por AICM, toda vez que se ordenó dar vista de las medidas propuestas mediante el ESCRITO DE MEDIDAS a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal, y en ningún sentido se levantó la suspensión correspondiente al procedimiento que se tramita dentro del EXPEDIENTE y cuyo objeto es determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales.

Por otra parte, AEROMAR no indica cuál es el perjuicio o de qué manera trasciende en su esfera jurídica que a través del acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete se haya ordenado dar vista de las medidas propuestas mediante el ESCRITO DE MEDIDAS a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal. De hecho, la vista en cuestión precisamente tuvo por objeto darle la oportunidad a AEROMAR, así como a los demás agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal, de manifestarse sobre las medidas propuestas por AICM.

Por otra parte, de conformidad con el contenido de la fracción VII, del artículo 94 de la LFCE previamente transcrito, la autoridad cuenta con la atribución para solicitar al agente económico involucrado que presente una propuesta de medidas en términos de dicho precepto las aclaraciones correspondientes y, como se desprende del contenido de los acuerdos emitidos el veintiséis de enero de dos mil diecisiete y nueve de febrero de dos mil diecisiete, la autoridad ordenó dar vista de las medidas propuestas mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, así como de la información y de las aclaraciones presentadas mediante el ESCRITO DE ACLARACIONES, a los agentes económicos con interés jurídico dentro del EXPEDIENTE, (entre ellos, a AEROMAR) así como a la SCT y al titular del Ejecutivo Federal para que pudieran manifestar lo que a su derecho conviniera. Para esos efectos, en ambos casos se informó a dichas personas que el EXPEDIENTE se encontraba a su disposición en las oficinas de esta COFECE.

Al respecto, se observa que AEROMAR no realizó manifestaciones relacionadas con la propuesta de medidas presentada por AICM. Al respecto, se indica lo siguiente:

- a. AEROMAR no explica ni expone razonamientos de los que se desprenda que dicho agente económico considera que la propuesta de medidas correctivas presentada por AICM mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, resulta idónea y económicamente viable para resolver los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN;
- b. AEROMAR no explica ni expone razonamientos de los que se desprenda que dicho agente económico considera que la propuesta de medidas correctivas presentada por AICM mediante el ESCRITO DE MEDIDAS, no resulta idónea y económicamente viable para resolver los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN; y
- c. AEROMAR no presentó elementos o razonamientos relacionados con la información y las aclaraciones contenidas en el ESCRITO DE ACLARACIONES.

De conformidad con los razonamientos y los elementos de convicción descritos, se indica que las actuaciones referidas, en particular los acuerdos emitidos el veintiséis de enero, treinta y uno de enero y nueve de febrero de dos mil diecisiete, de ninguna forma hicieron nugatorio el derecho de audiencia



de AEROMAR lo anterior debido a que dicho agente económico tuvo la oportunidad para manifestarse sobre las medidas propuestas de AICM, ya sea a través de la vista ordenada mediante acuerdo de veintiséis de enero de dos mil diecisiete, como a través de la vista ordenada mediante acuerdo de nueve de febrero de dos mil diecisiete.

3.4. Conclusiones

Por las razones expuestas en la presente resolución, las medidas correctivas propuestas por AICM no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados mediante el DICTAMEN y no cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS. En consecuencia, no ha lugar a aceptar las medidas propuestas por AICM y, por lo tanto, no ha lugar a atender favorablemente la petición de AICM relativa a terminar anticipadamente el procedimiento que se tramita dentro del EXPEDIENTE.

En relación con la solicitud formulada por GAM, relativa a analizar las manifestaciones formuladas y que se emita una resolución donde se determine *“la inexistencia de un insumo esencial y, consecuentemente, que no se emitan las medidas para regular los slots”*, se indica que en términos de lo establecido en la fracción VII del artículo 94 de la LFCE, en caso de que el PLENO no acepte la propuesta presentada por el agente económico solicitante, en este caso, AICM, la COMISIÓN emitirá en un plazo de cinco días el acuerdo de reanudación del procedimiento. Asimismo, una vez integrado el expediente, el Pleno emitirá la resolución que corresponda en un plazo no mayor a sesenta días.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el PLENO;

RESUELVE:

PRIMERO.- Las medidas correctivas propuestas por AICM no son idóneas ni económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN, en términos de lo establecido en el artículo 94, fracción VII, de la LFCE, y no cumplen con los requisitos establecidos en las fracciones I, II y III del artículo 107 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS, de conformidad con los elementos y los razonamientos analizados en el considerando TERCERO de la presente resolución

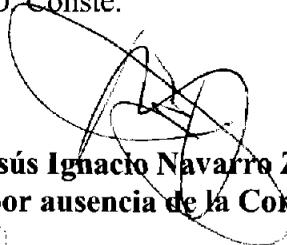
SEGUNDO.- No resulta procedente la conclusión anticipada del procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE.

