COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

VERSIÓN PÚBLICA

Unidad Administrativa que clasifica:
Secretaría Técnica.

Número de acta y fecha en la que se aprobó por el Comité:
COT-EXT-002-2018.- Veintitrés de agosto de dos mil dieciocho.

Descripción del documento:
Versión pública de la resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, "COFECE") el doce de julio de dos mil dieciocho en el expediente DE-015-2013.

Tipo de información clasificada y fundamento legal:
La información testada con "**", "**A**" y "**B**" es **confidencial** de conformidad con lo siguiente:

ID	Tipo de Información	Fundamentación
**	Se refiere a hechos y actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona moral, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular, la cual fue identificada por la Autoridad Investigadora de la COFECE.	Artículos 113, fracción III, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, "LFTAIP"), 116, último párrafo, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (en adelante, "LGTAIP"), así como Cuadragésimo de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la Elaboración de Versiones Públicas (en adelante, "LINEAMIENTOS"), en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la Ley Federal de Competencia Económica (en adelante, "LFCE").
A	Se refiere a datos personales cuya difusión requiere el consentimiento de su titular correspondientes a una persona identificada o identificable.	Artículos 113, fracción I, de LFTAIP, 116, párrafo primero de LGTAIP, así como Trigésimo octavo de los LINEAMIENTOS, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la LFCE.
B	Se refiere al patrimonio, hechos y actos de carácter económico, contable, jurídico o administrativo relativos a una persona, cuya difusión puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.	Artículos 113, fracción III, de LFTAIP, 116, último párrafo, de LGTAIP, así como Cuadragésimo de los LINEAMIENTOS, en relación con los artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de LFCE.

Páginas que contienen información clasificada:
1, 2, 6, 7, 19, 20, 24, 29, 31 a 33, 39, 40, 62, 63, 79 a 85, 100, 105, 106, 114 a 120, 129 a 135, 156 a 161, 163, 169, 174 a 176, 188 a 197, 199 a 203, 205 a 209, 211 a 213, 215, 217, 220 a 225, 229 a 231, 245, 247, 253, 254, 257, 258, 261 a 268, 276, 278, 281, 282, 284, 285, 290, 291, 293 a 297, 300 a 302, 304 a 308, 312, 313, 323 a 331, 333 a 344, 349 a 355, 357 a 376, 378, 380, 382 a 399, 411 a 413, 427 a 429, 431, 433, 435, 437, 445, 452, 454, 455, 458, 459, 462, 463 a 466, 468, 469, 477, 478, 482 a 491, 496, 508, 514, 516 a 519, 524 a 531, 533, 534, 540, 553, 580, 581, 584 a 588, 591 a 604, 626 a 631, 635 a 637, 649 a 652, 654 a 656, 661, 663, 671, 672, 677, 689 a 692, 701, 709, 711, 712, 714 a 723 y 725 a 727.

Fidel Gerardo Sierra Aranda **Secretario Técnico**	**Myrna Mustieles García** **Directora General de Asuntos Jurídicos**

Ciudad de México, a doce de julio de dos mil dieciocho.- Vistos:

(i) La resolución emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el primero de septiembre de dos mil dieciséis en el expediente citado al rubro (en adelante, "EXPEDIENTE") por medio de la cual, entre otras cuestiones: **(1)** se acreditó la responsabilidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. por haber incurrido en la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción X de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el Diario Oficial de la Federación el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, cuya reforma aplicable es la publicada el nueve de abril de dos mil doce (en adelante, "LFCE"); **(2)** se le impuso una multa y se le ordenó la supresión y corrección de la práctica monopólica relativa, en los términos establecidos en la sección de "*SANCIÓN*" de la resolución;

(ii) La sentencia ejecutoria emitida por el Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa especializado en competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República en sesión ordinaria del siete de junio de dos mil dieciocho en el expediente B B por medio de la cual, entre otras cosas, concedió el amparo y protección de la Justicia de la Unión al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. en los términos ahí establecidos (en adelante, "EJECUTORIA"); y,

(iii) El acuerdo emitido por el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa especializado en competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y Jurisdicción en toda la República el cuatro de julio de dos mil dieciocho en el expediente B por medio del cual requirió al Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica dar cumplimiento a la EJECUTORIA.[1]

Con fundamento en los artículos 28, párrafo primero, segundo, décimo cuarto, vigésimo, fracción I, y vigésimo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; transitorios Primero y Séptimo, párrafo último del "*Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 6°; 7°; 27; 28; 73; 78; 94 y 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de telecomunicaciones*";[2] transitorio Segundo, párrafo segundo del "*Decreto por el que se expide la Ley Federal de Competencia Económica y se reforman y adicionan diversos artículos del Código Penal Federal*";[3] 1°, 2°, 3°, 8°, 10°, fracción X y 24, fracciones IV y XIX y 36 de la LFCE; 1° del Reglamento de la LFCE (en adelante, "RLFCE");[4] 1, 4, fracción I, 5, fracciones I, VI y XXXIX, 6, 7, 8, y transitorio Cuarto, párrafo primero del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, "ESTATUTO");[5] y en cumplimiento a la EJECUTORIA, el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica

[1] El cual fue notificado el cinco de julio de dos mil dieciocho.
[2] Publicado en el DOF el once de junio de dos mil trece.
[3] Publicado en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
[4] Publicado en el DOF el doce de octubre de dos mil siete.
[5] Publicado en el DOF el ocho de julio de dos mil catorce.

Eliminado: tres palabras.

resolvió de acuerdo a los antecedentes, consideraciones de Derecho y resolutivos que a continuación se expresan:

GLOSARIO

Para los efectos de la presente resolución se entenderá por:

ACTA	Acta de la tercera sesión ordinaria de los consejos de administración de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y de Aeropuerto Internacional de la Ciudad De México, S.A. de C.V, celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho.[6]
AEROPUERTO	Aeródromo Civil de la Ciudad de México denominado "*Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México*".
AGRUPACIONES	Asociaciones de permisionarios de taxis autorizados por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. a las que les otorga el servicio de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO: i) Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.; ii) Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.; iii) Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.; iv) Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C. y v) Sitio 300 Yellow Cab, A.C.
AI	Autoridad Investigadora de la COFECE.
AICM	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
AMPARO EN REVISIÓN	Las actuaciones del expediente [redacted] resuelto por el TRIBUNAL ESPECIALIZADO.
ÁREAS DE ABORDAJE	Las áreas necesarias para el abordaje de pasajeros que se requieren para prestar el SERVICIO DE TAXI.
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.A. de C.V.
BOLSA DE TAXIS	Las instalaciones físicas que se entregan en uso por parte del AICM a los prestadores del SERVICIO DE TAXI para el estacionamiento de los vehículos en un área designada.
CFPC	Código Federal de Procedimientos Civiles.
CFC	Comisión Federal de Competencia.

Eliminado: dos palabras.

[6] Folios 36867 a 36906 del EXPEDIENTE. En adelante, todas las referencias se harán respecto a folios del EXPEDIENTE, a menos que se especifique lo contrario.

COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica.
COCOSA	Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales del AICM.
CONCESIÓN	Concesión otorgada en favor del AICM, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro.
CONFORT	Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V.
CONTRATO DE PORTO TAXI	"*CONTRATO PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y DE REPRESENTACIÓN COMÚN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS* […]" que celebraron el AICM y PORTO TAXI el veintinueve de mayo de dos mil seis.[7]
CONTRATO DE CONFORT	"*CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y QUE PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y DE REPRESENTACIÓN COMUN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS* […]" que celebraron el AICM y CONFORT el siete de julio de dos mil ocho.[8]
CONVENIO DE NUEVA IMAGEN	"*CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO* […]" que celebraron el AICM y NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho.[9]
CONVENIO DE SITIO 300	"*CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO* […]" que celebraron el AICM y SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez.[10]
CONVENIO DE YELLOW CAB	"*CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE*

[7] Folios 10039 a 10073.
[8] Folios 9661 a 9724.
[9] Folios 9458 a 9540.
[10] Folios 9777 a 9955.

	FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO [...]" que celebraron el AICM y YELLOW CAB el veintisiete de febrero de dos mil nueve.[11]
CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI	"*CONVENIO MODIFICATORIO AL CONTRATO PARA EFECTOS DE ADMINISTRACION Y REPRESENTACION COMUN, PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ CIUDAD DE MÉXICO, DE FECHA 29 DE MAYO DE 2006* [...sic...]" que celebraron el AICM y PORTO TAXI el veintinueve de agosto de dos mil once.[12]
CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB	"*PRIMER CONVENIO MODIFICATORIO AL CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO* [...]" que celebraron el AICM y YELLOW CAB el primero de junio de dos mil doce.[13]
CONVENIO TRANSACCIONAL	Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, celebrado por el AICM y EXCELENCIA el cinco de agosto de dos mil trece.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DF	Distrito Federal, ahora Ciudad de México.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT.
DGAF	Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT.
DGAJ	Dirección General de Asuntos Jurídicos de la COFECE.
DGIM	Dirección General de Investigaciones de Mercado de la COFECE.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
ESTACIONAMIENTO	Áreas designadas para que las UNIDADES se estacionen en el AEROPUERTO y las cuales comprenden las BOLSAS DE TAXIS y ÁREAS DE ABORDAJE. Se aclara que no está relacionado con el área designada por AICM para el uso del público en general.

[11] Folios 9541 a 9616.
[12] Folios 10074 a 10081.
[13] Folios 9617 a 9660.

EXCELENCIA	Servicio de Excelencia, S.A. de C.V.
IHH	Índice Herfindahl-Hirschman.
IPN	Instituto Politécnico Nacional.
IVA	Impuesto al Valor Agregado.
JUEZ SEXTO	Juez Sexto de Distrito en Materia Civil en el DF.
JUZGADO	Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa especializado en competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y Jurisdicción en toda la República.
LA	Ley de Aeropuertos, con su última reforma publicada en el DOF el veintiuno de enero de dos mil nueve.
LCPAF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con la reforma publicada en el DOF el dieciséis de diciembre de dos mil trece (vigente al inicio de la investigación).
LISTA	La lista diaria de notificaciones de la COFECE.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de veintinueve de diciembre de mil novecientos setenta y seis, con la reforma publicada en el DOF el veinte de mayo de dos mil catorce (vigente al inicio de la investigación).
MANUAL DE SERVICIOS	Manual para la Comercialización de Servicios Aeroportuarios presentado como anexo del escrito presentado por el AICM en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis y que fue ofrecido como prueba por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.[14]
MERCADO RELEVANTE	El SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
MEXICANA	Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
MODIFICACIÓN A LA CONCESIÓN	Modificación a la CONCESIÓN, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro.
NUEVA IMAGEN	Transportación Terrestre Nueva Imagen, A.C.
OPR	Oficio de probable responsabilidad emitido por el titular de la AI el veinticinco de junio de dos mil quince en el EXPEDIENTE.
OFICIALÍA	La oficialía de partes de la COFECE o de la CFC, según corresponda.

[14] Cuya última modificación se realizó el cinco de diciembre de dos mil trece. Folios 37498 a 37570.

PERÍODO DE INVESTIGACIÓN	El que corresponde desde la fecha del acuerdo de inicio de investigación del diecisiete de octubre de dos mil trece al quince de mayo de dos mil quince, fecha en que se emitió el acuerdo de conclusión de la investigación.
PERÍODO INVESTIGADO	Corresponde a la fecha a partir de la cual la AI comenzó a analizar las conductas del AICM, es decir, del diecisiete de octubre de dos mil ocho a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, es decir, al quince de mayo de dos mil quince.
PERITO	El perito en economía [redacted] A
PERMISIONARIOS	Personas físicas y morales que cuentan con autorización otorgada por la SCT para prestar el servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AEROPUERTO.
PF	Policía Federal.
PLENO	El Pleno de la COFECE.
PORTO TAXI	Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V.
PJF	Poder Judicial de la Federación.
RAFSA	Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, con la reforma publicada en el DOF el veintiocho de noviembre del año dos mil.
RESOLUCIÓN	Resolución emitida por el PLENO el primero de septiembre de dos mil dieciséis en el EXPEDIENTE.[15]
RISCT	Reglamento Interior de la SCT, con la reforma publicada en el DOF el ocho de enero de dos mil nueve.
RLA	Reglamento de la LA, cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF el nueve de septiembre de dos mil trece.
RLFCE	Reglamento de la LFCE, publicado en el DOF el doce de octubre de dos mil siete.
SAT	Servicio de Administración Tributaria.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Eliminado: cinco palabras

[15] Folios 38053 a 38679.

SECRETARIO EJECUTIVO	Secretario Ejecutivo de la CFC o COFECE, según corresponda.
SECRETARIO TÉCNICO	Secretario Técnico de la COFECE.
SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI	"*SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO AL CONTRATO PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN COMUN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ CIUDAD DE MÉXICO DE FECHA 29 DE MAYO DE 2006* [sic…]" que celebraron el AICM y PORTO TAXI el primero de junio de dos mil doce.[16]
SERVICIO DE ACCESO	Servicio de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO.
SERVICIO DE TAXI	Servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SITIO 300	Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C.
SJF	Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta.
TCC	Tribunal Colegiado de Circuito.
TESTIGO 1	[redacted]
TESTIGO 2	[redacted]
TESTIGO 3	[redacted]
TESTIGO 4	[redacted]
TESTIGOS	De manera conjunta TESTIGO 1, TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4.
TRIBUNAL ESPECIALIZADO	Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa, especializado en competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y Jurisdicción en toda la República.
UAM	Universidad Autónoma Metropolitana.
UNIDADES	Vehículos automotores utilizados para prestar el SERVICIO DE TAXI.

[16] Folios 10082 a 10129.

Eliminado: diecisiete palabras.

UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México.
YELLOW CAB	Sitio 300 Yellow Cab, A.C.

I. ANTECEDENTES

PRIMERO.- El diecisiete de septiembre de dos mil trece, mediante escrito con anexos presentado en la OFICIALÍA, signado por el representante legal de EXCELENCIA, se presentó una denuncia en contra del AICM por la supuesta realización de las prácticas monopólicas relativas contempladas en el artículo 10, fracción X de la LFCE.[17]

SEGUNDO.- El dos de octubre de dos mil trece, el SECRETARIO EJECUTIVO emitió el acuerdo de admisión a trámite de la denuncia presentada por EXCELENCIA y ordenó el inicio de la investigación por la probable comisión de las prácticas monopólicas relativas previstas en el artículo 10, fracción X de la LFCE en el mercado del: "*acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* [...]".[18]

TERCERO.- El diecisiete de octubre de dos mil trece se publicó en el DOF el extracto del acuerdo de inicio de la investigación.[19]

CUARTO.- El ocho de abril de dos mil catorce, el SECRETARIO EJECUTIVO amplió el plazo de la investigación por un periodo adicional de ciento veinte días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que finalizara el primer periodo de investigación.[20]

QUINTO.- El veintiuno de octubre de dos mil catorce, el titular de la AI amplió el plazo de la investigación por un periodo adicional de ciento veinte días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que finalizara el segundo periodo de investigación.[21]

SEXTO.- El quince de mayo de dos mil quince, el titular de la AI emitió el acuerdo de conclusión de la investigación.[22]

SÉPTIMO.- El veinticinco de junio de dos mil quince, el titular de la AI emitió el OPR, por medio del cual ordenó emplazar a: [1] el AICM, por su probable responsabilidad en la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción X de la LFCE; así como a: [2] PORTO TAXI, [3] NUEVA IMAGEN, [4] YELLOW CAB, [5] CONFORT y [6] SITIO 300, por su probable participación

[17] Folios 1 a 592.
[18] Folios 593 a 601.
[19] Folio 611.
[20] Folio 6657. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veinticuatro de abril de dos mil catorce. El primer periodo de investigación inició el diecisiete de octubre de dos mil trece y feneció el veintinueve de abril de dos mil catorce.
[21] Folios 30066 y 30067. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintitrés de octubre de dos mil catorce. El segundo periodo de investigación inició el treinta de abril de dos mil catorce y feneció el primero de octubre de ese año; el tercer periodo de investigación inició el tres de noviembre de dos mil catorce y habría fenecido el dieciocho de mayo de dos mil quince.
[22] Folios 31347 a 31348. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el quince de mayo de dos mil quince.

en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa referida, al haber suscrito y firmado documentos en los que presuntivamente se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia.[23]

El OPR fue notificado personalmente los días veinte[24] y veintiuno[25] de julio de dos mil quince.

OCTAVO.- El diez de agosto de dos mil quince, el SECRETARIO TÉCNICO emitió un acuerdo por el cual turnó el EXPEDIENTE a la DGAJ: "*con la finalidad de que continúe con la tramitación del procedimiento seguido en forma de juicio, en términos del artículo 33, fracciones II a VI de la Ley Federal de Competencia Económica aplicable al procedimiento*".[26]

NOVENO.- El once de agosto de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual ordenó hacer del conocimiento del titular de la AI el escrito presentado por EXCELENCIA en la OFICIALÍA el veintidós de julio de dos mil quince, para los efectos legales a que hubiere lugar.[27]

DÉCIMO.- En cumplimiento del acuerdo anterior, el doce de agosto de dos mil quince, el titular de la DGAJ remitió al titular de la AI el memorándum DGAJ-CFCE-112, al cual adjuntó copia del escrito y acuerdo referidos en el numeral anterior.[28]

DÉCIMO PRIMERO.- El veinticinco de agosto de dos mil quince, el titular de la AI emitió un acuerdo respecto de la solicitud realizada por EXCELENCIA en el escrito de veintidós de julio de dos mil quince para determinar diversas medidas cautelares, por el cual acordó que: "*al no adecuarse al supuesto normativo contenido en el párrafo primero del artículo 34 bis 4 de la LFCE,*[29] *no ha lugar a acordar de conformidad con lo solicitado* [por EXCELENCIA] *en los términos expuestos* [...]".[30] Dicho acuerdo fue remitido por el titular de la DGIM a la DGAJ mediante el memorándum DGIM-2015-061;[31] ambos documentos fueron glosados al EXPEDIENTE.

DÉCIMO SEGUNDO.- El veintisiete de agosto de dos mil quince, PORTO TAXI presentó en la OFICIALÍA un escrito por el que dio contestación al OPR y ofreció diversas pruebas.[32] Posteriormente, el treinta y uno de agosto de dos mil quince presentó en la OFICIALÍA un escrito con anexo, en alcance a su contestación al OPR.[33]

---

[23] Folios 31468 a 31569.
[24] A saber: al AICM, folio 31572; SITIO 300, folio 31574; y NUEVA IMAGEN, folio 31577.
[25] A saber: a PORTO TAXI; folio 31581; YELLOW CAB, folio 31583; y CONFORT, folio 31609.
[26] Folio 31631. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el trece de agosto de dos mil quince.
[27] Folios 31632 y 31633. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el trece de agosto de dos mil quince.
[28] Folio 31634. Dicho memorándum fue recibido por la AI el trece de agosto de dos mil quince.
[29] El pie de página correspondiente señala: "*A partir de la emisión del oficio de probable responsabilidad y hasta antes de que se dicte resolución,* ***en los casos que se pueda presentar un daño irreversible al proceso de competencia y libre concurrencia, el Pleno, a propuesta del Secretario Ejecutivo, podrá ordenar, como medida cautelar, la suspensión de los actos constitutivos de la probable práctica monopólica*** *o probable concentración prohibida,* ***con el propósito de prevenir o evitar que se dañe, disminuya o impida el proceso de competencia y libre concurrencia durante la tramitación del procedimiento***" [Énfasis añadido]".
[30] Folios 31806 a 31809.
[31] Folio 31805.
[32] Folios 31642 a 31745.
[33] Folios 31801 a 31804.

DÉCIMO TERCERO.- El cuatro de septiembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el que, por cuestión de orden y método durante la secuela del procedimiento, se reservó acordar respecto de la contestación al OPR realizada por PORTO TAXI y las pruebas ofrecidas, en tanto no obraran en el EXPEDIENTE todas las contestaciones al OPR por parte de los agentes económicos emplazados o el plazo conferido para tal efecto feneciera.[34]

DÉCIMO CUARTO.- El nueve de septiembre de dos mil quince, el titular de la DGIM remitió a la DGAJ el memorándum DGIM-2015-063, al cual adjuntó el original de la cédula de notificación realizada el ocho de septiembre de dos mil quince,[35] respecto del acuerdo referido en el antecedente décimo primero anterior; ambos documentos fueron glosados al EXPEDIENTE.[36]

DÉCIMO QUINTO.- El catorce de septiembre de dos mil quince, CONFORT,[37] SITIO 300[38] y NUEVA IMAGEN,[39] respectivamente, presentaron en la OFICIALÍA sus escritos de contestación al OPR y ofrecieron pruebas.

DÉCIMO SEXTO.- El quince de septiembre de dos mil quince, YELLOW CAB[40] y el AICM[41] presentaron en la OFICIALÍA sus escritos de contestación al OPR y ofrecieron pruebas.

DÉCIMO SÉPTIMO.- El veintiuno de septiembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por reconocida la personalidad de los representantes legales de SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, y por acreditada la personalidad del representante legal de YELLOW CAB; [ii] tuvo por contestado en tiempo el OPR por parte de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB; y [iii] previno a esos agentes económicos con respecto a diversas pruebas que ofrecieron en sus escritos.[42]

En la misma fecha, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo en el que previno a la persona que se ostentó como representante legal CONFORT para que acreditara su personalidad.[43]

DÉCIMO OCTAVO.- El veintidós de septiembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por reconocida la personalidad de los apoderados legales del AICM; [ii] tuvo por contestado en tiempo el OPR por parte del AICM y [iii] se reservó acordar respecto de las pruebas ofrecidas hasta en tanto fueran desahogadas las prevenciones formuladas a diversos agentes económicos.[44]

---

[34] Folios 31810 y 31811. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el once de septiembre de dos mil quince.
[35] Folio 31813.
[36] Folio 31812.
[37] Folios 31818 a 32088.
[38] Folios 32089 a 32646.
[39] Folios 32647 a 33839.
[40] Folios 33840 a 34098.
[41] Folios 34099 a 34179.
[42] Folios 34183 a 34187. Dicho acuerdo se notificó a SITIO 300 y a YELLOW CAB el doce de octubre de dos mil quince y a NUEVA IMAGEN el trece del mismo mes y año.
[43] Folios 34188 y 34189. Dicho acuerdo se notificó el doce de octubre de dos mil quince.
[44] Folios 34190 a 34192. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el doce de octubre de dos mil quince.

DÉCIMO NOVENO.- El primero de octubre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el que, entre otras cuestiones: [i] tuvo por presentados los escritos de PORTO TAXI ingresados en la OFICIALÍA los días veintisiete de agosto y veintinueve de septiembre de dos mil quince; [ii] tuvo por contestado en tiempo el OPR por parte de PORTO TAXI; [iii] previno a PORTO TAXI con respecto a diversas pruebas que ofreció; y [iv] ordenó regularizar el procedimiento para el único efecto de que PORTO TAXI presentara nuevamente los sobres cerrados con pliegos de posiciones correspondientes a las pruebas confesionales ofrecidas en su contestación al OPR.[45]

VIGÉSIMO.- El entonces Titular de la Secretaría Técnica emitió el oficio de requerimiento de información número ST-CFCE-2015-284 dirigido al SAT, a fin de solicitar información sobre la capacidad económica e ingresos económicos de los emplazados al procedimiento.[46]

VIGÉSIMO PRIMERO.- El doce de noviembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió tres acuerdos, por los cuales, entre otras cuestiones: [i] proveyó respecto a la admisión y desechamiento de las pruebas ofrecidas por el AICM;[47] [ii] proveyó respecto a la admisión y desechamiento de las pruebas ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB;[48] y [iii] tuvo por no contestado el OPR por parte de CONFORT.[49]

VIGÉSIMO SEGUNDO.- El veintitrés de noviembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual se otorgó una prórroga de diez días hábiles al SAT, a fin de desahogar el requerimiento de información contenido en el oficio ST-CFCE-2015-284.[50]

VIGÉSIMO TERCERO.- El dos de diciembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual tuvo por presentado el oficio 700-37-00-01-01-2015-6621 y anexo, por parte del SAT, relativo a diversa información sobre declaraciones de impuestos realizadas por CONFORT ante dicha autoridad.[51]

En esa misma fecha, el titular de la DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2015-067,[52] DGAJ-CFCE-2015-068,[53] DGAJ-CFCE-2015-069,[54] DGAJ-CFCE-2015-070[55] y DGAJ-CFCE-2015-071,[56] dirigidos al representante legal del AICM y diversas personas físicas, por medio de los cuales se les citó a comparecer a las instalaciones de la COFECE para el desahogo de las pruebas confesionales y testimoniales, respectivamente, que fueron admitidas.

---

[45] Folios 34195 a 34198. Dicho acuerdo se notificó el trece de octubre de dos mil quince.
[46] Folios 34222 y 34223. Dicho oficio se notificó el veinte de octubre de dos mil quince.
[47] Folios 34443 a 34448. Dicho acuerdo fue notificado el treinta de noviembre de dos mil quince.
[48] Folios 34449 a 34508. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el treinta de noviembre de dos mil quince.
[49] Folios 34509 a 34512. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el treinta de noviembre de dos mil quince.
[50] Folios 34616 y 34617. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el dos de diciembre de dos mil quince.
[51] Folios 34620 y 34621. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el dos de diciembre de dos mil quince.
[52] Folios 34622 y 34625. Dicho oficio fue notificado el tres de diciembre de dos mil quince.
[53] Folios 34626 y 34629. Dicho oficio fue notificado el dos de diciembre de dos mil quince.
[54] Folios 34630 y 34633. Dicho oficio fue notificado el dos de diciembre de dos mil quince.
[55] Folios 34634 y 34637. Dicho oficio fue notificado el cuatro de diciembre de dos mil quince.
[56] Folios 34638 y 34641. Dicho oficio fue notificado el tres de diciembre de dos mil quince.

VIGÉSIMO CUARTO.- El tres de diciembre de dos mil quince, se levantó un acta por la que se hizo constar que el PERITO aceptó y protestó su cargo, con la finalidad de desahogar la prueba pericial ofrecida por el AICM.[57]

En esa misma fecha, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual: [i] tuvo por acreditada la personalidad del PERITO, así como por protestado y aceptado el cargo conferido del mismo; [ii] tuvo por desahogada la prevención formulada al AICM en el acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince emitido en el EXPEDIENTE; y [iii] apercibió al AICM que, en caso de que su perito no presentara el dictamen pericial en el plazo señalado, la prueba pericial ofrecida por dicho agente económico se tendría por desierta.[58]

VIGÉSIMO QUINTO.- Derivado del escrito presentado por el AICM en la OFICIALÍA el siete de diciembre de dos mil quince, por medio del cual solicitó el desahogo de la prueba confesional a su cargo en vía de oficio; en la misma fecha, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el que ordenó regularizar el procedimiento para el efecto de que el AICM desahogara la prueba confesional a su cargo vía oficio y se ordenó emitir el oficio de requerimiento correspondiente.[59]

VIGÉSIMO SEXTO.- Derivado del escrito presentado en la OFICIALÍA el ocho de diciembre de dos mil quince, por medio del cual el TESTIGO 4 solicitó el desahogo de la prueba testimonial a su cargo por medio de oficio; en la misma fecha, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el que ordenó regularizar el procedimiento únicamente para el efecto de que dicho testigo desahogara la prueba a su cargo vía oficio y se ordenó emitir el oficio de requerimiento correspondiente.[60]

VIGÉSIMO SÉPTIMO.- El nueve de diciembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió tres acuerdos por los cuales: [i] ordenó dar vista a los emplazados, para que en el término de tres días hábiles siguientes a aquel en que surtiera efectos la notificación por lista del acuerdo, presentaran el interrogatorio de repreguntas respecto del desahogo de la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 4;[61] [ii] tuvo por presentado el oficio 700-75-00-00-00-2015-045 por parte del SAT relativo a diversas declaraciones de impuestos realizadas por parte del AICM, PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300, y en consecuencia, se tuvo por desahogado en tiempo la totalidad del requerimiento de información y documentos contenido en el oficio ST-CFCE-2015-284;[62] y [iii] tuvo por precluído el derecho de EXCELENCIA para adicionar preguntas al PERITO.[63]

---

[57] Folios 34668 a 34670.
[58] Folios 34953 BIS y 34953 BIS 01. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el ocho de diciembre de dos mil quince.
[59] Folios 34972 a 34975. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el ocho de diciembre de dos mil quince.
[60] Folios 34993 a 34997. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el ocho de diciembre de dos mil quince.
[61] Folio 35016. Dicho acuerdo fue publicado en lista el nueve de diciembre de dos mil quince.
[62] Folios 35153 a 35156. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el diez de diciembre de dos mil quince.
[63] Folios 35157 a 35158. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el diez de diciembre de dos mil quince.

En esa misma fecha, diversos servidores públicos adscritos a la DGAJ llevaron a cabo el desahogo de tres pruebas testimoniales en las instalaciones de la COFECE a cargo del TESTIGO 1, el TESTIGO 2 y el TESTIGO 3.[64]

VIGÉSIMO OCTAVO.- El dieciséis de diciembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2015-082,[65] DGAJ-CFCE-2015-083[66] y DGAJ-CFCE-2015-084,[67] por medio de los cuales se requirió diversa información y documentos a la DGAC, la PF y la DGAF.

VIGÉSIMO NOVENO.- El dieciocho de diciembre de dos mil quince, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual negó la solicitud de regularización del procedimiento solicitada por PORTO TAXI,[68] respecto a la admisión de la prueba confesional ofrecida por ese agente económico a cargo de EXCELENCIA.

TRIGÉSIMO.- El cinco de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el que se otorgó una prórroga de quince días hábiles al PERITO para que rindiera su dictamen pericial, contados a partir del día hábil siguiente a aquel en que hubiera fenecido el plazo otorgado en el acuerdo de tres de diciembre de dos mil quince.[69]

TRIGÉSIMO PRIMERO.- El seis de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-001 dirigido al AICM, mediante el cual se requirió diversa información y documentos con relación a las pruebas documentales vía informe ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, las cuales fueron admitidas mediante acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince.[70]

TRIGÉSIMO SEGUNDO.- El ocho de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió el "*acta de la diligencia de apertura del sobre de repreguntas presentado por* [PORTO TAXI]", en la que se hizo constar la apertura del sobre de repreguntas que presentó PORTO TAXI en la OFICIALÍA el quince de diciembre de dos mil quince, mismo que se anexó al acta para constancia.[71]

En esa misma fecha, el titular de la DGAJ emitió el acuerdo mediante el cual calificó las preguntas contenidas en los interrogatorios presentados por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, así como las repreguntas presentadas por PORTO TAXI, respecto de la prueba testimonial a cargo del TESTIGO 4.[72]

Adicionalmente, en esa misma fecha, el titular de la DGAJ emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-002 mediante el cual se requirió al TESTIGO 4, para que en el término de diez días hábiles contados a partir

[64] Folios 35017 a 35049; 35050 a 35108 y 35109 a 35152, respectivamente.
[65] Folios 35184 a 35188. Dicho oficio fue notificado el dieciséis de diciembre de dos mil quince.
[66] Folios 35189 a 35193. Dicho oficio fue notificado el dieciséis de diciembre de dos mil quince.
[67] Folios 35194 a 35201. Dicho oficio fue notificado el diecisiete de diciembre de dos mil quince.
[68] Folios 35205 a 35209. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el cinco de enero de dos mil dieciséis.
[69] Folios 35213 y 35214. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el cinco de enero de dos mil dieciséis.
[70] Folios 35218 a 35226. Dicho oficio fue notificado el siete de enero de dos mil dieciséis.
[71] Folios 35242 a 35248.
[72] Folios 35251 a 35283. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el trece de enero de dos mil dieciséis.

del día siguiente a aquel en que surtiera efectos la notificación del oficio, respondiera vía oficio las preguntas que fueron calificadas de legales respecto de la prueba testimonial a su cargo.[73]

TRIGÉSIMO TERCERO.- El quince de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió el "*acta de la diligencia de apertura de los sobres presentados por* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI]", respecto de la prueba confesional a cargo del AICM, admitida mediante acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince, por medio de la cual se hizo constar la apertura de los sobres referidos, y se anexaron al acta los pliegos de posiciones que fueron revisados para constancia.[74]

En esa misma fecha, el titular de la DGAJ emitió tres acuerdos, por los cuales, entre otras cuestiones: [i] otorgó una prórroga de diez días hábiles a la DGAC y la DGAF para dar respuesta a los oficios de requerimiento de información contenidos en los oficios DGAJ-CFCE-2015-082 y DGAJ-CFCE-2015-084, respectivamente;[75] [ii] negó la regularización del procedimiento solicitada por PORTO TAXI el ocho de enero de dos mil dieciséis, para el efecto de que se acordara con respecto a la promoción presentada por dicho agente económico el quince de diciembre de dos mil quince, en virtud de que dicho escrito había sido acordado el mismo ocho de enero de dos mil dieciséis;[76] y [iii] calificó los pliegos de posiciones presentados por SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI, respecto de la prueba confesional a cargo del AICM.[77]

En la misma fecha, el Comisionado Martín Moguel Gloria presentó el memorándum PLENO-MMG-002-2016, en el que solicitó al PLENO la: "*calificación de excusa para conocer del procedimiento seguido en forma de juicio tramitado en el expediente DE-015-2013*".[78]

TRIGÉSIMO CUARTO.- El dieciocho de enero de dos mil dieciséis, CONFORT presentó en la OFICIALÍA un escrito con anexos, mediante el cual, entre otras cuestiones, ofreció compromisos en términos del artículo 33 bis 2 de la LFCE.[79]

TRIGÉSIMO QUINTO.- El diecinueve de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por presentado el escrito de compromisos ingresado por CONFORT; [ii] suspendió el procedimiento tramitado en el EXPEDIENTE; [iii] se reservó acordar respecto a la información presentada por la DGAC y la PF; [iv] se dio vista al AICM, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y EXCELENCIA para que hicieran manifestaciones al respecto; y [v] señaló que: "*dado que quien resuelve en términos del artículo 33 bis 2 de la LFCE es el Pleno de la COFECE, la excusa referida en el inciso[i] del proemio de este acuerdo será puesta a consideración del Pleno antes de que se resuelva sobre el ESCRITO DE COMPROMISOS*".[80]

---

[73] Folios 35284 a 35306. Dicho oficio se notificó el catorce de enero de dos mil dieciséis.
[74] Folios 35319 a 35355.
[75] Folios 35314 y 35315. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el quince de enero de dos mil dieciséis.
[76] Folios 35316 a 35318. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el diecinueve de enero de dos mil dieciséis.
[77] Folios 35356 a 35385. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el diecinueve de enero de dos mil dieciséis.
[78] Folios 37756 bis y 37756 bis 1.
[79] Folios 35386 a 35447.
[80] Folios 35757 a 35760. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el diecinueve de enero de dos mil dieciséis.

TRIGÉSIMO SEXTO.- El veinte de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió el acuerdo por el cual se reservó el pronunciamiento sobre la solicitud de prórroga del AICM, hasta en tanto el PLENO resolviera la solicitud de compromisos presentada por CONFORT.[81]

TRIGÉSIMO SÉPTIMO.- El veintiuno de enero de dos mil dieciséis, se recibió en la OFICIALÍA el memorándum número ST-2016-006, dirigido al PLENO por medio del cual el SECRETARIO TÉCNICO señaló que: "*someto a su consideración la calificación de la excusa que por este medio presento para conocer o tramitar el procedimiento seguido en forma de juicio del expediente DE-015-2013* [...]".[82]

TRIGÉSIMO OCTAVO.- El veinticinco de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió el acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, se reservó el pronunciamiento sobre la información y documentación presentada por el AICM, hasta en tanto el PLENO resolviera la solicitud de compromisos presentada por CONFORT.[83]

TRIGÉSIMO NOVENO.- El veintiocho de enero de dos mil dieciséis, el PLENO determinó que la solicitud de excusa para conocer del EXPEDIENTE realizada por parte del Comisionado Martín Moguel Gloria no era procedente.

En la misma fecha, el PLENO determinó que la solicitud de excusa para conocer y continuar el trámite del EXPEDIENTE presentada por parte del SECRETARIO TÉCNICO era procedente. Asimismo, en el mismo día se rindió el informe pericial en Economía ofrecido por el AICM.

CUADRAGÉSIMO.- El veintinueve de enero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, se reservó acordar en relación con el dictamen del PERITO presentado en la OFICIALÍA el veintiocho de enero de dos mil dieciséis, hasta en tanto el PLENO resolviera el escrito de compromisos presentado por CONFORT el dieciocho de enero de dos mil dieciséis y de ser el caso, se reanudara el procedimiento.[84]

En esa misma fecha, el titular de la DGAJ emitió tres acuerdos por los cuales, entre otras cuestiones, respectivamente: [i] tuvo por desahogada en tiempo la vista ordenada en el acuerdo de diecinueve de enero de dos mil dieciséis con respecto al AICM y a PORTO TAXI; tuvo por precluido tal derecho con relación a SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y EXCELENCIA;[85] [ii] previno al AICM con relación a la solicitud de confidencialidad de su escrito presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis;[86] y [iii] tuvo por señalada la clasificación realizada por la PF respecto de los anexos del oficio PF/DGAJ/DGACCR/00011/2016 presentado en la OFICIALÍA el diecinueve de enero de dos mil dieciséis.[87]

---

[81] Folio 35762. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veinte de enero de dos mil dieciséis.
[82] Folios 35766 y 35767.
[83] Folio 37000. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veinticinco de enero de dos mil dieciséis.
[84] Folio 37145. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el dos de febrero de dos mil dieciséis.
[85] Folios 37150 a 37153. Acuerdo notificado personalmente al AICM y publicado en LISTA el dos de febrero de dos mil dieciséis.
[86] Folios 37185 a 37191. Dicho acuerdo fue notificado al AICM y publicado en la LISTA el dos de febrero de dos mil dieciséis.
[87] Folios 37192 a 37194. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el tres de febrero de dos mil dieciséis.

CUADRAGÉSIMO PRIMERO.- El tres de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió tres acuerdos, por los cuales, respectivamente: [i] se reservó acordar con respecto del oficio, con anexo, presentado por la DGAF respecto de la prueba documental en vía de informe a su cargo, requerida mediante el oficio DGAJ-CFCE-2015-084, hasta en tanto el PLENO resolviera lo conducente respecto al escrito de compromisos presentado por CONFORT;[88] [ii] se reservó acordar con respecto del escrito presentado por TESTIGO 4, relativo al desahogo de la prueba testimonial a su cargo, hasta en tanto el PLENO resolviera lo conducente respecto al escrito de compromisos presentado por CONFORT;[89] y [iii] ordenó prorrogar el plazo original de suspensión del procedimiento por otros quince días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que feneciera el plazo original señalado en el acuerdo de diecinueve de enero de dos mil quince, es decir, a partir del nueve de febrero de dos mil dieciséis.[90]

CUADRAGÉSIMO SEGUNDO.- El dieciocho de febrero de dos mil dieciséis, el PLENO emitió la resolución por la que resolvió que los compromisos ofrecidos por CONFORT en su escrito de dieciocho de enero de dos mil dieciséis no eran suficientes para suspender, suprimir, corregir, ni dejar sin efectos su posible participación en la consecución de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, y derivado de lo anterior: (i) concluyó que no era procedente la conclusión anticipada del procedimiento seguido en forma de juicio tramitado en el EXPEDIENTE; e (ii) instruyó la continuación del procedimiento seguido en forma de juicio tramitado en el EXPEDIENTE.[91]

CUADRAGÉSIMO TERCERO.- El veintidós de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió acuerdo por el que levantó la suspensión del procedimiento en virtud de los compromisos ofrecidos por CONFORT, que había sido decretada mediante acuerdo de diecinueve de enero de dos mil dieciséis.[92]

CUADRAGÉSIMO CUARTO.- El veintitrés de febrero de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió seis acuerdos, mediante los cuales, entre otras cuestiones, respectivamente: [i] tuvo por desahogado parcialmente el requerimiento formulado a la DGAF en el oficio DGAJ-CFCE-2015-084 y se reiteró a dicha autoridad el requerimiento de información contenido en dicho oficio;[93] [ii] reiteró a la PF el requerimiento de información contenido del oficio DGAJ-CFCE-2015-083;[94] [iii] tuvo por desahogado parcialmente el requerimiento de información realizado a la DGAC contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2015-082 y se reiteró a dicha autoridad el requerimiento de información contenido en dicho oficio;[95] [iv] tuvo por desahogado parcialmente el requerimiento de información realizado al AICM contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-001 y se reiteró a dicha persona moral el

[88] Folio 37172. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el tres de febrero de dos mil dieciséis.
[89] Folio 37173. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el tres de febrero de dos mil dieciséis.
[90] Folio 37174. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el tres de febrero de dos mil dieciséis.
[91] Folios 37220 a 37257. Dicha resolución se notificó personalmente a CONFORT el veintidós de febrero de dos mil dieciséis, folios 37258 y 37259 y fue publicada en la LISTA el veintidós de febrero de dos mil dieciséis.
[92] Folio 37260. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintidós de febrero de dos mil dieciséis.
[93] Folios 37261 a 37263. Dicho acuerdo se notificó por oficio y fue publicado en la LISTA el veintitrés de febrero de dos mil quince.
[94] Folios 37264 a 37266. Dicho acuerdo se notificó por oficio y fue publicado en la LISTA el veintitrés de febrero de dos mil quince.
[95] Folios 37267 a 37269. Dicho acuerdo se notificó por oficio y fue publicado en la LISTA el veintitrés de febrero de dos mil quince.

requerimiento de información contenido en dicho oficio respecto de diversos numerales;[96] [v] tuvo por desahogada la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 4;[97] y [vi] tuvo por desahogada la prueba pericial ofrecida por el AICM.[98]

Adicionalmente, en la misma fecha el titular de la DGAJ emitió los oficios DGAJ-CFCE-2016-015,[99] DGAJ-CFCE-2016-016[100] y DGAJ-CFCE-2016-017,[101] por medio de los cuales se reiteraron los requerimientos de información dirigidos previamente a la DGAC, DGAF y a la PF, respectivamente; asimismo, emitió el oficio DGAJ-CFCE-2016-018,[102] por el cual requirió información al AICM para el desahogo de la prueba confesional a su cargo.

CUADRAGÉSIMO QUINTO.- El diez de marzo de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió tres acuerdos, por los cuales, entre otras cuestiones, respectivamente: [i] se otorgó una prórroga de diez días hábiles a la PF para desahogar el requerimiento de información y documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2015-083;[103] [ii] se tuvo por desahogado en tiempo la totalidad del requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2015-082 a cargo de la DGAC;[104] y [iii] se tuvo por presentado el oficio 4.2.2.1.-0001006/2016, por desahogado en tiempo la totalidad del requerimiento de información y documentos formulado en el oficio DGAJ-CFCE-2015-084 y por señalada la clasificación realizada por la DGAF.[105]

CUADRAGÉSIMO SEXTO.- El diecisiete de marzo de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió dos acuerdos, por los cuales, entre otras cuestiones, respectivamente: [i] se volvieron a calificar de legales diversas preguntas señaladas en el oficio DGAJ-CFCE-2016-018 y se calificó de ilegal la pregunta 96 de dicho oficio; se tuvo por desahogado totalmente el oficio señalado, y en ese sentido la prueba confesional a cargo del representante legal del AICM, y se negó la devolución de documentos que solicitó el AICM;[106] y [ii] se tuvo por desahogado totalmente el DGAJ-CFCE-2016-001 y en ese sentido la prueba documental "*vía informe*" a cargo del AICM, se negó la devolución de documentos solicitados por el AICM y se clasificaron diversos documentos del AICM.[107]

CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO.- El ocho abril de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual otorgó una prórroga de diez días hábiles a la PF para desahogar el requerimiento de información y documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2015-083.[108]

---

[96] Folios 37270 a 37278. Dicho acuerdo se notificó personalmente y por LISTA el veintitrés de febrero de dos mil quince.
[97] Folios 37302 a 37304. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintitrés de febrero de dos mil quince.
[98] Folios 37305 a 37307. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintitrés de febrero de dos mil quince.
[99] Folios 37312 y 37313. Dicho oficio se notificó en la fecha de su emisión.
[100] Folios 37316 y 37317. Dicho oficio se notificó en la fecha de su emisión.
[101] Folios 37314 y 37315. Dicho oficio se notificó en la fecha de su emisión.
[102] Folios 37279 a 37301. Dicho oficio se notificó personalmente el veintitrés de enero de dos mil dieciséis.
[103] Folios 37732 y 37733. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el diez de marzo de dos mil dieciséis.
[104] Folios 37734 y 37735. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el catorce de marzo de dos mil dieciséis.
[105] Folios 37736 a 37738. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el catorce de marzo de dos mil dieciséis.
[106] Folios 37745 a 37750. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis.
[107] Folios 37751 a 37756. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintiocho de marzo de dos mil dieciséis.
[108] Folios 37781 a 37783. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el once de abril de dos mil dieciséis.

CUADRAGÉSIMO OCTAVO.- El cuatro de mayo de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual tuvo por desahogado totalmente el oficio DGAJ-CFCE-2015-083, por señalada la clasificación de información realizada por la PF, y en ese sentido por desahogada la prueba documental "*vía informe*" a cargo de la PF.[109]

CUADRAGÉSIMO NOVENO.- El veinte de mayo de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual concedió a los emplazados y a la denunciante un plazo de diez días hábiles para que formularan por escrito los alegatos que en derecho correspondieran.[110]

QUINCUAGÉSIMO.- El catorce de junio de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por integrado el EXPEDIENTE al trece de junio de dos mil dieciséis para los efectos señalados en el artículo 33, fracción VI de la LFCE.[111]

QUINCUAGÉSIMO PRIMERO.- El cuatro de agosto de dos mil dieciséis, el AICM presentó en la OFICIALÍA un escrito mediante el cual ofreció compromisos en términos del artículo 33 bis 2 de la LFCE y solicitó el cierre anticipado del EXPEDIENTE.[112]

En esa misma fecha, el titular de la DGAJ, en suplencia por impedimento del SECRETARIO TÉCNICO, emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por presentado el escrito señalado en el párrafo anterior; [ii] suspendió el procedimiento en forma de juicio tramitado en el EXPEDIENTE; y [iii] dio vista a SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI, CONFORT y EXCELENCIA para que hicieran las manifestaciones que a su Derecho convinieran respecto del escrito de compromisos del AICM.[113]

QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO.- El dieciséis de agosto de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ, en suplencia por impedimento del SECRETARIO TÉCNICO, emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones: [i] tuvo por desahogada la vista ordenada en el acuerdo de cuatro de agosto de dos mil dieciséis con respecto a EXCELENCIA, PORTO TAXI y CONFORT y [ii] tuvo por precluído el derecho de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para manifestarse sobre el contenido y alcance de los compromisos señalados en el escrito de compromisos del AICM.[114]

QUINCUAGÉSIMO TERCERO.- El veintidós de agosto de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ, en suplencia por impedimento del SECRETARIO TÉCNICO, emitió un acuerdo por el cual ordenó prorrogar el plazo original de suspensión del procedimiento en el que se actúa por otros quince días hábiles, contados a partir del día siguiente a aquel en que feneciera el plazo original de suspensión del procedimiento señalado en el acuerdo referido en el antecedente anterior.[115]

---

[109] Folios 37813 a 37816. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el cuatro de mayo de dos mil dieciséis.
[110] Folio 37820. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintisiete de mayo de dos mil dieciséis.
[111] Folios 37945 a 37950. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veinte de junio de dos mil dieciséis.
[112] Folios 37957 a 37965.
[113] Folio 35969. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el cuatro de agosto de dos mil dieciséis.
[114] Folios 37998 y 37999. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el dieciséis de agosto de dos mil dieciséis.
[115] Folios 38003 y 38004. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintidós de agosto de dos mil dieciséis.

QUINCUAGÉSIMO CUARTO.- El veinticinco de agosto de dos mil dieciséis, el PLENO emitió la resolución por la que resolvió que los compromisos ofrecidos por el AICM no eran suficientes para suspender, suprimir, corregir, ni dejar sin efectos la práctica monopólica relativa por la que se consideró al AICM como probable responsable de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, y consideró que la conclusión anticipada del procedimiento seguido en forma de juicio tramitado en el EXPEDIENTE no era procedente.[116]

QUINCUAGÉSIMO QUINTO.- El veintinueve de agosto de dos mil dieciséis, el titular de la DGAJ, en suplencia por impedimento del SECRETARIO TÉCNICO, emitió un acuerdo por medio del cual se levantó la suspensión decretada en el acuerdo de cuatro de agosto de dos mil dieciséis para los efectos legales a que hubiera lugar.

QUINCUAGÉSIMO SEXTO.- El primero de septiembre de dos mil dieciséis, el PLENO emitió la RESOLUCIÓN por medio de la cual, entre otras cuestiones:

[i] Se acreditó la responsabilidad del AICM, por haber incurrido en la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción X de la LFCE en los términos señalados en la RESOLUCIÓN;

[ii] Se impuso al AICM una multa en los términos establecidos en la sección "*SANCIÓN*" de la RESOLUCIÓN;

[iii] Se ordenó la supresión y corrección de la práctica monopólica relativa, en los términos establecidos en el apartado "*SUPRESIÓN Y CORRECCIÓN DE LA PRÁCTICA*" de la RESOLUCIÓN; y,

[iv] No se acreditó la responsabilidad de CONFORT, NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI, SITIO 300 y YELLOW CAB respecto de su participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica prevista en el artículo 10, fracción, X de la LFCE, al haber suscrito y firmado documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia.

QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO.- Mediante el escrito presentado el seis de octubre de dos mil dieciséis en la Oficina de Correspondencia Común de los Juzgados de Distrito y Tribunales Colegiados en Materia Administrativa Especializados en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, y del Centro Auxiliar de la Primera Región, el AICM demandó el amparo y protección de la Justicia Federal en contra de la RESOLUCIÓN.

Por razón de turno le correspondió conocer al JUZGADO, quien registró la demanda de amparo con el número de expediente B ; la admitió a trámite de conformidad con el acuerdo emitido el diez de octubre de dos mil dieciséis y, entre otras cosas, solicitó al PLENO el informe con justificación correspondiente.

Seguidos los trámites correspondientes, el veintiocho de abril de dos mil diecisiete el JUZGADO dictó una sentencia en la que determinó lo siguiente:

[116] Folios 38005 a 38048. Dicha resolución fue notificada personalmente al AICM y por LISTA el veintiséis de agosto de dos mil dieciséis.

Eliminado: una palabra.