TERCERO.- Se instruye al Secretario Técnico de esta COFECE la emisión del acuerdo de reanudación del procedimiento previsto en la fracción VII del artículo 94 de la LFCE en un plazo de cinco días hábiles contado a partir del día siguiente a aquél en que surta efectos la notificación personal al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. de la presente resolución.

Notifíquese personalmente en términos de lo dispuesto por los artículos 170, en relación con el artículo 171 de las DISPOSICIONES REGULATORIAS. Así lo resolvió el PLENO por unanimidad de votos, en sesión ordinaria del dieciséis de marzo de dos mil diecisiete, con fundamento en los artículos citados en el proemio de la presente resolución, previa excusa de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez calificada como procedente, y ante la ausencia temporal de la Comisionada Presidenta Alejandra Palacios Prieto, quien vota en términos de lo establecido en el artículo 18, segundo párrafo de la LFCE, supliéndola en funciones el Comisionado Jesús Ignacio



Navarro Zermeño de conformidad con lo indicado en los artículos 19 y 20, fracción V de la LFCE y el oficio número PRES-CFCE-2017-057. Lo anterior ante la fe del SECRETARIO TÉCNICO de la COFECE, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII, 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI del ESTATUTO. Conste.


Jesús Ignacio Navarro Zermeño
En suplencia por ausencia de la Comisionada Presidenta


Martín Moguel Gloria
Comisionado


Benjamín Contreras Astiazarán
Comisionado


Eduardo Martínez Chombo
Comisionado


Sergio López Rodríguez
Secretario Técnico

SECRET



PRESIDENCIA
Oficio PRES-CFCE-2017-057

Ciudad de México, a 10 de marzo de 2017.

JESÚS IGNACIO NAVARRO ZERMEÑO
Comisionado
Comisión Federal de Competencia Económica
Presente

ACUERDO DE SUPLENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Federal de Competencia Económica, le informo que la suscrita se ausentará temporalmente los días 16 y 17 de marzo de 2017, a fin de que supla mi ausencia y ejerza las facultades que me confiere la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Federal de Competencia Económica, las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica, el Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, y los demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.

Así lo acordó y firma la suscrita con fundamento en los artículos 19 y 20, fracciones I, V, y XII de la Ley Federal de Competencia Económica, así como los artículos 2, fracción VII, 4, fracción II, 12, fracciones XXIX, XXXI y XXXV, y 49 del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Alejandra Palacios Prieto
Presidenta

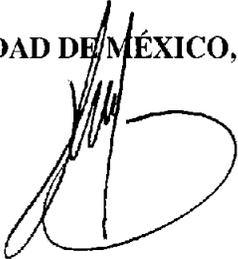


C.c.p.- Sergio López Rodríguez.- Secretario Técnico.- Para su conocimiento.

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

EL C. SECRETARIO TÉCNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, SERGIO LÓPEZ RODRÍGUEZ, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 20, FRACCIONES II Y XXII DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL OCHO DE JULIO DE DOS MIL CATORCE, C E R T I F I C A: QUE LA PRESENTE ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL Y CONSTA DE UNA PÁGINA QUE OBRAN EN LOS ARCHIVOS DE ESTA COMISIÓN. - DOY FE.

CIUDAD DE MÉXICO, A DIECISÉIS DE MARZO DE DOS MIL DIECISIETE. - CONSTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

14 de marzo de 2017.

De conformidad con el artículo 14 de los Lineamientos para el funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica¹ se emite el siguiente voto por ausencia:

Comisionada: Alejandra Palacios Prieto.
Expediente: IEBC-001-2015.
Agentes Económicos: Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
Sesión del Pleno: 16 de marzo de 2017.
Ponente: Jesús Ignacio Navarro Zermeño.
Voto: En el sentido del Proyecto de Resolución.



Alejandra Palacios Prieto

¹ Acordados por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el 10 de noviembre de 2016.