"***ÚNICO.-*** *La Justicia de la Unión ampara y protege al* [AICM] *y coagraviados, en contra del acto y autoridad referidos en el considerando segundo de esta sentencia, por los motivos y para los efectos precisados en su último considerando*".

QUINCUAGÉSIMO OCTAVO.- El tres de febrero de dos mil diecisiete, el PLENO emitió un acuerdo por medio del cual calificó como procedente la solicitud de excusa de la Comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez para conocer, intervenir en su defensa o resolver respecto del cumplimiento de la RESOLUCIÓN.[117]

QUINCUAGÉSIMO NOVENO.- EXCELENCIA, el AICM y el PLENO, interpusieron recursos de revisión en contra de la sentencia emitida por el JUZGADO el veintiocho de abril de dos mil diecisiete, de conformidad con los escritos presentados el diecisiete (en el caso de EXCELENCIA y del PLENO) y dieciocho de mayo de dos mil diecisiete (en el caso del AICM).

Por razón de turno le correspondió conocer al TRIBUNAL ESPECIALIZADO, quien registró dichos recursos con el número de expediente [redacted]B y los admitió a trámite de conformidad con el acuerdo emitido el veintinueve de mayo de dos mil diecisiete.

Seguidos los trámites correspondientes, en sesión ordinaria del siete de junio de dos mil dieciocho, el TRIBUNAL ESPECIALIZADO emitió la EJECUTORIA, en la cual resolvió lo siguiente:

"[...]

DÉCIMO TERCERO. Análisis de los agravios que motivan la concesión del amparo. En otra parte del quinto concepto de violación la quejosa manifiesta que, la determinación de la gravedad de la conducta viola los principios de legalidad y seguridad jurídica previstos en el artículo 16 constitucional, porque:

- *La autoridad acreditó la gravedad a través de un mercado secundario o vinculado como es el servicio de taxi, que es un mercado distinto al que analizó para determinar que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, había transgredido el artículo 10, fracción X, de la abrogada Ley Federal de Competencia Económica.*
- *Demostró que la definición del mercado relevante aducido por la autoridad responsable como el servicio de acceso a la zona federal fue ilegal, lo que trasciende que no pueda ni deba tener efecto o impacto en otro sector del mercado como lo es el servicio de taxi, sino que debe entenderse como una decisión interna que forma parte integral de un proceso productivo para cumplir con la provisión de transporte a usuarios del aeropuerto, como lo establece el título de concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*
- *El mercado relevante definido como el servicio de acceso a la zona federal, no tiene efecto o impacto alguno en otro sector del mercado, como es el servicio de taxi.*
- *La afectación que la práctica monopólica relativa tiene en los usuarios del Aeropuerto, no tiene que ver con el mercado relevante que la autoridad responsable determinó.*

Arguye que, la autoridad responsable soslayó que el AICM incurrió en una práctica monopólica relativa, porque estableció distintas condiciones de venta al servicio de acceso, sin una metodología, impidiendo el acceso de nuevos agentes económicos, y no el efecto del costo al usuario del servicio de aeropuerto; por

[117] Folios 38897 a 38902.

Eliminado: dos palabras.

lo que es arbitrario que pretenda calificar la gravedad de la conducta aduciendo que se afecta el costo de hasta treinta millones de usuarios anualmente.

Expresa que, la autoridad soslayó que los descuentos otorgados a los proveedores del servicio de taxi lejos, de traducirse en un encarecimiento del servicio, en todo caso se podría traducir en una reducción del costo del servicio y, por lo tanto, en un beneficio a los usuarios.

Que es ilegal que la gravedad de la conducta sea determinada en el impacto que pudiera tener en el costo de los usuarios del aeropuerto, basándose en la Evaluación Integral de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; pues en la propia resolución se señala que dicho documento 'no hace una [sic] *análisis de las conductas imputadas al AICM respecto de la asignación del parque vehicular, y del otorgamiento de descuentos o quitas entre dos mil nueve y dos mil catorce'.*

Manifiesta que, la determinación de la gravedad de conducta es ilegal, dado que la autoridad señaló que existe un menoscabo en los intereses del Estado, porque en términos del artículo 58 de la Ley de Aeropuertos la obliga a prestar servicios complementarios; pero soslayó que los contratos celebrados con las agrupaciones tienen la naturaleza de un servicio aeroportuario de conformidad con los artículos 48, de la Ley de Aeropuertos, 54 y 55, fracciones VII y XI de su reglamento.

Expone que, es ilegal que la autoridad señale que todas las conductas que realice deben ser consideradas como graves.

Refiere que, la determinación del tamaño del mercado viola los principios de legalidad y seguridad jurídica previstos en el artículo 16 constitucional, en relación con el artículo 36 de la LFCE, puesto que sólo debió tomar en consideración el mercado relevante, esto es, el mercado de servicio de acceso, por ser aquel respecto del cual se impide la entrada de nuevos agentes económicos a través de las cláusulas discriminatorias y las quitas descuentos aplicados a las agrupaciones sin tener una metodología, y no el de servicio de taxi.

Que la autoridad no tenía que analizar el tamaño del mercado de servicio de taxi, bajo el pretexto que constituye un mercado 'aguas abajo' respecto del mercado relevante.

Destaca que, no tiene poder sustancial en el mercado de servicio de taxi, pues dentro de dicho mercado existen competidores externos, tales como Uber, Yaxi, Cabify y taxis comerciales que no celebraron contrato con la quejosa y que participan dentro del mercado de servicio de taxi.

Expone que, es ilegal que se analice el tamaño con base a un mercado distinto al definido como mercado relevante.

Refiere que, la determinación del tamaño servicio de taxi es ilegal, ya que se basa en la Evaluación del Servicio de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, documento que fue considerado por la autoridad como no idóneo para acreditar que la conducta imputada no generaba impacto alguno en los usuarios de servicio de taxi.

En otra parte del sexto concepto de violación la quejosa expresa que, la determinación de supresión y corrección de la práctica monopólica, viola los derechos humanos de legalidad y seguridad jurídica previstos en el artículo 14 y 16 constitucionales, en razón de que la autoridad responsable no tiene facultades para ordenar la supresión de la totalidad de las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos celebrados con las agrupaciones y los permisionarios, ya que pierde de vista que los contratos tienen la naturaleza de actos mercantiles que se rigen bajo el principio de autonomía de la voluntad y los términos del Título de concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por tanto, para la modificación de cualquiera de las cláusulas debe existir una negociación y consentimiento de las agrupaciones y permisionarios.

Que la autoridad responsable pierde de vista que, de conformidad con la normatividad señalada los contratos de prestación de servicios celebrados con las agrupaciones son actos de naturaleza mercantil que se rigen por la libertad contractual, por lo que no concretarse a través de un procedimiento de licitación y no pueden suprimirse las cláusulas que fueron consideradas como una práctica monopólica relativa.

Que para modificar o suprimir cualquier cláusula en un contrato mercantil es necesario que se celebre un convenio en el que ambas partes, manifiesten su voluntad de modificar el contrato.

Los argumentos sintetizados resultan fundados y suficientes para otorgar la protección constitucional solicitada por las siguientes razones.

En efecto, asiste razón a la quejosa cuando afirma que la determinación de la gravedad de la infracción y del tamaño del mercado viola los principios de legalidad y seguridad jurídica previstos en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con el artículo 36 de la LFCE, ya que se apoyó en el mercado secundario o vinculado como es el servicio de taxi y la afectación en el costo de los usuarios del aeropuerto.

En principio, debe señalarse que el artículo 16 constitucional, en lo que interesa dispone:

> *'Artículo 16.- Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento'.*

El precepto constitucional transcrito prevé la garantía de legalidad, que exige que cualquier acto de autoridad dirigido a un particular debe hacerse por escrito y adecuada y suficientemente fundado y motivado, entendiéndose por lo primero que ha de expresarse con precisión el precepto legal aplicable al caso y, por lo segundo, que también deben señalarse, con precisión, las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se hayan tenido en consideración para la emisión del acto; siendo necesario, además, que exista adecuación entre los motivos aducidos y las normas aplicables, es decir, que en el caso concreto se configuren las hipótesis normativas.

[...]

Ahora bien, en la resolución reclamada la autoridad responsable, identificó la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la Ley Federal de Competencia Económica, dado que la quejosa realizó dos conductas consistentes en:

a) El establecimiento de distintas condiciones en el aumento de unidades para prestar el servicio de taxi. La cual se dividió en:

   1. El establecimiento de cláusulas discriminatorias en los convenios celebrados con los permisionarios y agrupaciones en materia del incremento proporcional al número de unidades con las que estuvieran prestando el servicio, y de otras cláusulas discriminatorias que incorporaban un sesgo para que se diera preferencia a las agrupaciones que ya operaban dentro del aeropuerto, en el procedimiento para determinar el ganador en las subastas públicas para incrementar el número de unidades,

   2. El otorgamiento de incrementos diferenciados y discriminatorios en las autorizaciones para el aumento de unidades a distintas agrupaciones que se encontraban en igualdad de condiciones, con posterioridad a la realización de la subasta pública SP-03/2008.

b) El establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el servicio de acceso a las agrupaciones que prestaban en el servicio de taxi, no obstante, de que los permisionarios se encontraban en igualdad de circunstancias.

Por otro lado, en la resolución reclamada la autoridad responsable en cuanto a la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado, expuso lo siguiente.

[… al respecto se transcribió lo relativo a "*1. GRAVEDAD DE LA INFRACCIÓN*" y "*4. TAMAÑO DE LOS MERCADOS AFECTADOS*" de la RESOLUCIÓN]

De lo anterior se observa que la autoridad responsable, respecto de la gravedad de la infracción señaló que, la gravedad de la práctica monopólica acreditada se analizaría en función del: (i) mercado en el que se cometió la práctica; y (ii) servicio vinculado a dicho mercado.

Refirió que, dicho análisis se realizaba bajo el supuesto de que la afectación provocada por la práctica imputada recaía tanto en el mercado relevante como en el mercado vinculado, identificado en el Oficio de Probable Responsabilidad como el servicio de taxi.

Así, la autoridad por lo que hace a la gravedad por el tipo de mercado refirió que, la quejosa en virtud de las características de la regulación que regían su título de concesión, debe prestar los servicios aeroportuarios y aquellos servicios complementarios, directamente o a través de un tercero que él designe o contrate; que en ese sentido, al contar con poder sustancial en el mercado relevante, tiene la facultad de asignar el servicio de acceso en la zona federal que le ha sido concesionada, por lo cual, los agentes económicos están sujetos a la celebración de un contrato bajo las condiciones que determine la quejosa.

Expresó que, lo anterior, impactaba en la prestación del servicio de taxi, lo que agravaba las consecuencias de la infracción, porque la quejosa al llevar a cabo conductas discriminatorias, al otorgar e implementar el servicio de acceso a ciertos agentes económicos, ponía en desventaja a otros agentes económicos en cuanto a la prestación de un servicio de calidad, al costo de operación e incluso podría afectar en la disminución de la prestación del servicio de taxi, lo que elevaría los costos del mismo.

En cuanto a la gravedad por el tipo de servicio afectado dijo que, de conformidad con el oficio de probable responsabilidad, la práctica monopólica relativa cometida por la quejosa en el mercado relevante, afectaba en la prestación del servicio de taxi y, por tanto, la oferta al público para satisfacer una necesidad general de los usuarios del aeropuerto.

Explicó que, de conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su reglamento, el servicio de taxi es un servicio público que se presta mediante un permiso administrativo y que está encaminado a satisfacer una necesidad general, en este caso, la transportación terrestre de pasajeros con origen en el aeropuerto.

Que virtud de esas características, la práctica monopólica relativa cometida por la quejosa afectaba un mercado aguas abajo del mercado relevante -es decir, al servicio de taxi- y, por tanto, afectaba la prestación de un servicio público que satisface una necesidad general de los usuarios del aeropuerto.

Dijo que, los factores mencionados tenían una implicación en la cantidad de usuarios del servicio de taxi que podrían verse afectados, según lo señalado en el documento denominado 'Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México' ofrecido por la quejosa como prueba durante el procedimiento seguido en forma de juicio, aproximadamente constaba de treinta millones de personas al año,

Que de tomar en cuenta dicha aproximación implicaría que cualquier afectación en la prestación del servicio de taxi impactaría potencialmente a treinta millones de personas al año, lo cual favorecía los argumentos para determinar la gravedad de la infracción, considerando la cantidad significativa de personas afectadas.

Además, refirió que del número de usuarios afectados, había un menoscabo a los intereses del Estado, toda vez que el servicio de acceso se encontraba vinculado a un bien de dominio público de la Federación y

revestía tal importancia que vía mandato legal se obliga al concesionario del aeropuerto a prestar los servicios complementarios de conformidad con el artículo 58 de la Ley de Aeropuertos.

Adicionalmente, dijo que al ser el servicio de acceso un servicio concesionado por un solo agente económico, mismo que en este caso tiene la facultad de influir decisivamente en el otorgamiento de permisos para prestar el servicio de taxi, cualquier conducta realizada por este agente económico que afecte, de forma directa o indirecta, el mercado relevante o el servicio de taxi, debe considerarse como grave.

Por lo que se refiere al tamaño de los mercados afectados la autoridad estableció que los mercados afectados en el caso era el mercado relevante, así como el mercado del servicio de taxi.

En cuanto al mercado del servicio de acceso consideró el número de unidades existentes en cada año y la cantidad que cada una pagaba a la quejosa por la contraprestación del servicio de acceso, obteniendo como resultado de la suma de las cantidades anuales calculadas durante el período de comisión de la práctica, de octubre de dos mil ocho a mayo de dos mil quince, la cantidad equivalente de B B B *que representaban el tamaño del mercado del servicio de acceso.*

Respecto al mercado del servicio de taxi mencionó que del documento denominado 'Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México' ofrecido por la quejosa como prueba durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se podían estimar las cantidades mensuales y anuales que generó cada unidad por la prestación del servicio de taxi, durante el periodo en el que se cometió la práctica monopólica relativa.

Aclaró que, el promedio anual se obtenía a partir de un factor diario de venta por unidad, mediante la división del promedio semanal entre siete. Cantidad que se multiplicaba por el número de unidades y posteriormente por el número de días en los que la práctica estuvo vigente.

Señaló que, de la suma de las cantidades anuales, se tenía que durante el periodo de comisión de la práctica, se obtenía la cantidad de B B *equivalente al tamaño del mercado del servicio de taxi.*

Sin embargo, no se advierte que la autoridad responsable al analizar los elementos para imposición de la sanción previstos en el artículo 36 de la LFCE, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado, haya expresado las razones y circunstancias específicas que justifiquen por qué consideró el mercado secundario o vinculado como es el servicio de taxi y la afectación en el costo de los usuarios del aeropuerto.

Lo anterior, resultaba ser necesario, para considerar que el acto de autoridad se encontraba adecuada y suficientemente motivado, pues no es suficiente con señalar que por virtud de las características de la regulación que rigen el título de concesión de la quejosa de prestar los servicios aeroportuarios y aquellos servicios complementarios, directamente o a través de un tercero y, al tener poder sustancial en el mercado relevante, impacta en la prestación del servicio de taxi, al realizar conductas discriminatorias otorgando e implementando el servicio de acceso a ciertos agentes económicos, poniendo en desventaja a otros agentes económicos en cuanto a la prestación de un servicio de calidad, al costo de operación y en la disminución de la prestación del servicio de taxi; que virtud de que, de conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su reglamento, el servicio de taxi es un servicio público que se presta mediante un permiso administrativo y que está encaminado a satisfacer una necesidad general, como es la transportación terrestre de pasajeros con origen en el aeropuerto, la práctica monopólica relativa afecta al mercado aguas abajo del mercado relevante -es decir, al servicio de taxi- y, por tanto, afectaba la prestación de un servicio público que satisfacía una necesidad general de los usuarios del aeropuerto; para tener por satisfecho el principio de legalidad previsto en el artículo 16 de la Constitución Política de

Eliminado: treinta y dos palabras.

los Estados Unidos Mexicanos, puesto que cualquier acto de autoridad debe motivarse adecuadamente, es decir, en forma individualizada, prudente y pormenorizada, señalando claramente las razones o circunstancias específicas y demás datos que informen el caso de que se trate y que justifiquen la aplicación al caso concreto.

En efecto, la autoridad debió expresar claramente las razones o circunstancias específicas para explicar porqué consideró que las conductas discriminatorias ponían en desventaja a otros agentes económicos en cuanto a la prestación de un servicio de calidad, al costo de operación y en la disminución de la prestación del servicio de taxi; *en virtud de que la fundamentación y motivación no se trata de sólo enumerar las desventajas que producen las conductas discriminatorias, ya que lo relevante para el respeto al derecho fundamental contenido en el artículo 16 constitucional, es el razonar de modo adecuado y exhaustivo la imposición de la sanción en la resolución, sin que esto implique exigir a la autoridad una argumentación excesiva o que se cumpla con estándares que la ley no establece, pues al hacerlo así se estaría provocando implícitamente que la facultad de la autoridad de instancia estuviera limitada.*

Además, de que la autoridad debió hacerlo de manera individual, por cada una de las conductas que identificó en la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

Por ende, ***el que la autoridad al analizar los elementos para imposición de la sanción previstos en el artículo 36 de la LFCE, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado en función del mercado en el que se cometió la conducta, esto es, el servicio de acceso para la prestación del servicio de taxi y en el mercado relacionado o vinculado aguas abajo identificado como el servicio de taxi, se encontraba obligada a motivar los mismos, expresando las circunstancias específicas y demás datos que informasen el caso y que justificasen su aplicación****, a fin de que la parte quejosa tuviera pleno conocimiento de los mismos y así, estuviese en posibilidad de controvertir tales aspectos, a fin de no dejarla en estado de indefensión e inseguridad jurídica, como ocurre en el caso, violando con ello, lo dispuesto en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

Lo anterior es así, puesto que se requería hacer del conocimiento de la parte quejosa, las razones y circunstancias en que se apoyó y justificó el acto, sin que fuese factible inferirlo o presumirlo, en razón de que es obligación de la autoridad observar y cumplir los derechos fundamentales consagradas en favor del gobernado, entre las cuales se encuentra la motivación prevista en el artículo 16 constitucional, de ahí que, si se omite acatar tal supuesto, es evidente la violación a la garantía aludida.

En otro aspecto, ***asiste razón a la quejosa cuando afirma que, que es ilegal que la autoridad ordene la supresión de la conducta consistente en eliminar las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos celebrados con las agrupaciones y los permisionarios, porque los contratos tienen la naturaleza de actos mercantiles que se rigen bajo el principio de autonomía de la voluntad****.*

En principio, debe precisarse que el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha distinguido entre los actos privativos y los actos de molestia, y ha precisado que ambos actos de autoridad se rigen por diversos derechos constitucionales.

Así, respecto a los actos privativos, se ha precisado que son aquellos que producen una disminución, menoscabo o supresión definitiva de los derechos del gobernado; por tanto, los requisitos que deben cumplirse en su emisión son aquellos a que se refiere el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tales como la existencia de un juicio seguido ante un tribunal previamente establecido, en el que se apliquen las leyes con anterioridad al hecho juzgado.

Por su parte, los actos de molestia constituyen también una afectación a la esfera jurídica del gobernado sin producir efectos relativos a los actos privativos, pues restringen de manera provisional o preventiva un derecho con el objeto de proteger determinados bienes jurídicos, por lo que, conforme al artículo 16 de

la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dichos actos deberán constar en mandamiento escrito, emitido por autoridad competente, en el que funde y motive la causa legal del procedimiento.

[...]

Por su parte, los artículos 48, fracción I, 54 de la Ley de Aeropuertos y 66 del Reglamento de Aeropuertos [sic] *establecen lo siguiente:*

[Se transcriben]

De los artículos transcritos se desprende que los servicios aeroportuarios que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario que incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros; pueden proporcionarse directamente por el concesionario o permisionario o a través de terceros que designe y contrate.

Igualmente, se advierte que todos los actos y contratos para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en los aeródromos civiles de servicio al público serán de carácter mercantil y deberán someterse a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 1792 y 1793[118] del Código Civil Federal[119], un contrato o convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar, conservar o extinguir obligaciones, por eso, la voluntad de las partes es la suprema ley que se traduce en una libertad contractual, que suele darse en dos aspectos, el externo y el interno, también denominado este último por la doctrina como 'autonomía de la voluntad', en donde el primero es la facultad de decidir si se celebra o no el contrato y, el segundo, es la posibilidad de establecer el contenido del acuerdo de voluntades, esto es, el derecho y las obligaciones de cada una de las partes.

Por otra parte, debe tenerse presente que, conforme a la Teoría General de las Obligaciones, el 'consentimiento' es el acuerdo de voluntades tendiente a producir efectos de derecho.[120] El consentimiento está integrado por dos voluntades que se conciertan y que constituyen una voluntad común.[121]

En este punto, se debe atender -en lo que interesa- a lo que dispone el Código Civil Federal, en relación al consentimiento.

> *'Artículo 1,794. Para la existencia del contrato se requiere:*
>
> *I.- Consentimiento;*
>
> *II.- Objeto que pueda ser materia del contrato.'*
>
> *'Artículo 1,796. Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento; excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan obligan a los*

---

[118] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*Artículo 1792.- Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones. - - - - - Artículo 1793.- Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contratos*".

[119] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*De aplicación supletoria de conformidad con el artículo 2° del Código de Comercio "Artículo 2o.- A falta de disposiciones de este ordenamiento y las demás leyes mercantiles, serán aplicables a los actos de comercio las del derecho común contenidas en el Código Civil aplicable en materia federal*".

[120] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*Bejarano Sánchez, Manuel; Obligaciones Civiles, Editorial Harla, Tercera Edición, México, 1992, pág. 49*".

[121] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*Op. cit. p. 55*".

contratantes no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.'

'Artículo 1,803. El consentimiento puede ser expreso o tácito, para ello se estará a lo siguiente:

I.- Será expreso cuando la voluntad se manifiesta verbalmente, por escrito, por medios electrónicos, ópticos o por cualquier otra tecnología, o por signos inequívocos, y

II.- El tácito resultará de hechos o de actos que lo presupongan o que autoricen a presumirlo, excepto en los casos en que por ley o por convenio la voluntad deba manifestarse expresamente.'

'Artículo 1,804. Toda persona que propone a otra la celebración de un contrato fijándole un plazo para aceptar, queda ligada por su oferta hasta la expiración del plazo.'

'Artículo 1,807. El contrato se forma en el momento en que el proponente reciba la aceptación, estando ligado por su oferta según los artículos precedentes.'

'Artículo 1,810. El proponente quedará libre de su oferta cuando la respuesta que reciba no sea una aceptación lisa y llana, sino que importe modificación de la primera. En este caso la respuesta se considera como nueva proposición que se regirá por lo dispuesto en los artículos anteriores'.

De conformidad con dichos preceptos, el consentimiento es un elemento de existencia de los contratos, que requiere de dos emisiones de voluntad sucesivas para perfeccionarse: una oferta dirigida a una persona determinada, con los elementos esenciales del contrato que se propone celebrar, y una aceptación lisa y llana, ya que, en caso contrario, la aceptación hace las veces de una contraoferta.

Así, para la previa existencia de un contrato o convenio se requiere el consentimiento de las partes, revistiendo la forma que la ley señala para cada caso, y por lo anterior obliga no sólo al cumplimiento de lo pactado, sino también a todas las consecuencias de su naturaleza, sea éste unilateral, bilateral, oneroso, conmutativo, consensual, instantáneo o de tracto sucesivo, encontrándose en la falta a su puntual cumplimiento, salvo las excepciones consignadas en la ley, por las personas que los otorgan y sus causahabientes, la causa de su rescisión.

En ese contexto, como se ha mencionado, la voluntad de las partes es la máxima ley de los contratos, a la que se sujetan y obligan, no sólo lo que se expresa en ellos, sino también a las consecuencias que según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.

En virtud de que autonomía de la voluntad es un principio rector de las relaciones entre particulares para modificar los términos y condiciones pactadas en un contrato, se requiere el consentimiento expreso de las partes que contrataron a través de un convenio en el que expresamente plasmen su voluntad de modificar los términos y condiciones del contrato.

La libertad de las partes, si bien constituye un presupuesto o, por lo menos, un elemento importante en la formación de los contratos, no es un derecho ilimitado del que gocen los contratantes. La libertad en los contratos se encuentra limitada por a) la contravención a leyes de orden público; b) la afectación a derechos de tercero o c) el fraude a la ley.[122] *Precisado lo anterior, cabe mencionar que en la resolución reclamada la autoridad responsable, en lo que interesa, señaló lo siguiente:*

[… al respecto, en la EJECUTORIA se transcribió el inciso "*D. Coadyuvancia*" de la sección "*VI. ACREDITACIÓN DE LA PRÁCTICA*" de la RESOLUCIÓN]

Asimismo, en el apartado de 'supresión y corrección de la práctica', expresó lo siguiente:

[122] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*Artículo 15 del Código Civil Federal*".

[… al respecto, en la EJECUTORIA se transcribió el apartado denominado "*Supresión y corrección de la práctica*" de la sección "*VII. SANCIÓN*" de la RESOLUCIÓN]

Finalmente, en los puntos resolutivos:

[… al respecto, en la EJECUTORIA se transcribió el resolutivo "*SEGUNDO*" de la RESOLUCIÓN]

De transcripción anterior se advierte, por un lado, que la autoridad estimó que no era posible acreditar la responsabilidad en grado de coadyuvancia a las agrupaciones por su participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE y, por otro, ordenó suprimir las cláusulas de los contratos y convenios celebrados entre el AICM y los permisionarios que se han identificado como anticompetitivas.

Así, las cosas, debe decirse que asiste la razón a la quejosa cuando alega que es ilegal que la autoridad ordene la supresión de la conducta consistente en eliminar las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos celebrados con las agrupaciones y los permisionarios, por dos razones fundamentales, a saber: la primera, porque los contratos son actos jurídicos que son producto de un acuerdo de voluntades en donde las partes expresan su consentimiento de manera lisa y llana, y la segunda, porque para modificar los términos y condiciones pactados en los contratos, se requiere el consentimiento expreso de las partes a través de un convenio en el que expresamente plasmen su voluntad de modificar las cláusulas del contrato, o bien, por resolución judicial de la autoridad competente.

En efecto, en el caso particular, la quejosa no puede modificar de manera unilateral los términos y condiciones de los contratos y convenios celebrados con las agrupaciones y con los permisionarios, a efecto de suprimir las cláusulas anticompetitivas que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades; pues basta que la Comisión Federal de Competencia Económica haya estimado que las cláusulas incluidas en los contratos celebrados con las agrupaciones y los permisionarios, son contrarias a la libre concurrencia y a la sana competencia.

Es decir, es suficiente que el órgano regulador haya estimado que la conducta que se hizo consistir en las cláusulas incluidas en los contratos celebrados con las agrupaciones y los permisionarios que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades, son anticompetivas [sic] *por ser contraías a los artículos 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 10, fracción X, de la Ley Federal de Competencia Económica.*

En consecuencia, lo procedente será conceder el amparo y protección de la Justicia Federal, para los efectos que se precisarán en el considerando siguiente.

DÉCIMO CUARTO. ***Efectos del Amparo. En estas condiciones, se procede otorgar el amparo y protección de la justicia de la unión a el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima bursátil de capital variable, en contra de la resolución dictada por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, uno de septiembre de dos mil dieciséis, para el efecto de que deje insubsistente dicho acto reclamado y, en su lugar, emita otra, en la que, por un lado, reitere todo lo que no fue objeto de la concesión y, por otro, al analizar los elementos para imposición de la sanción previstos en el artículo 36 de la LFCE, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado, expresando las razones y circunstancias, motive porque la práctica monopólica relativa acreditada, afecta al mercado aguas abajo del mercado relevante -es decir, al servicio de taxi-; y con plenitud de jurisdicción resuelva lo que en derecho proceda; asimismo, deje de ordenar la suscripción de convenios y contratos para mitigar la práctica monopólica consistente en las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos y convenios que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de***

México, sociedad anónima de capital variable, ha celebrado con las agrupaciones y con los permisionarios que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades; sin perjuicio de que, conforme a sus facultades, adopte las medidas que resulten adecuadas y necesarias para mitigar los efectos de la práctica monopólica referida.

Finalmente, tomando en consideración que los argumentos analizados son fundados, resulta innecesario analizar el resto de los argumentos propuestos por la parte quejosa, en virtud de que en nada variaría el sentido del presente fallo constitucional, cuenta habida de que este tribunal no puede pronunciarse, por ahora, sobre la legalidad de los restantes elementos de la sanción impuesta, porque se encuentran vinculados con la materia de la concesión del fallo protector.

[…]

Por lo expuesto, fundado y con apoyo además en los artículos 83, 85 y 91 de la Ley de Amparo, y 37, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, se resuelve:

PRIMERO. Se modifica la sentencia recurrida, dictada en el juicio de amparo B *del índice del Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República*

SEGUNDO. La Justicia de la Unión ampara y protege a el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima de capital variable, en contra de la autoridad y por el acto precisados en el considerando segundo de la sentencia que se revisa y en términos de esta ejecutoria.

TERCERO. Se declara infundado el recurso de revisión adhesiva interpuesto por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima de capital variable.

[…] [énfasis añadido]".[123]

Eliminado: dos palabras.

SEXAGÉSIMO.- El cuatro de julio de dos mil dieciocho, el JUZGADO emitió un acuerdo en los autos del juicio de amparo B por medio del cual ordenó al PLENO dar cumplimiento a la EJECUTORIA, el cual fue notificado a esta autoridad el cinco de julio de dos mil dieciocho.

SEXAGÉSIMO PRIMERO.- El seis de julio de dos mil dieciocho, el Comisionado José Eduardo Mendoza Contreras solicitó al PLENO la: "*CALIFICACION DE EXCUSA PARA EMITIR VOTO CON RELACION A LAS DETERMINACIONES QUE LLEGUEN A TOMAR EL PLENO EN RELACION AL EXPEDIENTE DE-015-2013*". El doce de julio de ese mismo año, el PLENO calificó como procedente la solicitud de excusa referida para conocer y resolver respecto del EXPEDIENTE.

II. CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- El PLENO es competente para resolver el presente asunto, con fundamento en los artículos

[123] Páginas 338 a 375 de la EJECUTORIA.

citados en el proemio de la presente resolución.

SEGUNDA.- En cumplimiento a lo señalado en el Considerando "*DÉCIMO CUARTO*" de la EJECUTORIA, se deja insubsistente la RESOLUCIÓN **únicamente en lo que se refiere al AICM** y se emite la presente en los términos señalados por el TRIBUNAL ESPECIALIZADO; es decir, i) se reitera todo lo que no fue objeto de la concesión de amparo; ii) se analizan con plenitud de jurisdicción los elementos para la imposición de la sanción previstos en el artículo 36 de la LFCE, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado expresando las razones y circunstancias que motiven porqué la práctica monopólica relativa acreditada afecta al mercado aguas abajo del mercado relevante, es decir, el SERVICIO DE TAXI; y, iii) se deja de ordenar la suscripción de convenios y contratos para mitigar la práctica monopólica consistente en las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos y convenios que el AICM ha celebrado con las AGRUPACIONES y con los PERMISIONARIOS que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades; sin perjuicio de adoptar las medidas que resulten adecuadas y necesarias para mitigar los efectos de la práctica monopólica referida.

TERCERA.- En cumplimiento al Considerando "*DÉCIMO CUARTO*" de la EJECUTORIA, se reitera la RESOLUCIÓN en todo aquello que no fue materia del amparo y protección de la Justicia Federal **otorgado al AICM**, de conformidad con lo siguiente:

El OPR analizó principalmente los elementos que a continuación se sintetizan en esta consideración de derecho:

A. Consideraciones previas[124]

El OPR determina que el AICM es un agente económico en términos del artículo 3 de la LFCE, dado que la relación contractual dada entre el AICM y los prestadores del SERVICIO DE TAXI es de naturaleza mercantil y no se da en ejercicio de funciones como autoridad por parte del AICM, no obstante ser una empresa de participación estatal mayoritaria.

B. Identificación de agentes económicos involucrados en la investigación[125]

1. Denunciante: EXCELENCIA. Sociedad mercantil dedicada a la prestación del SERVICIO DE TAXI.[126]

2. Denunciado: AICM. Sociedad mercantil dedicada a llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México; prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, así como servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos, como se definen en la LA y el RLA, por sí o por conducto de terceras personas, así como cualquier

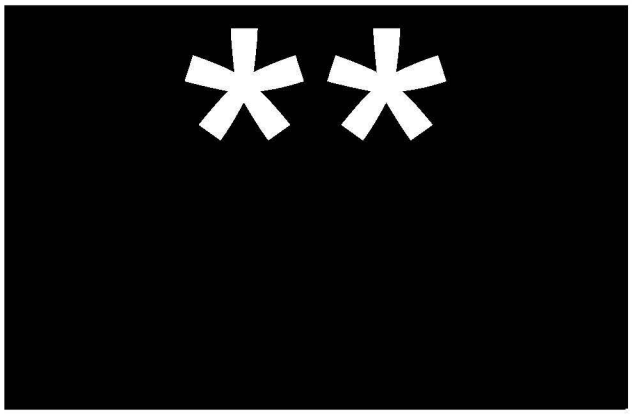
[124] Páginas 11 a 14 del OPR.
[125] Páginas 14 a 17 del OPR.
[126] Su objeto social, entre otros, es el establecimiento y explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales y caminos de jurisdicción federal, mediante los permisos que para tal efecto expida la SCT Federal o Estatal y las que en el futuro otorgue dicha Secretaría y la dependencia estatal y/o organismo público descentralizado de que se trate.

actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo pero no limitada a cualquier actividad de transportación terrestre, almacenamiento, almacenamiento fiscal, y cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos.

Asimismo, la sociedad podrá percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión respectivo, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice.

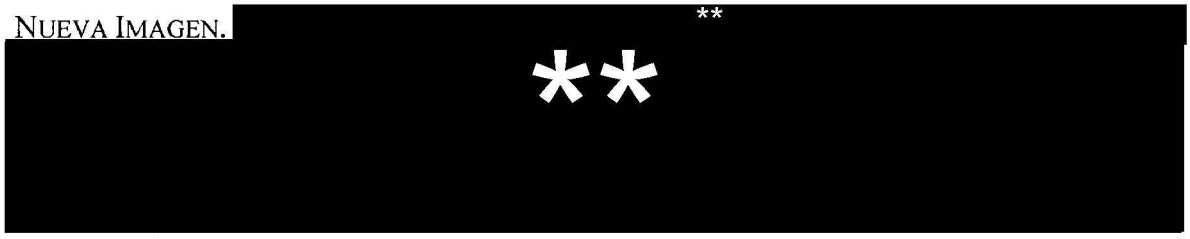
Dentro de su objeto social se encuentra el recibir de otras entidades mexicanas o extranjeras, sociedades o personas físicas y prestar a las sociedades en las que tenga un interés o a otras entidades, sociedades o personas físicas, todos los servicios que puedan ser requeridos para llevar a cabo su objeto social, incluyendo sin limitación, servicios de consultoría técnica en las áreas industrial, administrativa, contable, de mercadotecnia o financiera relacionada con la administración, operación, construcción y/o explotación de aeropuertos.

En el siguiente organigrama se detallan las relaciones societarias de las empresas que integran al AICM:

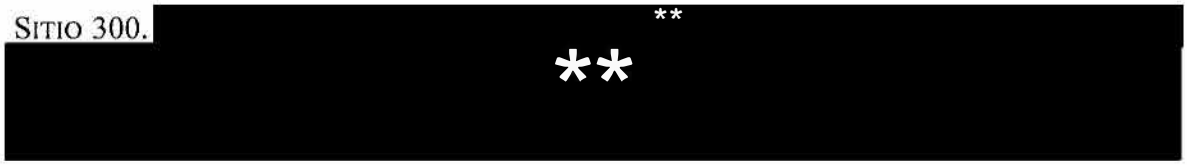


3. Otros agentes económicos participantes en la investigación:

a. NUEVA IMAGEN. **



b. SITIO 300. **



Eliminado: una imagen y ciento treinta palabras.

c. PORTO TAXI. [redacted]

d. YELLOW CAB. [redacted]

4. Autoridades involucradas:

   a. SCT. Cuenta con atribuciones en materia de otorgamiento de concesiones y permisos para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasajeros y turismo, así como para vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación.

C. Hechos denunciados[127]

El OPR indica que la denunciante señaló que el veintiuno de mayo de dos mil ocho, que la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios de la Dirección General del AICM publicó en la Sección de Avisos del DOF la invitación a la subasta pública SP-03/2008 para la celebración de un contrato de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI. EXCELENCIA indicó que el AICM estableció en las bases de la subasta criterios de adjudicación entre los que destacaba una contraprestación con un valor de $3,000.00 (tres mil pesos 00/100 M.N.) más I.V.A. por cada unidad, la cual fue mayor a la contraprestación que existía en ese momento y que era pagada por el resto de prestadores del SERVICIO DE TAXI. El fallo de dicha subasta fue emitido el quince de septiembre de dos mil ocho en el cual EXCELENCIA resultó ganador, con una contraprestación de $5,394.00 (cinco mil trescientos noventa y cuatro presos 00/100 M.N.) I.V.A. incluido, por cada unidad con la que prestaría el SERVICIO DE TAXI.

Asimismo, en su escrito de denuncia EXCELENCIA manifestó que derivado de la emergencia sanitaria por la influenza ANH1N1 en México, el AICM había proporcionado descuentos en los meses de abril y mayo de dos mil nueve en la contraprestación que los prestadores del SERVICIO DE TAXI pagaban por el concepto de acceso a la zona federal y estacionamiento sobre cada unidad, y que según EXCELENCIA se otorgó a ciertos PERMISIONARIOS excluyendo a EXCELENCIA.

De igual manera, que durante los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de dos mil diez, así como enero de dos mil once, con motivo del cese de operaciones de MEXICANA el AICM otorgó un descuento del [redacted] por ciento sobre las tarifas de derecho de acceso a zona federal y estacionamiento a diversos PERMISIONARIOS; y solo a ciertas empresas en un [redacted] por ciento sobre las tarifas de acceso durante los meses de febrero, marzo, abril y mayo de dos mil once, y que todos

[127] Páginas 18 a 20 del OPR.

Eliminado: ciento cuatro palabras.

estos descuentos fueron proporcionados a los prestadores del SERVICIO DE TAXI, excluyendo a EXCELENCIA.

En este contexto, dicho de EXCELENCIA, los hechos denunciados constituyen prácticas violatorias a la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

D. Análisis del mercado investigado[128]

Respecto de los aspectos generales del AICM, en el OPR se señaló que el AEROPUERTO es un aeródromo civil de servicio al público, el cual cuenta con instalaciones y servicios adecuados para permitir la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, y no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial.

A su vez, de un análisis de los artículos 48 de la LA, 54 y 55, fracciones VIII y XI del RLA, en el OPR se señaló que el derecho de acceso al AEROPUERTO para proveer los servicios de transporte terrestre y al estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI, encuadran en la categoría de servicios aeroportuarios; y por lo tanto, el concesionario, en este caso el AICM, es responsable de administrar y arrendar la infraestructura para proporcionar dichos servicios, ya sea por él mismo o bien contratándolos con terceros.

Respecto de los oferentes del SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO, se señaló que si bien existen taxis que pueden realizar viajes cuyo destino es el AEROPUERTO, este viaje se encuentra limitado por regulación, exclusiva y momentáneamente a la zona de descenso de pasajeros y en ningún momento, para estos taxis, se encuentra permitido hacer uso de la BOLSA DE TAXIS, o inclusive, la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que no cuentan con el permiso emitido por la SCT ni signaron contrato alguno con el AICM; y que por otro lado, el parque vehicular del AEROPUERTO, al veinte de octubre de dos mil catorce, se integraba de [redacted] UNIDADES operadas por los PERMISIONARIOS, sin tomar en cuenta las UNIDADES de EXCELENCIA.

Eliminado: dos palabras.

En este sentido, se estableció que para prestar el SERVICIO DE TAXI es necesario cumplir con una serie de requisitos ante la SCT y el AICM, a saber:

1. Procedimiento ante la SCT: (i) solicitar ante la SCT el permiso correspondiente a la modalidad de pasaje para la transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos; (ii) cumplir con los requisitos de la LCPAF y del RAFSA; y (iii) contar con la opinión favorable del AICM.
2. Procedimiento ante el AICM:
    i. Personas físicas: (i) deben pertenecer a alguna agrupación para que estas celebren un contrato para el acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI con el AICM. El dejar de pertenecer a una agrupación de taxis puede ser causal de rescisión de dicho contrato; y (ii) deben suscribir un contrato de acceso a zona federal para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros con el AICM.

[128] Páginas 20 a 30 del OPR.

ii. Personas morales: El único agente económico que se encuentra en este supuesto es EXCELENCIA, y sus requisitos son: (i) cumplir con trámites ante la SCT; y (ii) suscribir contrato con el AICM.

E. Mercado Relevante[129]

Del análisis de las fracciones contenidas en el artículo 12 de la LFCE, en el OPR se determinó que el mercado relevante es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI,[130] de conformidad con lo siguiente:

a) Análisis de la fracción I del artículo 12 de la LFCE[131]

a. Sustitución por el lado de la oferta del acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI

En el OPR se señaló que el acceso al estacionamiento es una condición necesaria para la prestación del SERVICIO DE TAXI y que el AICM, al ser titular de la CONCESIÓN, posee las facultades exclusivas para el funcionamiento del AEROPUERTO, tal como se desprendió de un análisis de los artículos 46 y 48, fracción I de la LA en correlación con el artículo 55, fracciones VII y XI del RLA. En consecuencia, no existe ningún otro agente económico que cuente con otra CONCESIÓN que pueda prestar el SERVICIO DE ACCESO, por lo que no existen sustitutos por el lado de la oferta para el SERVICIO DE ACCESO al AEROPUERTO.

b. Sustitución por el lado de la demanda del acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI

Los PERMISIONARIOS, a través de las AGRUPACIONES, son los agentes económicos demandantes del SERVICIO DE ACCESO que satisface a los usuarios finales. Para prestar el SERVICIO DE TAXI, el acceso a la zona federal y estacionamiento resulta indispensable debido a que los permisos deben ser autorizados por la SCT, previa opinión del AICM. En consecuencia, los PERMISIONARIOS no pueden sustituir el SERVICIO DE ACCESO que les brinda el AEROPUERTO por otro servicio ya que, por regulación, el SERVICIO DE ACCESO resulta indispensable para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.

En este sentido, en el OPR se observó que el SERVICIO DE ACCESO sólo es necesario cuando el SERVICIO DE TAXI tiene como origen el AEROPUERTO, en cuyo caso, derivado de la normatividad y la CONCESIÓN, no existen posibilidades de sustitución por el lado de la demanda.

---

[129] Páginas 30 a 35 del OPR.
[130] Página 30 del OPR.
[131] Dicha fracción establece: "*I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución*".

b) Análisis de la fracción II del artículo 12 de la LFCE[132]

El OPR concluyó que el AICM es el único agente económico facultado para otorgar el SERVICIO DE ACCESO a través de la CONCESIÓN, y no es posible que los demandantes de dicho servicio soliciten que se satisfaga dicha demanda mediante otro concesionario pues sólo existe un concesionario. En consecuencia, el SERVICIO DE ACCESO no es un servicio que sea susceptible de costos de distribución ni requiere de insumos relevantes, complementos y sustitutos de otras regiones o del extranjero.

c) Análisis de la fracción III del artículo 12 de la LFCE[133]

En el OPR se concluyó que los demandantes del acceso a la zona federal y estacionamiento no tienen posibilidad para acudir a otros mercados, y que toda persona física o moral que desee prestar el SERVICIO DE TAXI no dispone de algún mercado alternativo a aquel del SERVICIO DE ACCESO para la prestación de dicho servicio.

d) Análisis de la fracción IV del artículo 12 de la LFCE[134]

En el OPR se analizaron las condiciones 2.1 y 2.2 de la CONCESIÓN y se concluyó que el objeto de esta última es administrar, operar y explotar el AEROPUERTO, llevar a cabo las construcciones en el mismo así como usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados.

A su vez, en el OPR se analizaron los artículos 48, fracción I de la LA, 55, fracciones VII y XI del RLA, 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, por lo que se concluyó que el SERVICIO DE ACCESO es un servicio aeroportuario. En este contexto, el OPR concluye que la LA y el RLA imponen restricciones a través de la CONCESIÓN y otorga al AICM facultades para la administración del AEROPUERTO, por lo que puede establecer la forma en la que permite el acceso al AEROPUERTO y, en consecuencia, proporcionar el SERVICIO DE TAXI.

F. Poder sustancial[135]

Conforme al OPR, del análisis de los artículos 13 de la LFCE,[136] 11, 12 y 13 del RLFCE, el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante. En el OPR se expuso dicho análisis en los siguientes términos:

---

[132] Dicha fracción establece: "*II. Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones*".

[133] Dicha fracción establece: "*III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados*".

[134] Dicha fracción establece: "*IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos*".

[135] Páginas 35 a 40 del OPR.

[136] Dicho artículo dice: "*Artículo 13. Para determinar si uno o varios agentes económico tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:* [...]".

a) Fracción I del artículo 13 de la LFCE[137] y artículo 11 del RLFCE:[138] el AICM es el único concesionario que puede usar y dar en arrendamiento las superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de acceso, uso y/o de paso sobre las mismas, por lo que tiene una participación única en el mercado.

b) Fracción II del artículo 13 de la LFCE:[139] la CONCESIÓN constituye una barrera infranqueable a la entrada de competidores en el mercado del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y precisamente entre sus obligaciones está la de proveer el servicio de transporte terrestre desde el AEROPUERTO.

   En consecuencia, el OPR consideró que el AICM es el único agente económico que puede autorizar a personas físicas la entrada y circulación a las unidades vehiculares en el AEROPUERTO, sin que exista posibilidad de que algún otro agente otorgue dicho permiso en el AEROPUERTO, lo que constituye una barrera absoluta para entrar al mercado.

c) Fracciones III y IV del artículo 13 de la LFCE:[140] para la provisión del SERVICIO DE ACCESO no existe otro competidor y no hay posibilidad de que otro agente provea este servicio.

d) Fracción V del artículo 13 de la LFCE:[141] hasta el veinticinco de junio de dos mil quince, fecha en la que se emitió el OPR, no se observó algún comportamiento reciente del AICM que otorgue algún indicio adicional que hubiera sido necesario para determinar que tiene poder sustancial en el mercado relevante.

e) Fracción VI del artículo 13 de la LFCE:[142] se tomó en cuenta lo que señala el artículo 13 del RLFCE[143]

   I. Grado de posicionamiento del servicio en el mercado relevante: el AICM tiene un posicionamiento total en virtud de que no existen otros proveedores en el mercado del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

---

[137] Dicha fracción dice: "*I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismo, sin que otros agentes competidores puedan, actual o potencialmente contrarrestar dicho poder*".

[138] Dicho artículo dice: "*Artículo 11. Para determinar la participación de mercado a que se refiere la fracción I del artículo 13 de la Ley, se tomarán en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva o cualquier otro factor que la Comisión determine*".

[139] Dicha fracción dice: "*II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores*".

[140] Dichas fracciones dicen: "*III.- La existencia y poder de sus competidores. - - - - - IV. Las posibilidades de acceso del o de los agentes económicos y sus competidores a fuentes de insumos*".

[141] Dicha fracción dice: "*V. El comportamiento reciente del o los agentes económicos que participan en dicho mercado*".

[142] Dicha fracción dice: "*VI. Los criterios que se establezcan en el Reglamento de esta Ley así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión*".

[143] Dicho artículo dice: "*Artículo 13.- Para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 13 de la Ley, se deben considerar los criterios siguientes:*
I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;
II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación, y
III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores".

II. Falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación: el AICM, a través de la CONCESIÓN es el único facultado para otorgar el SERVICIO DE ACCESO por lo que no es aplicable esta fracción.

III. Existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores: no es aplicable ya que el AICM es el único oferente del SERVICIO DE ACCESO en virtud de la CONCESIÓN y no existen otros proveedores que pudieran otorgar dicho servicio, por lo que no hay costos de referencia en tanto que no puede acudirse a otros mercados.

G. Conductas investigadas[144]

En el OPR se observó que los hechos que podrían adecuarse a lo dispuesto por la fracción X del artículo 10 de la LFCE son los siguientes:

- Establecimiento de un precio mínimo de referencia en el proceso de Subasta Pública SP-03/2008 publicada en el DOF el veintiuno de mayo de dos mil ocho, por encima del precio de las contraprestaciones del SERVICIO DE TAXI que ofrecen otros agentes económicos en el mercado relevante. Sobre este punto, en el OPR se concluyó que las facultades de investigación se habían extinguido única y exclusivamente para este hecho en términos de lo dispuesto por el artículo 34 bis 3 de la LFCE.[145]

- Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI.

  En el OPR se determinó que el AICM incrementó el número de UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI y designó dichas UNIDADES discrecionalmente entre diversos agentes económicos.

- El AICM, al otorgar de forma diferenciada descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, estableció distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO para agentes económicos situados en igualdad de condiciones.

  Lo anterior es así, ya que de la información aportada por el AICM no se observó un criterio específico mediante el cual otorgó los descuentos aludidos.

- Las AGRUPACIONES son agentes económicos que están en igualdad de condiciones.

H. Objeto/Efecto de la Conducta[146]

Según el OPR, las conductas que se adecuan al supuesto normativo previsto en la fracción X del artículo 10 de la LFCE son las siguientes:

---

[144] Páginas 40 a 42 del OPR.

[145] *"**Artículo 34 bis 3.** Las facultades de la Comisión para iniciar las investigaciones que pudieran derivar en responsabilidad e imposición de sanciones, de conformidad con esta Ley, se extinguen en el plazo de cinco años a partir de que se realizó la conducta prohibida por la Ley"*.

[146] Páginas 82 a 90 del OPR.

Por parte del AICM:

a) Estableció e incorporó cláusulas discriminatorias, teniendo como objeto y efecto dentro del marco de la exclusión vertical, el impedir el acceso de nuevos agentes económicos, así como la expansión de los ya presentes sin que existiera una metodología consistente para la asignación de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

   Ello, con el efecto de que el AICM preserve su poder sustancial en el mercado relevante, garantizando la obtención de ganancias inherentes a su posición de agente económico con poder sustancial, y para asegurarles a las agrupaciones existentes que no habría más agentes económicos que les compitieran en la provisión del SERVICIO DE TAXI, con lo cual se actualizó presuntivamente lo dispuesto en el proemio del artículo 10 de la LFCE.

b) Al establecer, posterior al proceso de subasta pública SP-03/2008, distintas condiciones de venta al SERVICIO DE ACCESO (aumento de UNIDADES y otorgamiento diferenciado en los plazos de vigencia de los descuentos aplicados a diferentes AGRUPACIONES), se generó el efecto de:

   i) Impedir sustancialmente el acceso de nuevos agentes económicos o la expansión de los presentes en la prestación del SERVICIO DE TAXI, y

   ii) Establecer ventajas exclusivas para determinadas AGRUPACIONES que ya proporcionaban el SERVICIO DE TAXI.

Lo anterior, bajo la lógica económica de conservar y restaurar su poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO y seguir garantizando la obtención de ganancias inherentes a su posición de agente económico con poder sustancial y la obtención de condiciones favorables a determinadas agrupaciones con respecto de otras que ya proveían el SERVICIO DE TAXI.

Así, se concluyó de manera presuntiva que el AICM realizó conductas que tuvieron el objeto y/o efecto de impedir sustancialmente el acceso al mercado relevante y otorgar ventajas exclusivas en favor de varias personas (cuyo análisis se hizo a través de los métodos: i) exclusión vertical; y ii) "problema del compromiso").

En relación con la "*exclusión vertical*", el OPR señala que ésta se caracteriza por tener a un agente económico con poder sustancial que controla el acceso a un mercado de un bien o servicio que se usa en eslabones subsecuentes en la cadena productiva en los que hay o puede haber competencia y que, en consecuencia, podría considerar restringir la competencia en los eslabones subsecuentes con el objeto de preservar o incrementar sus utilidades; y con respecto al "*problema de compromiso*", el OPR dice que se entiende desde el punto de vista económico, cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferentes en los eslabones subsecuentes, con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo, o de cumplimentar los condicionamientos de alguna autoridad interna o externa, ello conlleva un detrimento en las ganancias

en los eslabones subsecuentes y de la propias ganancias en el largo plazo del agente económico con poder sustancial, lo que hace que éste busque restablecer la condiciones originales que generaron una distorsión en el "*status quo*".

I. Participación de las agrupaciones en la conducta investigada[147]

a) Intermediación de las AGRUPACIONES entre los PERMISIONARIOS y el AICM

En el OPR se tomaron en cuenta tanto los objetos sociales de las diversas agrupaciones así como los convenios "*PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*" celebrados entre [redacted] con el AICM, respectivamente, para concluir que el carácter de las AGRUPACIONES es la de fungir como intermediario entre el AICM y los PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

b) Relación contractual por parte de las agrupaciones y el AICM

En el OPR se analizaron los diversos convenios "*PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*" que el AICM tiene celebrado con cada agrupación, así como los convenios de "*ACCESO A LA ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS*", que el AICM tiene celebrado con cada uno de los PERMISIONARIOS

Se concluyó que el AICM junto con [redacted], [redacted] y [redacted] de manera formal, acordaron una distribución proporcional en los incrementos del parque vehicular, participando ambos en la consecución de los efectos de las probables conductas que actualizan el supuesto de la práctica monopólica investigada. De los documentos analizados respecto de CONFORT y NUEVA IMAGEN se concluyó que sí establecen una clara ventaja para los competidores que se encuentran prestando el SERVICIO DE TAXI frente a posibles nuevos participantes disminuyendo los incentivos y la capacidad que éstos podrían tener para acceder al mercado.

c) Indicios de condiciones contrarias al proceso de competencia.

En el OPR se hizo patente la existencia de un acta de asamblea del Consejo de Administración del AICM titulada: [redacted] se pueden desprender las condiciones negociadas por [redacted] que terminaron plasmadas en su contrato celebrado con el AICM; dicha negociación tuvo tal injerencia que de manera presuntiva se puede vincular la forma en que se determinó el incremento del padrón vehicular, así como la asignación de los nuevos permisos.

[147] Páginas 90 a 96 del OPR.

Eliminado: sesenta palabras.

Lo anterior dejó entrever que las negociaciones realizadas por parte de SITIO 300 con el AICM propiciaron las condiciones preferentes en su contrato así como los incrementos en el parque vehicular que inhibieron el proceso de competencia y libre concurrencia.

Finalmente, en el OPR se determinó que durante la investigación se recabaron los elementos de convicción suficientes para presumir la existencia de la probable responsabilidad del AICM en la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE; así como, con fundamento en el artículo 35, fracción X de la LFCE, la probable responsabilidad de [redacted] en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita, al haber suscrito y firmado documentos en los que presuntivamente se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia.

III. CONTESTACIONES AL OPR

En el estudio de las contestaciones al OPR de las emplazadas que se realizará en la presente resolución no se transcriben literalmente las manifestaciones y argumentos que exponen, ni se atiende al estricto orden expuesto por los mismos, toda vez que éstos se han agrupado conceptualmente con objeto de exponer de mejor manera las líneas de argumentación.[148]

En este aspecto, debe precisarse lo siguiente:

i) **Argumentos gratuitos, abstractos o generales, y negación lisa y llana.** En varias partes de las contestaciones al OPR las emplazadas realizan una serie de manifestaciones genéricas y gratuitas o se niega de forma lisa y llana su participación en las conductas imputadas, sin que en realidad se establezcan argumentos lógico-jurídicos o se especifiquen las situaciones que sustentan esas manifestaciones. En este sentido, cuando lo señalado por las emplazadas tenga esas características se entenderá que resultan aplicables, por analogía, los siguientes criterios:

a) La siguiente jurisprudencia de la Primera Sala de la SCJN:

"***CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. AUN CUANDO PARA LA PROCEDENCIA DE SU ESTUDIO BASTA CON EXPRESAR LA CAUSA DE PEDIR, ELLO NO IMPLICA QUE LOS***

[148] Lo anterior es posible, dado que, de conformidad con diversos criterios del PJF, al realizar el estudio de los argumentos, no es obligatorio analizarlos en la forma o estructura en que se presenten, ya que lo importante es que se examinen todos y cada uno de los puntos controvertidos. Sirven de apoyo, por analogía, los criterios que a continuación se citan: i) "***AGRAVIOS, EXAMEN DE LOS.*** ***Es obvio que ninguna lesión a los derechos de los quejosos puede causarse por la sola circunstancia de que los agravios se hayan estudiado en su conjunto, esto es, englobándolos todos ellos, para su análisis, en diversos grupos.*** *Ha de admitirse que lo que interesa no es precisamente la forma como los agravios sean examinados, en su conjunto, separando todos los expuestos en distintos grupos o bien uno por uno y en el propio orden de su exposición o en orden diverso, etcétera;* ***lo que importa es el dato sustancial de que se estudien todos****, de que ninguno quede libre de examen, cualesquiera que sea la forma que al efecto se elija* [énfasis añadido]". Registro: 241958. [J]; 7a. Época; 3a. Sala; SJF; 48 Cuarta Parte; Pág. 15, y ii) "***CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. EL JUEZ NO ESTÁ OBLIGADO A TRANSCRIBIRLOS****. El hecho de que el Juez Federal no transcriba en su fallo los conceptos de violación expresados en la demanda, no implica que haya infringido disposiciones de la Ley de Amparo, a la cual sujeta su actuación, pues* ***no hay precepto alguno que establezca la obligación de llevar a cabo tal transcripción; además de que dicha omisión no deja en estado de indefensión*** *al quejoso,* ***dado que no se le priva de la oportunidad para recurrir la resolución y alegar lo que estime pertinente para demostrar, en su caso, la ilegalidad de la misma*** [énfasis añadido]". Registro: 196,477. [J]; 9a. Época; TCC; SJF; VII, Abril de 1998; Pág. 599.

Eliminado: diez palabras.

> ***QUEJOSOS O RECURRENTES SE LIMITEN A REALIZAR MERAS AFIRMACIONES SIN FUNDAMENTO.*** *El hecho de que el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación haya establecido en su jurisprudencia que* ***para que proceda el estudio de los conceptos de violación o de los agravios, basta con que en ellos se exprese la causa de pedir, obedece a la necesidad de precisar que aquéllos no necesariamente deben plantearse a manera de silogismo jurídico, o bien, bajo cierta redacción sacramental, pero ello de manera alguna implica que los quejosos o recurrentes se limiten a realizar meras afirmaciones sin sustento o fundamento, pues es obvio que a ellos corresponde*** *(salvo en los supuestos legales de suplencia de la queja)* ***exponer razonadamente el porqué estiman inconstitucionales o ilegales los actos que reclaman o recurren****. Lo anterior se corrobora con el criterio sustentado por este Alto Tribunal en el sentido de que* ***resultan inoperantes aquellos argumentos que no atacan los fundamentos del acto o resolución que con ellos pretende combatirse*** [énfasis añadido]".[149]

b) La jurisprudencia I.6o.C. J/21, emitida por el Sexto Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito que señala:

> "***CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES. LO SON SI NO CONTIENEN DE MANERA INDISPENSABLE, LOS ARGUMENTOS NECESARIOS QUE JUSTIFIQUEN LAS TRANSGRESIONES DEL ACTO RECLAMADO****. Si en los conceptos de violación no se expresan los razonamientos lógicos y jurídicos que expliquen la afectación que le cause a la quejosa el pronunciamiento de la sentencia reclamada, los mismos resultan inoperantes, toda vez que* ***todo motivo de inconformidad, no por rigorismo o formalismo, sino por exigencia indispensable, debe contener los argumentos necesarios, tendientes a justificar las transgresiones que se aleguen, de tal manera que si carecen de aquéllos, no resultan idóneos para ser analizados*** *por el tribunal federal correspondiente, en el juicio de amparo* [énfasis añadido]".[150]

Por ello, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos resultan **gratuitos** o cuando se haga el señalamiento de que constituyen **afirmaciones generales** o **abstractas**, así como cuando se indique que únicamente es la **negación lisa y llana** de lo expuesto en el OPR. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

ii) **Argumentos que no combaten el OPR**. Varios de los argumentos de las emplazadas consisten en manifestaciones que en realidad no controvierten las razones y argumentos sostenidos en el OPR, debido a que se refieren a situaciones que no formaron parte de los pronunciamientos del mismo. En este sentido, cuando lo señalado por las emplazadas tenga esas características se entenderá que resultan aplicables por analogía los siguientes criterios:

a) La siguiente jurisprudencia de la Tercera Sala de la SCJN:

> "***CONCEPTOS DE VIOLACION. SON INOPERANTES SI NO ATACAN LOS FUNDAMENTOS DEL FALLO RECLAMADO.*** ***Si los conceptos de violación no atacan los fundamentos del fallo impugnado, la Suprema Corte de Justicia no está en condiciones de poder estudiar la inconstitucionalidad de dicho fallo, pues hacerlo equivaldría a suplir las deficiencias de la queja*** *en un caso no permitido legal ni constitucionalmente, si no se está en los que autoriza la fracción II del artículo 107 reformado, de la Constitución Federal, y los dos últimos párrafos del 76, también*

[149] Registro: 185,425. [J]; 9a. Época; 1a Sala; SJF; XVI. Diciembre de 2002; Pág. 61.
[150] Registro: 191,370; 9a Época. TCC. [J]. Tomo XII. Agosto de 2000. Tesis: I.6o.C. J/21. Pág. 1051.

reformado, de la Ley de Amparo, cuando el acto reclamado no se funda en leyes declaradas inconstitucionales por la jurisprudencia de la Suprema Corte, ni tampoco se trate de una queja en materia penal o en materia obrera en que se encontrare que hubiere habido en contra del agraviado una violación manifiesta de la ley que lo hubiera dejado sin defensa, ni menos se trate de un caso en materia penal en que se hubiera juzgado al quejoso por una ley inexactamente aplicable [énfasis añadido]".[151]

b) La jurisprudencia I.6o.C. J/21, emitida por el Sexto Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito que señala:

"***CONCEPTOS DE VIOLACIÓN. SON INOPERANTES CUANDO EN ELLOS NO PRECISAN CUÁLES FUERON LOS AGRAVIOS CUYO ESTUDIO SE OMITIÓ Y LOS RAZONAMIENTOS LÓGICO-JURÍDICOS TENDENTES A COMBATIR LAS CONSIDERACIONES DE LA SENTENCIA RECURRIDA.*** *No se puede considerar como concepto de violación y, por ende,* ***resulta inoperante la simple aseveración del quejoso en la que afirma que no le fueron estudiados los agravios que hizo valer ante el tribunal de apelación, o que éste no hizo un análisis adecuado de los mismos, si no expresa razonamientos lógicos y jurídicos tendientes a demostrar que haya combatido debidamente las consideraciones de la sentencia recurrida*** *y que no obstante esa situación, la responsable pasó por inadvertidos sus argumentos, toda vez que* ***se debe señalar con precisión cuáles no fueron examinados****, porque siendo el amparo en materia civil de estricto derecho, no se puede hacer un estudio general del acto reclamado* [énfasis añadido]".[152]

c) La tesis aislada emitida por el Segundo Tribunal Colegiado del Segundo Circuito, cuyo contenido es:

"***CONCEPTOS DE VIOLACION INOPERANTES, POR NO COMBATIR LOS FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA RECLAMADA.*** ***Si los argumentos expuestos por el solicitante de garantías, no contienen ningún razonamiento jurídico concreto tendiente a combatir los fundamentos primordiales en que se apoyó la responsable para emitir la sentencia reclamada*** *que sirva para poner de manifiesto ante la potestad federal que dichos fundamentos del fallo de que se duele sean contrarios a la ley o a la interpretación jurídica de la misma, bien porque siendo aplicable determinado precepto no se aplicó, bien porque se aplicó sin ser aplicable, bien porque no se hizo una correcta interpretación jurídica de la ley, o bien porque la sentencia no se apoyó en principios generales de derecho si no hubiese ley que normara el negocio;* ***procede determinar que los conceptos de violación expuestos en tales circunstancias, son inoperantes*** [énfasis añadido]".[153]

Por ello, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos **no combaten** las consideraciones y razonamientos en que se sustenta el OPR. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

iii) Argumentos basados en premisas incorrectas. En algunos de sus argumentos, las emplazadas realizan señalamientos que se basan en premisas erróneas. Cuando lo señalado por las emplazadas tenga esas características se entenderá que resulta aplicable por analogía, la tesis

[151] Registro: 269,435; [J]; 6a. Época; 3a. Sala; SJF; Cuarta Parte, CXXVI; Pág. 27.
[152] Registro: 188,864; [J]; 9a. Época; TCC; SJF; XIV, Septiembre de 2001; Pág. 1147.
[153] Registro: 226,819; [TA]; 8a. Época; TCC; SJF; IV, Segunda Parte-1, Julio a Diciembre de 1989; Pág. 163.

IV.3o.A.66 A emitida por el Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Cuarto Circuito, cuyo contenido es el siguiente:

> "***AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS INCORRECTAS.*** ***Los agravios son inoperantes cuando parten de una hipótesis que resulta incorrecta o falsa, y sustentan su argumento en ella, ya que en tal evento resulta inoficioso su examen por el tribunal revisor, pues aun de ser fundado el argumento, en un aspecto meramente jurídico sostenido con base en la premisa incorrecta, a ningún fin práctico se llegaría con su análisis y calificación,*** *debido a que al partir aquél de una suposición que no resultó cierta, sería ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida; como en el caso en que se alegue que la Sala Fiscal determinó que la resolución administrativa era ilegal por encontrarse indebidamente motivada, para luego expresar argumentos encaminados a evidenciar que al tratarse de un vicio formal dentro del proceso de fiscalización se debió declarar la nulidad para efectos y no lisa y llana al tenor de los numerales que al respecto se citen, y del examen a las constancias de autos se aprecia que la responsable no declaró la nulidad de la resolución administrativa sustentándose en el vicio de formalidad mencionado (indebida motivación), sino con base en una cuestión de fondo, lo que ocasiona que resulte innecesario deliberar sobre la legalidad de la nulidad absoluta decretada, al sustentarse tal argumento de ilegalidad en una premisa que no resultó verdadera* [énfasis añadido]".[154]

Así, deberá entenderse que dicha tesis se inserta a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos se basan en **premisas erróneas**. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

iv) Argumentos que no combaten la totalidad de las razones del OPR. Varios de los argumentos de las emplazadas consisten en manifestaciones que sólo combaten de forma parcial las razones y argumentos sostenidos en el OPR. En este sentido, cuando lo señalado por las emplazadas tenga esas características se entenderá que resultan aplicables por analogía los siguientes criterios:

a) Tesis jurisprudencial número I.6°.A40 A de la Novena Época emitida por el Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito:

> "***AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON CUANDO LA SENTENCIA DE LA SALA SE SUSTENTA EN DIVERSOS MOTIVOS SI NO SE CONTROVIERTEN EN SU TOTALIDAD POR LA RECURRENTE.*** *Cuando la sentencia dictada por el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa se sustenta en dos o más razones, que por sí mismas pueden soportar, en forma independiente, el sentido de la resolución, y en los agravios la autoridad recurrente no combate todas y cada una de ellas, los agravios planteados resultan inoperantes porque aun cuando fuesen fundados no podrían conducir a declarar fundado el recurso, en virtud de que la consideración o consideraciones no atacadas, deberán seguir rigiendo el sentido de la resolución*".[155]

b) La jurisprudencia V.2o. J/54 del Segundo Tribunal Colegiado del Quinto Circuito, misma que señala:

---

[154] Registro: 176,047; [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; XXIII, Febrero de 2006; Pág. 1769.
[155] Registro: 185,279; [TA]; 9ª. Época; TCC; SJF; XVII, Enero de 2003; Pág. 1714.

"***REVISIÓN CONTRA RESOLUCIONES DEL TRIBUNAL FISCAL DE LA FEDERACIÓN, AGRAVIOS INOPERANTES.*** *Si la Sala Fiscal, en cumplimiento con lo ordenado por el segundo párrafo del artículo 237 del Código Fiscal de la Federación, examina todos y cada uno de los conceptos de nulidad que se hacen valer por omisión de formalidades o violaciones de procedimiento, estimando fundados unos e infundados otros, y* ***las autoridades recurrentes no combaten la totalidad de los razonamientos conforme a los cuales se consideran fundados diversos conceptos de nulidad, ello implica que los agravios sean inoperantes, por insuficientes****, ya que con independencia de lo correcto o incorrecto de los mismos, lo cierto es que* ***al no desvirtuar sendas consideraciones como cada una por separado, es suficiente para apoyar la legalidad de la sentencia impugnada, ésta queda firme pues no se demuestra la ilegalidad de los motivos y fundamentos que la sostienen****, y de ahí que devengan inoperantes los agravios que en su contra se hagan valer* [énfasis añadido]".[156]

c) La tesis I.6o.A.40 A del Sexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito que señala:

"***AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN FISCAL. LO SON CUANDO LA SENTENCIA DE LA SALA SE SUSTENTA EN DIVERSOS MOTIVOS SI NO SE CONTROVIERTEN EN SU TOTALIDAD POR LA RECURRENTE.*** *Cuando la sentencia dictada por el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa se sustenta en dos o más razones, que por sí mismas pueden soportar, en forma independiente, el sentido de la resolución, y en los agravios la autoridad recurrente no combate todas y cada una de ellas, los agravios planteados resultan inoperantes porque aun cuando fuesen fundados no podrían conducir a declarar fundado el recurso, en virtud de que la consideración o consideraciones no atacadas, deberán seguir rigiendo el sentido de la resolución*".[157]

d) La tesis II.A.62 A del Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Segundo Circuito que señala:

"***CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN MATERIA ADMINISTRATIVA. INOPERANTES SI NO ATACAN LA TOTALIDAD DE LOS RAZONAMIENTOS EN QUE SE APOYA EL FALLO RECLAMADO.*** *Si en los conceptos de violación no se combaten o desvirtúan todos y cada uno de los razonamientos de la sentencia reclamada, aquéllos se consideran inoperantes, ya que aun cuando alguno fuera fundado, no sería suficiente para conceder el amparo solicitado, puesto que existen otras consideraciones de la sentencia que no se impugnaron y que este Tribunal Colegiado no puede estudiar, por ser el amparo en materia administrativa de estricto derecho; conclusión que hace innecesario el estudio de las infracciones que se aducen en los conceptos de violación, en virtud de que lo expresado en ellos carece de trascendencia jurídica, al subsistir la sentencia reclamada con base en los intocados razonamientos en que se apoya*".[158]

Así, deberá entenderse que dichas tesis se insertan a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que **no se combate la totalidad** de las razones que sustentan el OPR. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

En este aspecto, todos los supuestos anteriores constituyen argumentos que deben calificarse de **inoperantes** debido a que se actualiza algún impedimento técnico que imposibilita el examen del planteamiento efectuado, lo cual deriva de situaciones como la falta de afectación a quien realiza el

[156] Registro: 188,962; [J]; 9a. Época; TCC.; SJF; XIV, Agosto de 2001; Pág. 1110.
[157] Registro: 185,279; [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; XVII, Enero de 2003; Pág. 1714.
[158] Registro: 194,031; [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; IX, Mayo de 1999; Pág. 1001.

argumento, la omisión de la expresión precisa de los mismos o su formulación material incorrecta o el incumplimiento de las condiciones atinentes a su contenido, lo cual puede darse al no controvertir de manera suficiente y eficaz las consideraciones que rigen el OPR; o en caso de reclamar infracción a las normas del procedimiento, al omitir patentizar que se hubiese dejado sin defensa a las emplazadas o su relevancia en lo señalado por el OPR; o, en su caso, de la concreción de cualquier obstáculo que se advierta y que impida a la COFECE el examen de fondo del planteamiento propuesto, como puede ser cuando se desatienda la naturaleza del procedimiento y del órgano que resuelve. Por tanto, respecto de dichos argumentos adicionalmente deberá entenderse aplicable la jurisprudencia 188/2009 de la Segunda Sala de la SCJN, la cual expresamente indica:

> "***AGRAVIOS INOPERANTES EN LA REVISIÓN. SON AQUELLOS EN LOS QUE SE PRODUCE UN IMPEDIMENTO TÉCNICO QUE IMPOSIBILITA EL EXAMEN DEL PLANTEAMIENTO QUE CONTIENEN.*** *Conforme a los artículos 107, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 83, fracción IV, 87, 88 y 91, fracciones I a IV, de la Ley de Amparo, el recurso de revisión es un medio de defensa establecido con el fin de revisar la legalidad de la sentencia dictada en el juicio de amparo indirecto y el respeto a las normas fundamentales que rigen el procedimiento, de ahí que es un instrumento técnico que tiende a asegurar un óptimo ejercicio de la función jurisdiccional, cuya materia se circunscribe a la sentencia dictada en la audiencia constitucional, incluyendo las determinaciones contenidas en ésta y, en general, al examen del respeto a las normas fundamentales que rigen el procedimiento del juicio, labor realizada por el órgano revisor a la luz de los agravios expuestos por el recurrente, con el objeto de atacar las consideraciones que sustentan la sentencia recurrida o para demostrar las circunstancias que revelan su ilegalidad. En ese tenor, la inoperancia de los agravios en la revisión se presenta ante la actualización de algún impedimento técnico que imposibilite el examen del planteamiento efectuado que puede derivar de la falta de afectación directa al promovente de la parte considerativa que controvierte; de la omisión de la expresión de agravios referidos a la cuestión debatida; de su formulación material incorrecta, por incumplir las condiciones atinentes a su contenido, que puede darse: a) al no controvertir de manera suficiente y eficaz las consideraciones que rigen la sentencia; b) al introducir pruebas o argumentos novedosos a la litis del juicio de amparo; y, c) en caso de reclamar infracción a las normas fundamentales del procedimiento, al omitir patentizar que se hubiese dejado sin defensa al recurrente o su relevancia en el dictado de la sentencia; o, en su caso, de la concreción de cualquier obstáculo que se advierta y que impida al órgano revisor el examen de fondo del planteamiento propuesto, como puede ser cuando se desatienda la naturaleza de la revisión y del órgano que emitió la sentencia o la existencia de jurisprudencia que resuelve el fondo del asunto planteado*".[159]

Así, deberá entenderse que dicha tesis se inserta a la letra en cada una de las respuestas a los argumentos que se contesten en donde se exponga que los mismos son **inoperantes**. Lo anterior, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Expuesto lo anterior, a continuación se estudian los argumentos vertidos por las emplazadas en su defensa, con los cuales las emplazadas pretenden demostrar que el OPR es "*notoriamente improcedente*"; que no han "*cometido acto, acción o conducta alguna que le implique responsabilidad respecto de cualquier tipo de práctica monopólica*" y que no le asiste "*derecho a esa H. Comisión para fincar algún tipo de responsabilidad en contra de* [AICM] *por haber incurrido en la realización de algún hecho o conducta contemplada en la fracción X del artículo 10 de la Ley Federal de Competencia Económica.*

[159] Registro: 166,031; [J]; 9a. Época; 2a. Sala; SJF; XXX, Noviembre de 2009; Pág. 424.

toda vez que [su] *la actuación* [...] *se ha realizado de acuerdo a la normatividad aplicable y aplicando los principios de libre concurrencia y no discriminación*".[160]

1.- HECHOS AJENOS Y NEGACIONES LISAS Y LLANAS

AICM, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN se refieren a varios hechos que consideran ajenos, por lo cual únicamente señalan que ni los afirman ni los niegan.[161]

Asimismo, en diversas partes de sus contestaciones únicamente indican de forma general que cada una de ellas "*nunca ha participado en la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE que se investiga en el presente expediente, ni mucho menos ha contribuido de modo alguno a la configuración de la misma*",[162] que "*los hechos y conductas que se señalan en el oficio de probable responsabilidad carecen de vigencia y aplicación, máxime que los mismos resultan improcedentes por no haber realizado ni cometido NUEVA IMAGEN ninguna conducta que implique la comisión de prácticas monopólicas*";[163] que "*no reconoce la legalidad y constitucionalidad del procedimiento de investigación del que derivó el* [OPR]"; que "*se niega que* [AICM] *haya incurrido en el supuesto establecido en la fracción X del artículo 10 de la Ley Federal de Competencia Económica, en razón de que no ha cometido conducta alguna que pueda subsumirse en la hipótesis normativa conocida como discriminación de precios*"; o que "*no ha cometido prácticas monopólicas relativas, no se ha probado el objeto o efecto contrario a la competencia que exige el preámbulo del artículo 10 de la LFCE* [...] *lo que no es correcto y resulta violatorio de los derechos fundamentales del AICM es que se le pretenda imputar haber cometido un hecho ilícito consistente en una práctica monopólica relativa, cuando la realidad demuestra que la conducta de AICM nunca ha tenido "por objeto" ni ha causado un efecto contrario a la competencia y libre concurrencia señalada en el artículo 28 Constitucional*".[164]

Dichas manifestaciones resultan **inoperantes,** toda vez que las emplazadas deben controvertir el OPR, ofreciendo argumentos o elementos de convicción que superen los hechos y razonamientos expuestos en dicho oficio, lo cual no hacen al realizar dichas manifestaciones, en las cuales sólo se niegan de forma **lisa y llana** los hechos imputados de manera presuntiva en el OPR o **no combaten** el OPR por realizar manifestaciones **generales** sin establecer algún argumento lógico-jurídico tendiente a demostrar la supuesta ilegalidad del oficio que contestan. Lo anterior, sin perjuicio de que las partes de sus escritos en los que las emplazadas complementan sus dichos con argumentos sean contestadas en los apartados correspondientes de la presente resolución.

---

[160] Página 2 de la contestación al OPR del AICM y 1 de las contestaciones al OPR de SITIO 300 y NUEVA IMAGEN.
[161] Por ejemplo, en las páginas 2 de la contestación al OPR del AICM; 2, 3, 5 y 14 del escrito de SITIO 300; 3, 4, 5, 8, 19 y 20 del escrito de NUEVA IMAGEN; y 2, 3, 6, 17 y 18 del escrito de YELLOW CAB.
[162] Páginas 2 de la contestación al OPR de SITIO 300; 4 de NUEVA IMAGEN; y 2 de YELLOW CAB.
[163] Página 3 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN.
[164] Páginas 2 y 41 de la contestación al OPR del AICM.

2.- SUPUESTAS VIOLACIONES PROCESALES Y PRESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA

2.1. Desechamiento de la prueba confesional ofrecida por PORTO TAXI

El dieciocho de diciembre de dos mil quince[165] el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual determinó que: "[…] *por tratarse de una violación procesal alegada, se indica que* ***corresponde al Pleno de la COFECE resolver sobre las mismas al momento de emitir la resolución*** *que corresponda, en términos de los establecido por el tercer párrafo del artículo 275 del CFPC* [énfasis añadido]".[166]

Por cuestión de orden, al ser una cuestión que pudiera implicar reponer el procedimiento a continuación se analiza el escrito presentado por PORTO TAXI en la OFICIALÍA el quince de diciembre de dos mil quince,[167] en el cual alegó lo siguiente:

> **En el acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince, publicado en la LISTA el treinta del mismo mes y año, la COFECE desechó la prueba confesional que ofrecí a cargo de EXCELENCIA y otros agentes económicos, pues según la COFECE dicha prueba no fue ofrecida conforme a Derecho, además de ser ociosa, argumentando sustancialmente que pretendí acreditar situaciones que no son hechos propios, y que en todo caso lo son míos y de otras AGRUPACIONES.**
>
> **Lo anterior evidencia un total desconocimiento sobre la naturaleza, idoneidad y utilidad de la prueba confesional, porque ninguna autoridad puede adelantarse en el auto admisorio de pruebas a calificar la prueba confesional como un hecho no propio, pues esta calificación solo puede hacerse cuando se examinan las posiciones formuladas y no antes, como ilegalmente lo hizo la COFECE.**
>
> **Basta leer los artículos 99 y 105 del CFPC, para percatarse que las posiciones deben articularse de forma clara y precisa y éstas han de ser sobre hechos propios de quien declara, y si comparece el citado a absolver, la autoridad abrirá el pliego y las calificará, aprobando las que se ajusten a esos requisitos. De ahí que es incorrecto que la COFECE se pronuncie anticipadamente al calificar la prueba confesional a cargo de EXCELENCIA como hechos no propios de ésta, dado que solo hasta la calificación de posiciones se estará en condiciones de determinar si son o no hechos propios del absolvente y no antes, como injustificadamente lo hizo la COFECE.**
>
> **La COFECE consideró que es absurdo que se confiese sobre hechos ajenos o de terceros, y para ello citó el artículo 199, fracción III del CFPC; sin embargo, esa disposición es inaplicable, pues versa sobre la confesión expresa, que es distinta a la prueba confesional. La confesional es la prueba a través de la cual el absolvente contestará afirmativa o negativamente cada posición formulada y calificada de legal, mientras que la confesión expresa es la manifestación libre y espontánea que se hace por escrito al dar contestación sobre determinados hechos que le son propios, pues implica el reconocimiento de un hecho**

[165] Folios 35205 a 35209.
[166] Folio 35209.
[167] Folios 35171 a 35174.

que puede hacerse al absolver posiciones o en cualquier otro acto del procedimiento; la confesión expresa es el fin mismo que persigue el ofrecimiento de la prueba confesional, que puede o no darse, pero son cosas distintas.

EXCELENCIA no es un tercero porque presentó la denuncia y las posiciones son hechos de esa persona moral, pues van encaminadas a demostrar la interacción que tuvo en la celebración de los contratos o convenios que celebró con el AICM, y si esto pudiera o no implicar la responsabilidad del AICM es ajeno, pues contrario a lo que señaló la COFECE, no pretendo acreditar con la confesional de EXCELENCIA, sino la participación e interacción de EXCELENCIA en la suscripción de contratos, convenios o acuerdos con el AICM, y si esto la colocó en un plano de desigualdad en relación a mí.

Por lo anterior, solicito se regularice el procedimiento a efecto de que se ordene admitir esa prueba confesional.

Las manifestaciones de PORTO TAXI resultan **infundadas,** de conformidad con el siguiente análisis.

En primer lugar, la emplazada se equivoca al afirmar que esta autoridad tendría que haber basado el análisis de admisión o desechamiento de la prueba confesional ofrecida a cargo de EXCELENCIA con fundamento en los artículos 99 y 105 del CFPC; contrario al sentido que PORTO TAXI pretende otorgar a dichos artículos, estos únicamente establecen lo relativo a la calificación de las posiciones, que esta autoridad habría tenido que realizar, en caso de que la prueba referida hubiere sido admitida, situación que no ocurrió.

El artículo 33, fracción III de la LFCE establece que: "*III.- Transcurrido el término que establece la fracción anterior, **se acordará, en su caso, el desechamiento o la admisión de pruebas y se fijará el lugar, día y hora para su desahogo**. El desahogo de las pruebas se realizará dentro de un plazo no mayor de veinte días, contado a partir de su admisión. - - - - - Son admisibles todos los medios de prueba. **Se desecharán aquéllos que no sean ofrecidos conforme a derecho, no tengan relación con los hechos materia del procedimiento o sean ociosos*** [énfasis añadido]".

En efecto, los artículos 95 a 128 del CFPC versan sobre las cuestiones que envuelven el desahogo de la prueba confesional, y que son posteriores a la admisión de la misma. En particular, los artículos 99 y 105 referidos por la emplazada establecen que: "*ARTICULO 99.- Las posiciones deben articularse en términos claros y precisos; no han de ser insidiosas; deben ser afirmativas, procurándose que cada una no contenga más de un hecho, y éste ha de ser propio del que declara.* [...] *ARTICULO 105.- Si el citado a absolver posiciones comparece, el tribunal abrirá el pliego, e, impuesto de ellas, las calificará, y aprobará sólo las que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 99*"; no obstante, dichos preceptos **únicamente son aplicables si la prueba confesional ha sido admitida**. Así, antes de siquiera abrir los sobres cerrados de las posiciones que el oferente presenta a fin de cumplir con ese requisito procedimental una vez llegada la audiencia, y en su caso, analizar si las posiciones cumplen con los requisitos del CFPC respecto a ser claras y precisas, no insidiosas, en sentido afirmativo, que versen sobre un hecho y sean propias del que la desahogue, es evidente que primero la autoridad debe analizar si la admisión de la prueba es procedente, pues cualquier desahogo sería ocioso si, en principio, esa prueba no tiene relación con los hechos o no fue ofrecida conforme a Derecho.

En este tenor, se debe entender que la prueba confesional es ofrecida conforme a Derecho si tiene por objeto absolver posiciones sobre hechos que son propios del absolvente en todo aquello que perjudique a sus intereses.

Se observa que el análisis realizado por el titular de la DGAJ en el acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince[168] es apegado a Derecho, pues fue exhaustivo en explicar a PORTO TAXI por qué los hechos que pretendía probar no podrían ser considerados como propios de EXCELENCIA, cuando era evidente que versaban sobre hechos que solo el AICM, u otras agrupaciones de taxis podrían haber respondido como propios; y por ende, el desahogo de la misma sería ociosa, pues aún y cuando se tratara de hechos propios del denunciante, no podrían perjudicarle, pues este no fue emplazado al procedimiento, por lo que su desahogo sería igualmente ocioso.

A mayor abundamiento, en el acuerdo referido se determinó lo siguiente:

> "[…] *II. Desechamiento*
>
> ***A. Confesionales***
>
> ***A.1. PORTO TAXI:***
>
> *En su escrito de ofrecimiento de pruebas, PORTO TAXI ofreció la confesional a cargo de CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA, en los términos siguientes:*
>
> *"[en los numerales 2., 3., 4., 5., y 6. de su escrito, respectivamente] LA CONFESIONAL a cargo de la persona moral denominada [CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA, respectivamente] por conducto de su representante legal o persona con facultades para absolver posiciones, conforme al pliego de posiciones que exhibo […] En preparación de esta prueba solicito se cite a dicha persona, para que comparezca el día y hora que señale esta H. Comisión, a absolver posiciones, **apercibiéndole que para el caso de que deje de comparecer sin justa causa se le declarará confeso de las posiciones que se le articulen y sean previamente calificadas de legales** […] [énfasis añadido]".*[169]
>
> *PORTO TAXI señaló que relacionaba esta prueba con todos y cada uno de los hechos manifestados en su escrito de contestación al OPR y que ofrecía dicha prueba para acreditar los siguientes hechos:*
>
> […]
>
> *Ahora bien, **dichas pruebas deben desecharse por no haber sido ofrecidas conforme a Derecho y por ser ociosas** por las razones siguientes:*
>
> ***A.** En primer lugar, se advierte que en realidad **PORTO TAXI pretende probar situaciones que no constituyen hechos propios de CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA.***
>
> *En efecto, en los siguientes incisos se señala que con la confesión de CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA **se pretende probar hechos que en todo caso serían propios del AICM o de sus supuestos comités, como son los siguientes:***
>
> *i. Que es el AICM: "quien fija en forma unilateral las condiciones de contratación" (inciso a);*

[168] Folios 34449 a 34508.
[169] El pie de página correspondiente señala: "*Folios 31686 a 31713*".

ii. Que las personas que contratan con el AICM para acceder a la zona federal: "se les ve restringida su libertad contractual ya que carecen de la facultad para convenir en cuanto a la forma y contenido del contrato" (inciso b); con lo que implica que el AICM es quien determina el contenido del contrato;[170]

iii. "Que la fijación de modificación de las condiciones [sic] del contrato de Acceso a la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, están a cargo únicamente del AICM" (inciso c);

iv. "Que los derechos, obligaciones y tarifas que se consignan en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus modificatorios, fueron impuestas [sic] por el AICM a mi representada" (inciso d);

v. Que el AICM fija: "de manera unilateral" los derechos, obligaciones y tarifas en la celebración de los contratos de Acceso a la Zona Federal y sus contratos modificatorios, y que los mismos "son inflexibles" dado que no están sujetos a consenso entre el AICM y la parte con la que contrata (inciso f);

vi. Que: "únicamente se impregna la voluntad de AICM" en los acuerdos de voluntades de las cláusulas que contienen los contratos a la zona federal y sus modificatorios (inciso g);

vii. Que: "la fijación o modificación de derechos, obligaciones y tarifas impuestas por el AICM atiende a la finalidad específica de cubrir las necesidades financieras y de ampliación al servicio público" (inciso h);

viii. Que: "el principio de libertad contractual se encuentra limitado por el AICM, pues éste atiende a un servicio público autorizado por el Estado" (inciso k);

ix. Que: "el AICM en su carácter de empresa de participación estatal mayoritaria, no puede obligarse a fijar el precio de las tarifas, ni establecer los derechos ni las obligaciones de manera convencional, con cada familia, permisionario, empresa moral, comercio o industria que necesite restar el servicio [...]" (inciso l);

x. Que la absolvente no puede intervenir en la fijación de derechos, obligaciones y tarifas (inciso m); con lo que implica que el AICM es quien las determina;[171]

xi. Que: "el AICM [es] quien establece en forma unilateral los términos y condiciones" de los contratos de acceso a la zona federal (inciso n);

xii. Que: "el AICM requiere previa celebración de un contrato, la autorización del Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales, en adelante "COCOSA", mediante la elaboración de un acuerdo" (inciso p);

xiii. Que: "el [...] "COCOSA", es quien tiene como función de establecer las bases normativas, lineamientos, integración, políticas de actuación y funciones de sus integrantes [...]" (inciso q);

xiv. "Que "COCOSA" tiene a su cargo la elaboración y renovación de los contratos y convenios que soliciten los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios [...]" (inciso r); y

xv. "Que el AICM requiera [sic] opiniones de la COFECE para el establecimiento de las tarifas y montos que establece en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus modificatorios [...]" (inciso t);

---

[170] El pie de página correspondiente señala: "*Dicha afirmación se interpreta en el sentido de la defensa de PUERTO TAXI, es decir, respecto a que en realidad es el AICM quien impone las obligaciones derivadas de los contratos de acceso*".
[171] El pie de página correspondiente señala: "*Ídem*".

B. *Asimismo, en los siguientes incisos se señala que* ***con la confesión de*** *CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y* ***EXCELENCIA, PORTO TAXI en realidad pretende probar hechos que en todo caso serían propios de dicho agente económico u otras agrupaciones de taxistas emplazadas,*** *respectivamente. Por ejemplo:*

i. Se señala: "Que los derechos, obligaciones y tarifas que se consignan en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus modificatorios, fueron impuestas [sic] por el AICM a mi representada [PORTO TAXI]" (inciso d); es decir, se refiere a que supuestamente el AICM impone las condiciones a PORTO TAXI.

ii. Se indica que: "en la fijación de las condiciones contractuales y tarifas que se consignan en los contratos de acceso a la zona federal y sus modificatorios, no se le permite a mi representada [PORTO TAXI] intervenir o participar en su establecimiento o modificación, pues dicha restricción atiende a la naturaleza del servicio prestado" (inciso i); es decir, se pretende probar un hecho respecto a lo que se le permite o no a PORTO TAXI al momento en que se establecen las condiciones contractuales por el AICM.

iii. Se señala que: "al tratarse de un servicio público el transporte de taxi que prestan los particulares con autorización del Estado, el contrato de acceso a la zona federal que celebró mi representada [PORTO TAXI] con el AICM debe considerar las necesidades colectivas" (inciso j); es decir, se pretende probar un hecho respecto a lo que debe considerar el contrato que celebró el AICM con PORTO TAXI.

iv. Que ni las otras agrupaciones distintas al absolvente que corresponda: "ni los permisionarios que están adscritos a las mismas" pueden intervenir en la fijación de derechos, obligaciones y tarifas (inciso m); es decir, se pretende probar un hecho de las otras agrupaciones y sus permisionarios.

v. En el caso de la confesional afrecida a cargo de NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA, que: "no hay y no ha existido disposición en contrato o convenio alguno entre AICM y [CONFORT] en donde se establezca como beneficio exclusivo la prestación del servicio con camionetas tipo suburban" (inciso w); es decir, PORTO TAXI pretende probar un hecho respecto del AICM y otra agrupación de permisionarios (CONFORT).

De lo anterior se advierte que los hechos que PORTO TAXI pretende probar no constituyen hechos propios de CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA. Asimismo, en el caso, su dicho no implicaría un perjuicio para los citados agentes económicos, lo cual es también un elemento esencial de la prueba confesional.[172]

Así, la prueba confesional ofrecida mediante el desahogo de posiciones tiende precisamente a provocar la aceptación de hechos que se consideran propios del absolvente en todo aquello que perjudique a sus intereses. De esta forma, en primer lugar resulta ocioso ofrecer la prueba de posiciones a cargo de otro emplazado, cuando los hechos que se pretenden demostrar en realidad no son propios del absolvente,

[172] El pie de página correspondiente señala: "*Resulta aplicable por analogía la siguiente jurisprudencia emitida por el Poder Judicial de la Federación: "****PRUEBA CONFESIONAL EN EL JUICIO LABORAL. LAS POSICIONES QUE SE FORMULEN EN RELACIÓN CON HECHOS QUE NO SON PROPIOS DEL ABSOLVENTE, NO DEBEN CALIFICARSE DE LEGALES, PUES CARECEN DE VALOR PROBATORIO****. De conformidad con la jurisprudencia emitida por la otrora Cuarta Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada con el número 76 en el Apéndice al Semanario Judicial de la Federación 1917-2000, Tomo V, Materia del Trabajo, página 67, de rubro: "CONFESIÓN EN EL PROCEDIMIENTO LABORAL.",* ***por confesión debe entenderse el reconocimiento que una persona hace de un hecho propio invocado en su contra, y ello sólo produce efectos en lo que perjudica a quien la hace;*** *por lo que si en un juicio laboral al absolvente se le formulan* ***posiciones que contienen un hecho que no le es propio, sino que corresponde a una diversa persona,*** *dichas posiciones no deben calificarse de legales, pues* ***carecen de valor probatorio, porque de ser así se desvirtuaría la naturaleza de la prueba confesional*** *[énfasis añadido]". Registro: 165190. Época: Novena Época. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Jurisprudencia. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXXI. Febrero de 2010. Materia(s): Laboral. Tesis: IV.3o.T. J/84. Página: 2705*".

sino de otras personas: como el AICM y otras agrupaciones, incluyendo a PORTO TAXI. A nada práctico llevaría el desahogo de dicho medio de convicción, en tanto que la confesión sólo puede surtir efectos respecto de los hechos propios del absolvente. Lo contrario llevaría al absurdo de considerar que se puede confesar sobre hechos de terceros cuando el propio artículo 199, fracción III del CFPC establece lo contrario.[173]

En este sentido, al no tratarse de hechos propios que podrían perjudicar a CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA, el desahogo de las mismas es ocioso en tanto no produciría efectos en el procedimiento de conformidad con el artículo 96 del CFPC, que indica: "La confesión sólo produce efecto en lo que perjudica al que la hace; pero si la confesión es la única prueba contra el absolvente, debe tomarse íntegramente, tanto en lo que lo favorezca como en lo que lo perjudique [énfasis añadido]".

En este orden de ideas, se advierte que lo que en realidad pretende PORTO TAXI es acreditar el grado de responsabilidad del AICM en la práctica imputada en el OPR y no la responsabilidad de quienes desahogarían las confesionales que ofreció (CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA), lo que desvirtuaría ***la propia naturaleza de la prueba confesional, toda vez que dicha probanza tiene como fin que la parte que la propone se beneficie y al mismo tiempo, en su caso, perjudicar a quien las absuelve.*** *De esta forma, se advierte que al ofrecerse esta prueba en estos términos va también en contra de la misma naturaleza de la prueba confesional, por lo que debe considerarse que* ***su ofrecimiento no se realizó conforme a Derecho****.*

Así, no tiene sentido admitir una confesional cuyo desahogo no va a perjudicar a quien absuelva las posiciones que se le formulen. No obstante, PORTO TAXI pretende probar como hecho propio de los absolventes que:

i) En realidad el AICM es quien fija las condiciones de contratación para permitir a las agrupaciones de taxis el acceso a la zona federal, por lo cual CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB y los permisionarios no tendrían en realidad la posibilidad de reflejar su voluntad en el contenido de los contratos (ello sucede en los incisos a, b, c, f, g, i, k, l, p, q y r);

ii) "[…] no existe voluntad conjunta o combinada entre agentes económicos para disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia dentro del AICM" (inciso s); y que

iii) la entrada de EXCELENCIA no cambió las condiciones preexistentes entre el AICM y el absolvente en cuanto a tarifas, ni se estableció algún acuerdo preferencial, y que tampoco derivado de esa entrada se solicitaron quitas, descuentos o cancelación de deudas al AICM ni se negociaron nuevas condiciones de contratación (incisos v y w).

En virtud de lo anterior y tomando en consideración que:

a. El artículo 33, fracción II, párrafo segundo de la LFCE establece que: "[…] Son admisibles todos los medios de prueba. ***Se desecharán aquéllos que no sean ofrecidos conforme a derecho****, no tengan relación con los hechos materia del procedimiento* ***o sean ociosos****".*

*b. El numeral 96 del CFPC establece que: "****La confesión sólo produce efecto en lo que perjudica al que la hace****; pero si la confesión es la única prueba contra el absolvente, debe tomarse íntegramente, tanto en lo que lo favorezca como en lo que lo perjudique [énfasis añadido]".*

---

[173] El pie de página correspondiente señala: "*Dicho artículo establece: "La confesión expresa hará prueba plena cuando concurran, en ella, las circunstancias siguientes: […] III.-* ***Que sea de hecho propio o, en su caso, del representado*** *o del cedente, y* ***concerniente al negocio*** *[énfasis añadido]*"".

*c. El artículo 199, fracción III del CFPC establece que: "La confesión expresa hará prueba plena cuando concurran, en ella, las circunstancias siguientes: [...] III.- **Que sea de hecho propio o, en su caso, del representado** o del cedente, y **concerniente al negocio** [énfasis añadido]".*

Las pruebas referidas en este apartado deben desecharse por no estar ofrecidas conforme a Derecho y por ser ociosas, al no constituir hechos propios de quienes el oferente pretende sean desahogadas, o bien, tratarse de hechos que no perjudicarían al absolvente, desvirtuando así la naturaleza misma de las pruebas confesionales.

***C.** Por otro lado, algunos de los hechos que PORTO TAXI pretende probar en realidad sólo refrendan lo que señala el OPR y por lo tanto pretender probarlos resulta **ocioso**. Lo anterior se hace patente de lo siguiente:*

i. "Que la falta de celebración del Contrato de Acceso a la Zona Federal con el AICM impide prestar el servicio de taxi dentro de esa zona federal" (inciso e);

ii. "Que su representada así como los permisionarios que están adscritos a la misma, previamente a la prestación del servicio debieron reunir los requisitos solicitados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además de firmar un contrato de acceso a la zona federal con el AICM" (inciso n); y

iii. "Que la suscripción del contrato de Acceso a la Zona Federal como sus convenios modificatorios, son un mero requisito para representar el servicio de taxi en esa zona federal" (inciso o).

En efecto, en la página 65 del OPR se indica que:

"[...] los agentes económicos que proporcionan o pretendan proporcionar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO, [...] deben contar, sin importar su naturaleza jurídica, con el permiso otorgado por la SCT para prestar el servicio público federal de transporte de pasajeros en el AEROPUERTO; firmar en su momento con AICM contrato de acceso a la zona federal del AEROPUERTO y ESTACIONAMIENTO; así como cumplir con los requisitos técnicos estipulados en la normatividad mencionada [...]".[174]

De igual forma, se advierte que tampoco se discute en el OPR que sea correcto o incorrecto: "fijar el precio de las tarifas" o "establecer los derechos ni las obligaciones de manera convencional, con cada familia, permisionario, empresa moral, comercio o industria que necesite prestar el servicio de autotransporte terrestre de taxi en zona federal" (inciso l), y mucho menos que se hubiera o no establecido: "como beneficio exclusivo la prestación del servicio con camionetas tipo suburban" o que las demás agrupaciones tengan o no camionetas de ese tipo: "aunque no con la cantidad, presentación y eficiencia" de PORTO TAXI (inciso w).

El OPR no imputa probable responsabilidad a PORTO TAXI por el hecho de que CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA tengan o no: "más de 75 unidades para prestar el servicio de taxi federal" o que supuestamente las "demás agrupaciones" tengan: "como mínimo 300 unidades al servicio de la prestación de taxi en el aeropuerto" (inciso u), lo cual es por demás contradictorio, en tanto que en todos los casos PORTO TAXI pretende probar que cada una de las agrupaciones tiene setenta y cinco unidades, pero al mismo tiempo señala que cada una de las agrupaciones señaladas tiene como mínimo trescientas unidades.

*Así, resultaría **ocioso** desahogar una confesión respecto de hechos que sólo confirman lo que señala el OPR o que no se discuten en el procedimiento seguido en forma de juicio.*

[174] El pie de página correspondiente señala: "Folio 31532.

D. *Aunado a lo anterior, por lo que hace a la confesional a cargo de EXCELENCIA, se aclara que esta última –al ser denunciante – es coadyuvante de esta autoridad y no tiene el carácter de parte y por ende las obligaciones o prerrogativas conferidas a quienes fueron emplazados en el procedimiento.*[175]

Se entiende que la prueba confesional consiste en el reconocimiento expreso o tácito, que hace una de las partes de hechos que le son propios, relativos a las cuestiones controvertidas y que le perjudican. En este sentido, PORTO TAXI no puede pretender que se admita una confesional a cargo de la denunciante, cuyo desahogo no podría producir efectos en su contra en tanto no se encuentra emplazada al presente procedimiento.

En este aspecto, resulta aplicable la tesis LXIX/2008 de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la cual se advierte que ya existen pronunciamientos respecto a que los denunciantes no se convierten en parte de los procedimientos de competencia en los siguientes términos:

*"**COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 24, FRACCIÓN II, DEL REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL RELATIVA, QUE REGULA LA FORMA DE ACREDITAR LA PERSONALIDAD DEL REPRESENTANTE LEGAL DEL DENUNCIANTE, NO VULNERA EL PRINCIPIO DE EQUIDAD PROCESAL (LEGISLACIÓN VIGENTE HASTA EL 12 DE OCTUBRE DE 2007).** El citado precepto reglamentario, vigente hasta el 12 de octubre de 2007, al permitir que el denunciante justifique su personalidad con copia simple de los documentos que la acrediten, no vulnera el principio de equidad procesal entre las partes, en virtud de que **no se está ante un procedimiento seguido en forma de juicio en el cual tenga la calidad de parte -como lo sería el actor en un procedimiento jurisdiccional-**, sino de cualquier persona -en el caso de prácticas monopólicas absolutas- o del afectado -en las demás prácticas o concentraciones prohibidas por la ley- que denuncia por escrito ante la Comisión Federal de Competencia al probable responsable por la comisión de tales conductas, según lo establece el artículo 32 de la Ley Federal de Competencia Económica. Además, **la razón por la cual el denunciante no se convierte en actor se debe a que el objetivo del referido procedimiento es que el Estado mantenga la estabilidad económica en la competencia de los mercados, es decir, se dirige a una generalidad: a todo el sector económico, y no al interés de un particular**, incluso cuando aparentemente el afectado en primer plano sea el propio denunciante, pues al proteger a todo el sector también se le estará protegiendo, en tanto que los particulares que denuncian las prácticas monopólicas son los afectados mediatos, mientras que la sociedad en general lo es en forma inmediata [énfasis añadido]".*[176]

Así las cosas, no es admisible la prueba confesional a cargo de quien no es parte de la controversia, como es el caso de EXCELENCIA.[177] *Por tanto, el desahogo de dicha prueba resulta también* ***ocioso*** *y su ofrecimiento* ***no se ha realizado conforme a Derecho****.*

---

[175] El pie de página correspondiente señala: "El artículo 29, párrafo último del RLFCE establece que: "*El escrito de denuncia a que se refiere el artículo 32 de la Ley, debe contener:* [...] ***El denunciante puede presentar información o documentación adicional, hasta antes del acuerdo de conclusión del periodo de investigación, para coadyuvar en la sustanciación de la investigación*** [énfasis añadido]". Por su parte, el artículo 46, párrafo último del RLFCE establece que: "[...] *En su caso, se dará vista al denunciante para que coadyuve con la Comisión y adicione el interrogatorio o el cuestionario, previa calificación de la Comisión de las preguntas o interrogatorios* [...] [énfasis añadido]".

[176] El pie de página correspondiente señala: "*Amparo en revisión 174/2007. Coca-Cola Femsa, S.A. de C.V. y otra. Época: Novena Época. Registro: 169348. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXVIII, Julio de 2008. Materia(s): Administrativa, Constitucional. Página: 454*".

[177] El pie de página correspondiente señala: "*Al respecto, resultan aplicables por analogía los siguientes criterios del Poder Judicial de la Federación: i) "**TESTIMONIAL EN EL AMPARO. ES ADMISIBLE LA QUE SE ANUNCIA A CARGO DE QUIEN FUNGIO COMO ABOGADO DE UNA DE LAS PARTES EN EL JUICIO NATURAL, SIN QUE EL INTERROGATORIO FORMULADO LA CONVIERTA EN CONFESIONAL**. Debe ser admitida la prueba testimonial que se anuncia en un juicio de garantías a cargo de quien fue abogado de uno de los contendientes en la controversia natural, porque lo que a dichas pruebas les da*

Por los motivos expuestos, con fundamento en el artículo 33, fracción III de la LFCE, se ***desechan*** *las confesionales a cargo de CONFORT, NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y EXCELENCIA, referidas en este apartado* [...] [énfasis añadido]".

Posteriormente, tal y como se indicó en el acuerdo de dieciocho de diciembre de dos mil quince[178] emitido por el titular de la DGAJ: "*El promovente* [PORTO TAXI] *pretende asimilar el verbo "calificar" (que en el CFPC es utilizado a efecto de calificar las posiciones, no a efecto de "calificar la prueba" como erróneamente refiere), al verbo "admitir", el cual conlleva el análisis de los requisitos previstos en el artículo 33, fracción III, párrafo segundo de la LFCE, esto es, el análisis respecto a si la prueba confesional ofrecida por PORTO TAXI a cargo de EXCELENCIA: (1) fue ofrecida conforme a Derecho; (2) tiene relación con los hechos materia del procedimiento o (3) es ociosa.* - - - - - [...] *En este tenor, esta autoridad tiene la obligación de analizar si la admisión de determinada prueba es procedente o no (ello incluye la prueba confesional), en términos de los requisitos de procedencia referidos, con anterioridad a la calificación de las posiciones correspondientes, pues es precisamente con la expresión del hecho o hechos que pretenda probar el oferente, que esta autoridad se encuentra en posibilidad de analizar si la prueba fue ofrecida conforme a Derecho, si el objeto de la prueba tiene relación con los hechos materia del procedimiento o si la prueba es ociosa.* - - - - - *Adicionalmente,* ***es incorrecto que sólo hasta la calificación de las posiciones esta autoridad se encuentre facultada para determinar si la admisión de determinada prueba es procedente o no*** [...] [como señala PORTO TAXI]; ***ello llevaría al absurdo de que esta autoridad esté obligada a admitir la totalidad de las pruebas confesionales que los agentes económicos ofrezcan hasta en tanto se desahogue la diligencia y califique de legales o no las posiciones presentadas dejando sin efectos el párrafo segundo de la fracción III del artículo 33 de la LFCE*** [...] [énfasis añadido]".[179]

En este sentido, se concluye los argumentos de PORTO TAXI son **infundados**, puesto que tal como se señaló en el acuerdo referido, para que la calificación de las posiciones se lleve a cabo el día del desahogo de la prueba confesional de conformidad con los artículo 99 y 105 del CFPC, es condición

---

el nombre es su propia naturaleza y no el contenido del interrogatorio respectivo. Porque, en efecto, ***si por confesional se entiende "el reconocimiento expreso o tácito, que hace una de las partes de hechos que le son propios, relativos a las cuestiones controvertidas y que le perjudican"****, en tanto que testigo es "toda persona que tiene conocimiento de los hechos controvertidos y que no es parte en el juicio respectivo (`Diccionario de Derecho Procesal Civil' de Eduardo Pallares, Vigésima Primera Edición, Editorial Porrúa, páginas 175 y 765)"; estas definiciones permiten arribar a la conclusión de que si la persona a cuyo cargo se ofreció la testimonial no es parte en el juicio de amparo por no encuadrar en ninguna de las hipótesis del artículo 5o. de la Ley de Amparo (no es quejoso, tercero perjudicado, autoridad responsable, ni agente del Ministerio Público Federal), es incorrecto su desechamiento por estimarse que constituye una confesional". Época: Novena Época. Registro: 202526. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo III. Mayo de 1996. Materia(s): Común. Página: 706.; ii) "****PRUEBA CONFESIONAL. CUANDO SE OFRECE A CARGO DE PERSONAS QUE DEJARON DE TENER EL CARACTER DE DEMANDADAS, SU DESECHAMIENTO NO ES VIOLATORIO DE GARANTIAS INDIVIDUALES****. En términos de lo dispuesto por el artículo 786 de la Ley Federal del Trabajo, cada parte podrá solicitar se cite a su contraparte a absolver posiciones, por lo que si varias personas son demandadas, pero sólo se admite la demanda respecto de alguna de ellas, el desechamiento de la confesional que se ofrezca a cargo de las que fueron excluidas de la litis, no es violatorio de garantías individuales, pues al dejar de ser contrapartes del actor ya no podrán ser citadas con ese carácter para absolver posiciones". Octava Época. Registro: 225939. Semanario Judicial de la Federación. Tomo V., Segunda Parte-1, Enero-Junio de 1990. Materia(s): Laboral. Página: 362; y iii) "****CONFESION DE PERSONA AJENA A LA CONTROVERSIA, INVALIDEZ DE LA.*** *No se violan las disposiciones a que se contraen los artículos 527 y 529 de la Ley Federal del Trabajo, si una Junta desecha la prueba de confesión consistente en unas posiciones que se articulen a persona ajena a la controversia, pues tal confesión hubiera carecido de valor probatorio y, por tanto, sería inútil el desahogo de esa prueba". Época: Quinta Época. Registro: 377918. Cuarta Sala. Semanario Judicial de la Federación. Tomo LXV. Materia(s): Laboral. Página: 209".*

[178] Folios 35205 a 35209.

[179] Folios 35206 y 35207.

necesaria que la prueba confesional **haya sido admitida** por haber colmado los requisitos estipulados en la ley específica para el procedimiento en que se actúa, es decir la LFCE; ya que en caso de no cumplir con las formalidades exigidas por el marco regulatorio aplicable (la LFCE y el RLCE), el medio de prueba ofrecido debe desecharse (como ocurrió en el caso concreto), sin que resulte necesario entrar a la calificación del pliego de posiciones al no cumplir con el requisito de procedencia previo para su admisión.

En el caso de haber admitido que EXCELENCIA desahogase una prueba confesional, se habría desvirtuado la naturaleza misma de la prueba confesional, esto es así, pues los hechos –cualesquiera que hubieren sido estos– que hipotéticamente hubiese llegado a absolver EXCELENCIA, en nada le habrían perjudicado, toda vez que EXCELENCIA no es emplazado, sino el denunciante de la práctica anticompetitiva que nos ocupa, por lo que dicha prueba fue propiamente desechada por no estar ofrecida conforme a Derecho y por ser ociosa.

En este sentido, se indica que la prueba confesional consiste en el reconocimiento expreso o tácito, que hace una de las partes de hechos que le son propios, relativos a las cuestiones controvertidas y que le perjudican. Así, PORTO TAXI no podía pretender que se admitiera una confesional a cargo de la denunciante, cuyo desahogo no habría producido efectos en su contra en tanto no se encontraba emplazada al presente procedimiento. Se reitera que EXCELENCIA no tiene el carácter de emplazado, y por ende tampoco tiene las obligaciones o prerrogativas conferidas a quienes sí fueron emplazados en el procedimiento seguido en forma de juicio, como lo es el derecho de defensa en contra del OPR.[180]

En este aspecto, resulta aplicable la tesis LXIX/2008 de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (que fue incluida en el acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince), en la cual se advierte que ya existen pronunciamientos respecto a que los denunciantes no se convierten en parte de los procedimientos de competencia en los siguientes términos:

> "***COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 24, FRACCIÓN II, DEL REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL RELATIVA, QUE REGULA LA FORMA DE ACREDITAR LA PERSONALIDAD DEL REPRESENTANTE LEGAL DEL DENUNCIANTE, NO VULNERA EL PRINCIPIO DE EQUIDAD PROCESAL (LEGISLACIÓN VIGENTE HASTA EL 12 DE OCTUBRE DE 2007).*** *El citado precepto reglamentario, vigente hasta el 12 de octubre de 2007, al permitir que el denunciante justifique su personalidad con copia simple de los documentos que la acrediten, no vulnera el principio de equidad procesal entre las partes, en virtud de que* ***no se está ante un procedimiento seguido en forma de juicio en el cual tenga la calidad de parte -como lo sería el actor en un procedimiento jurisdiccional-****, sino de cualquier persona -en el caso de prácticas monopólicas absolutas- o del afectado -en las demás prácticas o concentraciones prohibidas por la ley- que denuncia por escrito ante la Comisión Federal de Competencia al probable responsable por la comisión de tales conductas, según lo establece el artículo 32 de la Ley Federal de Competencia Económica. Además,* ***la razón por la cual el denunciante no se convierte en actor se debe a que el objetivo del referido procedimiento es que el***

[180] El artículo 29, párrafo último del RLFCE establece que: "*El escrito de denuncia a que se refiere el artículo 32 de la Ley, debe contener:* [...] ***El denunciante puede presentar información o documentación adicional, hasta antes del acuerdo de conclusión del periodo de investigación, para coadyuvar en la sustanciación de la investigación*** [énfasis añadido]". Por su parte, el artículo 46, párrafo último del RLFCE establece que: "[...] *En su caso, se dará vista* ***al denunciante para que coadyuve con la*** *Comisión y adicione el interrogatorio o el cuestionario, previa calificación de la Comisión de las preguntas o interrogatorios* [...] [énfasis añadido]".

> ***Estado mantenga la estabilidad económica en la competencia de los mercados, es decir, se dirige a una generalidad: a todo el sector económico, y no al interés de un particular****, incluso cuando aparentemente el afectado en primer plano sea el propio denunciante, pues al proteger a todo el sector también se le estará protegiendo, en tanto que los particulares que denuncian las prácticas monopólicas son los afectados mediatos, mientras que la sociedad en general lo es en forma inmediata* [énfasis añadido]".[181]

Finalmente, respecto a la diferencia entre "confesión expresa" y "prueba confesional" que PORTO TAXI alega, se reitera lo establecido en el acuerdo de dieciocho de diciembre de dos mil quince: "[…] *respecto de su manifestación en el sentido de que el artículo 199 no es aplicable a la prueba confesional de posiciones debido a que se refiere a la confesión expresa, cuestión que según PORTO TAXI es distinta a la confesional de posiciones,* ***se indica a PORTO TAXI que no existe la supuesta dicotomía que platea entre la confesión expresa y la confesión derivada de la absolución de posiciones****. En efecto, claramente el artículo 95 del CFPC establece que la confesión expresa es "la que se hace clara y distintamente, ya al formular o contestar la demanda, ya absolviendo posiciones, o en cualquier otro acto del proceso". Esto quiere decir que la confesión derivada de la absolución de posiciones es una especie de confesión expresa, lo cual incluso es reconocido por PORTO TAXI en su escrito cuando señala que la confesión expresa "implica el reconocimiento de un hecho que también puede hacerse al absolver posiciones". Por tanto,* ***claramente el artículo 199 del CFPC es aplicable al caso de que se absuelvan posiciones y particularmente respecto a la necesidad de que se trate de hechos propios del absolvente, sin que exista la diferencia que artificialmente plantea PORTO TAXI*** […] [énfasis añadido]".[182]

En ese sentido, al ser infundados los argumentos analizados a la luz de los acuerdos emitidos al respecto; con fundamento en el artículo 275, párrafo tercero del CFPC, se determina que el desechamiento de la prueba confesional ofrecida por PORTO TAXI a cargo de la denunciante EXCELENCIA, se realizó en apego a Derecho y de conformidad con lo establecido en los artículos 33, fracción III y 34 bis, *in fine*, de la LFCE, en relación con los artículos 95, 96 y 199 del CFPC.

2.2 Incorrecta calificación de posiciones

El diecisiete de marzo de dos mil dieciséis[183] el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por desahogada la prueba confesional a cargo del AICM y se hizo constar que dicho emplazado manifestó en diversas respuestas a las posiciones contenidas en el oficio DGAJ-CFCE-2016-018 que: "[...] *ese órgano calificó ilegalmente la presente posición pues es insidiosa* [...]", señalando como aplicables los artículos 99 y/o 101 del CFPC.

Por tratarse de una cuestión previa, al ser una violación intraprocesal alegada por el AICM durante la secuela del procedimiento, se procede a analizar el argumento esgrimido en el escrito presentado por el AICM en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis,[184] respecto del cual el AICM alegó que:

---

[181] Época: Novena Época. Registro: 169348. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXVIII, Julio de 2008. Materia(s): Administrativa, Constitucional. Página: 454.
[182] Folio 35208.
[183] Folios 37745 a 37750.
[184] Folios 37364 a 37436.

La COFECE calificó ilegalmente como "legales" las posiciones 12, 13, 14, 18, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 76, 78, 79, 81, 83, 96, 101, 101, 116, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 132 y 133 formuladas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; así como las posiciones formuladas por PORTO TAXI identificadas con los numerales 11, 18, 27, 31, 38, 46 y 47 de la prueba confesional a mi cargo, pues son insidiosas en términos de los artículos 99 y 101 del CFPC.

Las manifestaciones del AICM resultan **inoperantes** por **gratuitas**.

En efecto, los artículos 99 y 101 del CFPC establecen que: "*Las posiciones deben articularse en términos claros y precisos; no han de ser insidiosas; deben ser afirmativas, procurándose que cada una no contenga más de un hecho, y éste ha de ser propio del que declara.* [...y...] *Se tienen por insidiosas las preguntas que se dirigen a ofuscar la inteligencia del que ha de responder, con el objeto de obtener una confesión contraria a la verdad*"; no obstante, el AICM se limitó a indicar que las posiciones indicadas en su argumento eran insidiosas, sin especificar cómo es que lo eran o en qué medida ofuscaron la inteligencia del absolvente con la finalidad de obtener una confesión que fuera contraria a la verdad.

Por ello, esta autoridad se ve imposibilitada para entrar al estudio de su argumento, en tanto se trata de una mera afirmación sin elementos adicionales de convicción que permitan pronunciarse sobre la ilegalidad o no de la calificación de posiciones alegada.

Sin perjuicio de lo anterior, en el acuerdo emitido el diecisiete de marzo de dos mil dieciséis, con fundamento en el artículo 109 del CFPC, el titular de la DGAJ calificó nuevamente las posiciones identificadas con los numerales 12, 13, 14, 18, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 76, 78, 79,81, 83, 101, 101, 116, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 132 y 133 formuladas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; y las posiciones formuladas por PORTO TAXI identificadas con los numerales 11, 18, 27, 31, 38, 46 y 47, al haber sido claras, afirmativas, no contener más de un hecho, referirse a hechos propios del AICM y, contrario a lo pretendido por el AICM, no ser insidiosas.

Así las cosas, al ser **inoperantes** los argumentos analizados a la luz del acuerdo emitido al respecto; con fundamento en el artículo 275, párrafo tercero del CFPC, se determina que la calificación de las posiciones de la prueba confesional a cargo del AICM ofrecida por SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI se realizó en apego a Derecho y de conformidad con lo establecido en los artículos 33, fracción III y 34 bis, *in fine*, de la LFCE, con relación a los artículos 99, 101, 103 y 105 del CFPC.

Adicionalmente, la posición número 96 formulada por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN versa sobre un hecho que no es propio del AICM

Este argumento es **fundado**. Sin embargo, se observa que la violación alegada ya fue subsanada por el titular de la DGAJ en el acuerdo referido, pues tuvo por realizada la manifestación del AICM sobre la ilegalidad de la posición número 96 de las posiciones formuladas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en el sentido que: "[...] *la prueba confesional versa sobre hechos propios y no de tercero, como es el caso de ASA* [ASA], *pues contraviene lo dispuesto por el artículo 99 del Código Federal de*

Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Competencia Económica [...]", y en atención a ello, en ese mismo acuerdo, con fundamento en el artículo 109 del CFPC,[185] calificó de ilegal esa posición, pues el AICM acreditó que la misma no versaba sobre hechos propios del AICM.

En este sentido, aún y cuando le asiste la razón al AICM en cuanto a la errónea calificación realizada inicialmente respecto a esa posición, dicha violación fue solventada por el propio titular de la DGAJ al calificar finalmente como ilegal la posición noventa y seis (96): "*Que conoce la fecha de vencimiento de los contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento celebrados entre Aeropuertos y Servicios Auxiliares y los permisionarios asociados a SITIO 300*", que a su vez, no fue tomada en cuenta en el apartado de "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de esta resolución.

De lo anterior se colige que las violaciones alegadas no trascienden al resultado de esta resolución.

2.3. Supuesta imposibilidad de acceder al EXPEDIENTE

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron:[186]

a. **Por lo que hace al título "*B. Oferentes del SERVICIO DE TAXI*", inciso d del OPR, ni se afirma ni se niega, toda vez que "*no se incluyó ningún tipo de información*" en el OPR y pese a que formamos parte del EXPEDIENTE y se nos da el carácter de probables responsables, acudimos ante la autoridad para verificar la totalidad de la información del EXPEDIENTE y se nos negó el acceso bajo el argumento de que se trataba de información confidencial, lo cual nos coloca en estado de indefensión.**

b. **Respecto del título "*Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*" numeral 4 del OPR, ni se afirma ni se niega, toda vez que se le impidió "*accesar*" a uno de nuestros autorizados a la información completa del OPR, bajo el argumento de que la versión que se nos había notificado era la misma que obraba en el EXPEDIENTE; ello nos coloca en estado de indefensión y trasgrede las garantías de legalidad y certeza jurídica consagradas en los artículos 14 y 16 de la CPEUM, lo cual es suficiente para que se determine la improcedencia de la responsabilidad que se nos pretende imputar.**

   Respecto del título "*Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*" numeral 3 del OPR, ni se afirma ni se niega, toda vez que en este aspecto no se incluyó ningún tipo de información y pese a que se acudió a verificar la totalidad de la información del expediente, se negó el acceso a la misma, bajo el argumento de que se trataba de información confidencial, lo cual nos extraña porque somos parte del EXPEDIENTE y al privarnos el acceso a la totalidad de la información se nos coloca en estado de indefensión, lo cual debe considerarse al resolver.

---

[185] Dicho precepto establece que: establece que: "[...] *Si la parte estimare ilegal una pregunta, podrá manifestarlo al tribunal, **a fin de que vuelva a calificarla**. Sí se declara procedente, se le repetirá para que la conteste, apercibida de tenerla por confesa, si no lo hace* [énfasis añadido]".

[186] Páginas 6 (último párrafo) y 8 (párrafo tercero, parte del párrafo quinto y el sexto párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 10 (primer párrafo), 11 (último párrafo), y 12 (parte del segundo párrafo y el tercer párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 8 (tercer párrafo), 9 (último párrafo y su continuación hasta la página 10) y 10 (parte del tercer párrafo y el párrafo cuarto) de YELLOW CAB.

Los argumentos son **inoperantes** por ser **manifestaciones gratuitas** o partir de **premisas erróneas**, como se explica a continuación.

En primer lugar, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se limitan a afirmar que se les negó el acceso a la información del EXPEDIENTE, sin acreditar o señalar siquiera las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que supuestamente ocurrió la negativa de acceso a que se refieren, por lo que esta autoridad se ve imposibilitada para realizar el estudio de fondo de sus manifestaciones al no contar con información medianamente clara para ubicar la supuesta violación a su derecho de defensa. En consecuencia, el hecho que las emplazadas afirmen sin más que se les negó el acceso al EXPEDIENTE, es una manifestación **gratuita** y por lo tanto **inoperante**.

Sin perjuicio de lo anterior, se considera necesario hacer las siguientes precisiones en tanto las emplazadas obviaron el texto del artículo 31 bis de la LFCE, y por lo tanto, el argumento que alega una violación de garantías por no haberles concedido acceso al EXPEDIENTE es **inoperante** por partir de **premisas erróneas**, de conformidad con el siguiente análisis.

En el artículo 31 bis, párrafo segundo de la LFCE[187] se distinguen dos momentos relativos al acceso a los expedientes que esta autoridad tramita: **[1]** durante la investigación, y **[2]** durante la secuela del procedimiento seguido en forma de juicio.

En el primer caso, el acceso al EXPEDIENTE durante la investigación está prohibido, es decir, iniciada la investigación y hasta la emisión y notificación del respectivo oficio de probable responsabilidad. Durante esta etapa, la AI recaba información y documentación en torno a la investigación en trámite con el fin de allegarse de los medios de prueba que permitan presumir la existencia o determinar la inexistencia de prácticas monopólicas o concentraciones violatorias de la LFCE, y analiza dicha información **sin que ello trascienda a la esfera jurídica** de los agentes económicos que hubieren sido denunciados o formen parte de la investigación,[188] pues hasta este punto no existe un

---

[187] Dicho precepto establece que: "[…] ***Durante la investigación, la Comisión no permitirá el acceso al expediente*** *y,* ***en la secuela del procedimiento, únicamente los agentes económicos con interés jurídico en éste podrán tener acceso al mismo****, excepto a aquella información clasificada como confidencial* […] [énfasis añadido]".

[188] Sirve de apoyo la siguiente tesis de jurisprudencia emitida por el PJF: "***COMPETENCIA ECONÓMICA. LAS ACTUACIONES PRACTICADAS EN LAS ETAPAS DE INVESTIGACIÓN Y DE AUDIENCIA DEL PROCEDIMIENTO PARA INDAGAR LA EXISTENCIA DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS SEGUIDO POR LA COMISIÓN FEDERAL RELATIVA, ASÍ COMO EL OFICIO DE PRESUNTA RESPONSABILIDAD EMITIDO EN ÉSTA, NO AFECTAN EL INTERÉS JURÍDICO DE LOS AGENTES ECONÓMICOS DENUNCIADOS PARA EFECTOS DE LA PROCEDENCIA DEL JUICIO DE AMPARO.*** *El procedimiento de investigación de prácticas monopólicas seguido por la Comisión Federal de Competencia consta de tres etapas: investigación, audiencia en forma de juicio e impugnación. En ese contexto,* ***las actuaciones practicadas durante la primera de esas etapas no trascienden a la esfera jurídica de los agentes económicos denunciados para efectos de la procedencia del juicio de amparo, dado que la admisión de la denuncia y su publicación, la posibilidad de ampliar los hechos relativos o iniciar nuevos procedimientos, o bien, la obligación de toda persona de proporcionar información relacionada con los hechos denunciados, así como la de presentarse a declarar, constituyen sólo el inicio de una fase en la que no existe todavía la determinación de los hechos y normas cuya violación pueda constituir una infracción, ni la plena identificación del sujeto a quien deberá oírse en defensa como probable responsable****, pues su objetivo es recabar los medios de prueba que permitan presumir la existencia de actos o prácticas prohibidos por la Ley Federal de Competencia Económica. Asimismo, el oficio de presunta responsabilidad a que se refiere el artículo 30 del reglamento de la aludida ley, emitido en la fase de audiencia, tampoco afecta el interés jurídico de la persona a quien se dirige, pues será hasta que se dicte la resolución del recurso de reconsideración (etapa de impugnación), cuando sea posible controvertirlo*

pronunciamiento formal que acredite siquiera presuntivamente que algún agente económico cometió alguna infracción a la LFCE. Así, es hasta la emisión y notificación del correspondiente oficio de probable responsabilidad cuando las emplazadas o el denunciante, de ser el caso, pueden tener acceso al expediente.

En este orden de ideas, en el supuesto de que las emplazadas hubieren acudido a revisar el EXPEDIENTE mientras este se encontraba en etapa de investigación (sin que de ello se tenga constancia en el EXPEDIENTE y sin que se tenga certeza de que sea eso a lo que se refieren las emplazadas), es claro que la negativa de acceso habría sido realizada conforme a Derecho en términos del artículo 31, párrafo segundo de la LFCE.

Ahora bien, en el segundo caso, el acceso al EXPEDIENTE durante el procedimiento seguido en forma de juicio está permitido únicamente a agentes económicos que tengan interés jurídico en el procedimiento o a sus autorizados, con excepción de la información clasificada como confidencial de la que el agente económico no sea su titular; con ello se actualizan las formalidades esenciales del procedimiento que garanticen una oportuna defensa a quienes hayan sido emplazados.

Al momento en que fueron emplazadas al procedimiento SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB,[189] así como los demás agentes económicos señalados en el OPR, tuvieron conocimiento que el EXPEDIENTE estaba a su disposición para consulta. Lo anterior se hace patente en el resolutivo cuarto del OPR que señala: "[…] ***CUARTO.-*** *En el evento de que los emplazados deseen verificar la información vertida en el presente OPR,* ***se hace de su conocimiento que en los archivos de esta COMISIÓN obra un expediente identificado bajo el número que al rubro se cita, mismo que podrán consultar*** *y en el que podrán promover aquellas personas que previamente hayan sido autorizadas para tales efectos* […] [énfasis añadido]".[190]

Sin embargo, desde que surtió efectos la notificación del OPR, y hasta el momento en el que presentaron sus contestaciones al mismo,[191] NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, a través de sus representantes legales o autorizados, en ningún momento acudieron a esta COFECE a verificar la información del EXPEDIENTE; no hay constancia en el EXPEDIENTE que acredite que alguna de las personas referidas hubiere acudido a las instalaciones de esta autoridad a efecto de verificar el EXPEDIENTE.

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, cada vez que un agente económico con interés jurídico en el procedimiento, a través de su representante legal u autorizado en el EXPEDIENTE, acudió a la COFECE para verificar constancias del EXPEDIENTE, esta autoridad realizó una toma de razón en

---

en la vía jurisdiccional correspondiente [énfasis añadido]". No. Registro: 172,584. Jurisprudencia. Materia(s): Administrativa. Novena Época. Instancia: CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO. Fuente: SJF. XXV, Mayo de 2007. Tesis: I.4o.A. J/51. Página: 1722.

[189] El veinte de julio de dos mil quince a SITIO 300, folio 31574; y NUEVA IMAGEN, folio 31577. El veintiuno de julio de dos mil quince a YELLOW CAB, folio 31583.

[190] Página 98 del OPR (folio 31565).

[191] Folio 32089 para SITIO 300, 33840 para YELLOW CAB y 32647 para NUEVA IMAGEN.

la que un servidor público de la DGAJ asentó las circunstancias de modo, tiempo y lugar de dicha revisión y recabó la firma de quien hubiere comparecido.

Lo anterior se hace patente en las diversas tomas de razón de revisión del EXPEDIENTE que obran por parte de EXCELENCIA, PORTO TAXI y el AICM.[192]

Sin perjuicio de lo anterior, existe evidencia en el EXPEDIENTE de que el C. A A autorizado en términos del artículo 8 del RLFCE por parte de SITIO 300, acudió en dos ocasiones a las instalaciones de la COFECE y revisó el EXPEDIENTE de conformidad con lo siguiente:

[i] el cuatro de diciembre de dos mil quince, a las once horas con cincuenta y un minutos. En esa ocasión, dicho autorizado revisó los folios 34099 a 34179; 34224 a 34232; 34233 a 34519; 34616 a 34680; y 34193 a 34198, según la toma de razón que obra en el EXPEDIENTE;[193] y

[ii] el catorce de diciembre de dos mil quince, a las quince horas con treinta minutos. En esa ocasión, dicho autorizado revisó los folios 34968 a 34975; 34983 a 34999; y 35016 a 35158, diversos folios del EXPEDIENTE (de los cuales tomó fotografías), según la toma de razón que consta en el EXPEDIENTE.[194]

Asimismo, con independencia de que los representantes legales o autorizados de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no acudieron a verificar el EXPEDIENTE en el procedimiento seguido en forma de juicio, resulta **inoperante** el argumento relativo a: "[…] *que se acudió ante esa Autoridad para verificar la totalidad de la información del expediente, se negó el acceso a la misma, **bajo el argumento de que se trataba de información confidencial*** [énfasis añadido]". En este aspecto, las emplazadas no ofrecen prueba alguna para acreditar que efectivamente se les haya negado el acceso a diversa información aduciendo que la misma fuera confidencial, lo cual hace que su planteamiento sea **gratuito.** Asimismo, su señalamiento parte de **premisas erróneas**, en tanto que, suponiendo sin conceder que efectivamente hubieran ocurrido al procedimiento para verificar el EXPEDIENTE, las emplazadas ignoran que existe una prohibición expresa para que esta autoridad proporcione o conceda el acceso a información confidencial en términos del párrafo segundo del artículo 31 bis de la LFCE. Incluso, el párrafo penúltimo del mismo artículo, señala que en ningún caso la Comisión estará obligada a proporcionar la información confidencial.

La razón de ser de esta norma es proteger la posición competitiva del agente económico que hubiere presentado información con ese carácter, de cualquier daño o perjuicio que su divulgación pudiera ocasionar, así como salvaguardar cualquier dato personal que requiera consentimiento para su divulgación, que pueda poner en riesgo la seguridad o cuando por disposición legal se prohíba su divulgación.

Eliminado: tres palabras.

---

[192] Por parte de EXCELENCIA: catorce tomas de razón, folios 31637 a 31639, 34641 bis a 31641 bis 02, 34180 a 34182, 34219 a 34221, 34642 a 34664, 34671 a 34673, 34678 a 34680, 34956 a 34958, 34980 a 34982, 35215 a 35217, 35311 a 35313, 35768 a 35770, 37318 a 37320 y 37334 a 37336; por parte de PORTO TAXI: seis tomas de razón, folios 31815 a 31817, 34662 a 34664, 35159 a 35161, 35168 a 35170, 35230 a 35232 y 35763 a 35765; y por parte del AICM, seis tomas de razón, folios 34692 a 34964, 34695 a 34697, 34976 a 34978, 35165 a 35167, 36997 a 36999 y 37043 a 37045.

[193] Folios 34959 a 34961.

[194] Folios 35162 a 35164.

Así, independientemente de que en el OPR la AI determinara que las emplazadas probablemente son partícipes en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa que se le imputó al AICM en el OPR, y con ello, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se consideren como personas con interés jurídico dentro del procedimiento, ello no implica de manera alguna una regla de excepción para que esta autoridad les proporcione información confidencial de otros agentes económicos.

Ahora bien, en el supuesto hipotético que se les hubiere negado el acceso a información confidencial en el procedimiento seguido en forma de juicio de la cual no fueran titulares, no implica que se les hubiere dejado en estado de indefensión o que su garantía de audiencia hubiere sido vulnerada. Como se indicó, en ningún momento y bajo ningún supuesto la COFECE estará obligada a divulgar o proporcionar información confidencial de otros agentes económicos a las emplazadas.

Por otro lado, las manifestaciones que se analizan se realizan en el contexto de la contestación específica de dichos agentes económicos a apartados determinados el OPR. Así, se advierte que el primer argumento se refiere al subinciso d del apartado "*B. Oferentes del SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO*" del OPR en tanto que el segundo argumento se refiere al numeral 4 del inciso "*C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*".

El subinciso d del apartado "*B. Oferentes del SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO*" del OPR se titula "*Preferencia del SERVICIO DE TAXI*" y básicamente señala las preferencias de los usuarios para cada una de las compañías de taxis autorizadas por el AICM. Por su parte, el numeral 4 del inciso "*C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*" únicamente habla del "*Proceso para la operación del servicio*" comprendiendo los subapartados de [redacted]. Se trata, entonces, de apartados del OPR que resultan meramente descriptivos y que no contienen la imputación presuntiva realizada en contra de dichas emplazadas. Ello no hace sino confirmar que carece de sustento su planteamiento sobre una posible violación a su derecho de defensa.

En cualquier caso, la COFECE en todo momento tuvo el tiempo y la disponibilidad para que las emplazadas tuvieran acceso al EXPEDIENTE y contaran con todas las pruebas que sostuvieron las conclusiones del OPR. La obligación de la COFECE es poner a disposición de las emplazadas el EXPEDIENTE, según se desprende de lo que disponen los artículos 7 y 8 del RLFCE. Así, de conformidad con el artículo 7 del RLFCE, los agentes económicos que tengan reconocida su personalidad en determinado procedimiento pueden obtener copia de las constancias que obran en el expediente, previo pago de derechos; así como utilizar cualquier medio de reproducción para obtener copias de los documentos que obren en el mismo, siempre y cuando: (i) lo hagan dentro de las instalaciones de la COFECE, pero sin usar los recursos asignados a éste; (ii) no se entorpezcan u obstruyan las labores de la COFECE; (iii) no alteren los documentos; y (iv) asienten la constancia correspondiente en autos del expediente de los documentos que fueron copiados. Asimismo, conforme a lo dispuesto por el artículo 8, párrafo tercero del RLFCE, sus autorizados pueden imponerse de las constancias del expediente. El hecho de que las emplazadas no hubieran acudido a

Eliminado: catorce palabras.

las oficinas de esta COFECE a consultar el EXPEDIENTE o no hubieran solicitado copias del mismo no es imputable sino a ellas mismas.

En virtud de lo anterior, es improcedente que, por los motivos alegados por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB en este apartado, se les exima de su responsabilidad por probablemente haber participado en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10 de la LFCE imputada al AICM.

2.4. No formamos parte de la investigación

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB respectivamente señalaron:[195]

a. **La AI mencionó en el OPR que impuso la medida de apremio correspondiente a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB porque nuestros representantes legales no comparecieron y debido a que no obtuvo información de nosotros, emitió el OPR con base en los hechos, información y documentos de los que tuvo conocimiento.**

b. **Pese a que se nos señala como agentes económicos involucrados en la investigación, se nos privó de realizar pronunciamiento alguno en la misma, toda vez que se citó a nuestros representantes legales para comparecer a la COFECE y aunque se hicieron del conocimiento de la COFECE las razones por las cuales no fue posible asistir en la fecha señalada, y en reiteradas ocasiones se solicitó se designara nueva fecha y hora para comparecer,[196] aduciendo que por cuestiones de fuerza mayor existió una imposibilidad real y material para desahogar dicha comparecencia, dichas solicitudes no se acordaron.**

   Ello resulta contradictorio, pues la AI dijo que la comparecencia de los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB era necesaria y relevante para el adecuado desarrollo de la investigación y pese a tal aseveración, nunca se volvió a señalar nueva fecha para la comparecencia.

c. **En el OPR se apreciaron elementos subjetivos e irreales que el denunciante expuso a la COFECE y que no pudimos desvirtuar con anterioridad. La presunción de que incurrimos en acciones para contribuir a la realización de prácticas monopólicas es incorrecta, y ello ocurrió por la falta de elementos y manifestaciones que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no pudimos aportar, así como los otros agentes económicos que tampoco comparecieron.**

   Tres meses después de que hicimos la segunda solicitud para comparecer nuevamente, el quince de mayo de dos mil quince la AI acordó la conclusión del procedimiento; de ello se

[195] Páginas 2 (penúltimo párrafo), 8 (parte del quinto párrafo), 17 (parte del tercer párrafo), 18 (último párrafo), 19 (primer párrafo) y 43 (párrafos cuarto a octavo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 4 (penúltimo párrafo), 12 (parte del segundo párrafo), 23 (parte del penúltimo párrafo), 25 (parte del antepenúltimo párrafo) y 57 (párrafos segundo a sexto) de NUEVA IMAGEN; y 2 (último párrafo), 3 (primer párrafo), 10 (parte del tercer párrafo), 21 (parte del penúltimo párrafo), 23 (antepenúltimo párrafo) y 54 (párrafos segundo a sexto) de YELLOW CAB.

[196] SITIO 300 se refiere a que ello se solicitó el veintisiete de enero y el quince de febrero de dos mil quince; NUEVA IMAGEN señala que lo solicitó el veintiocho de enero y el doce de febrero de dos mil quince, y YELLOW CAB indica que lo pidió el veintiocho de enero y el once de febrero de dos mil quince.

asume que en realidad la información que pudiéramos haber proporcionado no era relevante ni necesaria, o que la AI había llegado a conclusiones prematuras para cuyo sustento no requería información adicional.

Las manifestaciones anteriores relativas a que las emplazadas debieron tener la posibilidad de defenderse durante la investigación resultan **inoperantes** por basarse en **premisas erróneas** o ser **manifestaciones gratuitas**. Por otra parte, es **infundado** que la AI no se haya pronunciado fundada y motivadamente respecto de las solicitudes de las emplazadas para que se señalara nueva hora y fecha para el desahogo de las comparecencias a las que se les citó.

En primer lugar, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB concluyen erróneamente que como en el OPR se les mencionó en el apartado "*B. Identificación de agentes económicos involucrados en la investigación*" ello implica que debieron ser parte de la investigación, y ello debía haberse materializado como la oportunidad de realizar pronunciamientos o aportar documentos e información.

Como se indicó anteriormente, en el EXPEDIENTE, la etapa de investigación constituyó una fase en la que la AI se allegó de información que le permitió posteriormente determinar si existían los elementos de prueba suficientes para presumir la existencia de prácticas monopólicas; ello no significa que en ese punto, cualquier agente económico que considere tiene relación con el mercado materia de la investigación, o que se le hubiere requerido información o se le hubiere citado a comparecer, deba -con independencia al desahogo de la materia del requerimiento que se le hubiere efectuado, ya sea para presentar información o presentarse a comparecer- indefectiblemente ser oído o tener acceso al expediente obligatoriamente a efecto de "*desvirtuar*" elementos aportados por otro agente económico (como el denunciante), puesto que el procedimiento de investigación no puede ser considerado un procedimiento seguido en forma de juicio, en tanto aún no se han determinado hechos que presumiblemente puedan constituir una infracción a la LFCE ni tampoco se han identificado los sujetos a quienes pueda atribuírsele la realización de prácticas monopólicas y que, en consecuencia, deban defenderse en el procedimiento seguido en forma de juicio.[197]

---

[197] Sirve de apoyo, por analogía, el siguiente criterio emitido por el PJF: "***COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA. EL PROCEDIMIENTO OFICIOSO DE INVESTIGACIÓN DE ACTOS QUE SE ESTIMAN LESIVOS DE LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS PARTICULARES, QUE EFECTÚA DICHO ÓRGANO, NO ES UN PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SEGUIDO EN FORMA DE JUICIO.*** *Del examen de lo dispuesto en los artículos 24, fracción I, 30 y 31 de la Ley Federal de Competencia Económica, se advierte que la Comisión Federal de Competencia tiene facultades para iniciar, de oficio, un procedimiento de investigación para determinar la existencia de monopolios, estancos, prácticas o concentraciones prohibidas por la propia ley, para lo cual podrá requerir de los particulares y demás agentes económicos los informes o documentos relevantes para realizar sus investigaciones, **así como citar a declarar a quienes tengan relación con los casos de que se trate; sin embargo, estos proveídos no constituyen fases de un procedimiento que se tramite en forma de juicio, sino sólo el inicio de un procedimiento investigatorio en el que no existe aún la identificación de los hechos que puedan constituir una infracción, ni está determinado el sujeto a quien deberá oírsele en defensa como probable responsable de una infracción a la ley.** Luego, los referidos proveídos se ubican dentro de la hipótesis general de procedencia del juicio de amparo en contra de los actos de las autoridades administrativas, previsto en la primera parte de la fracción II del artículo 114 de la Ley de Amparo y, por tanto, el quejoso no tiene que esperar a que se dicte resolución definitiva para promover la demanda de garantías* [énfasis añadido]". Registro: 191363. Época: Novena Época. Instancia: Pleno. Tipo de Tesis: Aislada. Fuente: SJF. Tomo XII, Agosto de 2000. Materia(s): Administrativa. Tesis: P. CVIII/2000. Página: 103.

La emisión del OPR no tiene como finalidad la privación alguna de bienes o derechos de los agentes económicos emplazados, sino la de asegurar que los mismos tengan una adecuada defensa en el procedimiento seguido en forma de juicio, tal y como lo refiere el artículo 33, fracción II de la LFCE. Así, la emisión del OPR no puede por sí misma afectar la esfera patrimonial o derechos legalmente reconocidos a las emplazadas, pues esto solamente podría ocurrir hasta que fuera resuelto el procedimiento seguido en forma de juicio, se determinara la responsabilidad de los agentes económicos y se les impusiera alguna de las sanciones establecidas en el artículo 35 de la LFCE.[198]

En este sentido, es precisamente en el procedimiento seguido en forma de juicio que las emplazadas tienen la oportunidad de realizar las manifestaciones que deseen, aportar la información o documentos que consideren relevante, a fin de desvirtuar las imputaciones que se les hubieren realizado en el OPR, y no antes. Así, es incorrecto que las emplazadas consideren que no tuvieron oportunidad de desvirtuar los elementos que fueron considerados en el OPR, toda vez que es precisamente a través de su contestación, que dicha oportunidad de actualiza. En consecuencia, las manifestaciones al respecto son **inoperantes** por partir de **premisas erróneas**.

En segundo lugar, se hace patente que las emplazadas tergiversan el actuar de la AI para sustentar que esta última fue omisa para atender sus solicitudes. Por ello, es **infundado** que la AI no se hubiere pronunciado respecto a las solicitudes de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB a efecto de solicitar la designación de nueva fecha y hora para realizar la comparecencia que inicialmente se había requerido mediante los oficios COFECE-AI-DGIM-2015-002, COFECE-AI-DGIM-2015-003 y COFECE-AI-DGIM-2015-005,[199] de conformidad con los motivos que se exponen a continuación.

En primer lugar, para evidenciar la falsedad en sus manifestaciones, a continuación se relata la manera en que ocurrieron los hechos relativos a las comparecencias ordenadas respecto de los representantes

---

[198] Sirven de apoyo los siguientes criterios del PJF: "***COMPETENCIA ECONÓMICA. LAS ACTUACIONES PRACTICADAS EN LAS ETAPAS DE INVESTIGACIÓN Y DE AUDIENCIA DEL PROCEDIMIENTO PARA INDAGAR LA EXISTENCIA DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS SEGUIDO POR LA COMISIÓN FEDERAL RELATIVA, ASÍ COMO EL OFICIO DE PRESUNTA RESPONSABILIDAD EMITIDO EN ÉSTA, NO AFECTAN EL INTERÉS JURÍDICO DE LOS AGENTES ECONÓMICOS DENUNCIADOS PARA EFECTOS DE LA PROCEDENCIA DEL JUICIO DE AMPARO***". Registro: 172584 [J]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo XXV, Mayo de 2007; Pág. 1722; así como el criterio: "***COMPETENCIA ECONÓMICA. EL PROCEDIMIENTO OFICIOSO DE INVESTIGACIÓN PARA LA PREVENCIÓN Y DETECCIÓN DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS, CONTENIDO EN LA LEY FEDERAL CORRESPONDIENTE, NO VIOLA LA GARANTÍA DE AUDIENCIA.*** *El referido procedimiento, establecido en el artículo 30 de la mencionada ley, tiene la finalidad de prevenir o descubrir prácticas monopólicas, por lo que por sí mismo, no puede ser violatorio de la garantía de audiencia que establece el artículo 14 constitucional, en virtud de que no tiene como objetivo la privación definitiva de bienes o derechos de los gobernados, sino sólo allegarse documentos, testimonios y otros elementos para lograr aquella finalidad, actuaciones que se traducen en actos de molestia y que, de acuerdo con el artículo 16 constitucional, sólo requieren estar fundados y motivados. **De aceptarse la postura de que no se pueda realizar una investigación oficiosa si no se ha escuchado previamente al supuesto afectado, no se podría cumplir la finalidad del artículo 28 de la constitución federal de perseguir y castigar los monopolios y las prácticas monopólicas como una forma de proteger el interés general, pues precisamente la imposibilidad de la instauración oficiosa de una investigación implicaría que no se pudiera detectar quién incurre en ese tipo de prácticas*** [énfasis añadido]". Registro: 191,362; [TA]; 9a. Época; Pleno; SJF; Tomo XII, Agosto de 2000; Pág. 105.

[199] Respecto de YELLOW CAB, folios 30594 a 30599. Respecto de SITIO 300, folios 30600 a 30605. Respecto de NUEVA IMAGEN, folios 30612 a 30617.

legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respecto de las cuales dichos agentes económicos alegan que la AI no acordó sus promociones a efecto de comparecer al procedimiento.

Los oficios COFECE-AI-DGIM-2015-002, COFECE-AI-DGIM-2015-003 y COFECE-Al-DGIM-2015-005 referidos anteriormente fueron emitidos el ocho de enero de dos mil quince.[200] En ellos se citó a comparecer el día veintisiete de enero de dos mil quince a las instalaciones de la COFECE a los representantes legales de YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, respectivamente, y en el párrafo antepenúltimo de cada uno de esos oficios, se estableció lo siguiente: "[…] *Finalmente, toda vez que la normatividad en materia de competencia y los procedimientos que de ella emanan son de orden público e interés social, con fundamento en los artículos 34 fracciones I y II de la LFCE y 25 fracción III del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO),* ***se le apercibe que en caso de no dar exacto cumplimiento a lo ordenado por esta autoridad mediante el presente oficio, se le podrá imponer como medida de apremio****, una multa hasta por la cantidad equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal* […] [énfasis añadido]".[201]

Los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tuvieron pleno conocimiento de las consecuencias de no asistir a la comparecencia requerida, en tanto los oficios les fueron notificados personalmente; sin embargo, ninguno de ellos asistió al desahogo de la diligencia.

En virtud del incumplimiento señalado, los días veintisiete y veintiocho de enero de dos mil quince el entonces Director General Adjunto de la DGIM emitió diversos acuerdos por los cuales hizo efectivos los apercibimientos decretados en los oficios referidos. En particular, en los acuerdos señalados se determinó lo siguiente:

1. Respecto del acuerdo emitido el veintisiete de enero de dos mil quince,[202] relacionado con YELLOW CAB, entre otras cuestiones, se hizo patente que: "[…] *A la fecha de emisión del presente acuerdo el C. Enrique Ruvalcaba Ordaz por parte de* ***Yellow Cab no ha presentado a la Comisión documento ni hecho promoción alguna por la que justifique debidamente su omisión a comparecer*** *en el lugar, día y hora señalados para el desarrollo de la diligencia respectiva* [énfasis añadido]".

2. Respecto del acuerdo emitido el veintiocho de enero de dos mil quince,[203] relacionado con SITIO 300, entre otras cuestiones, se hizo patente que: "[…] *el C. Miguel Ángel Romero Mohar presentó a la Comisión la promoción antes citada* [de fecha veintisiete de enero de dos mil quince] *con la pretensión de justificar su omisión a comparecer en el lugar, día y hora señalados para el desarrollo de la diligencia respectiva* […] *SEGUNDO.-* ***Del análisis realizado al escrito presentado por el C. Miguel Ángel Romero Mohar se desprende que el suscrito no señala ni acredita la justa causa por la cual se encuentra imposibilitado para comparecer*** *en los términos requeridos en el OFICIO. - - - - - En*

[200] Los oficios se notificaron personalmente a los representantes legales de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN los días dieciséis (SITIO 300 y YELLOW CAB) y diecinueve (NUEVA IMAGEN) de enero de dos mil quince tal como se desprende de las cédulas de notificación que constan en los folios 30624 a 30627.

[201] Páginas cinco y seis de cada uno de los oficios (folios 30598 y 30599 de YELLOW CAB; 30604 y 30605 de SITIO 300; y 30616 y 30617 de NUEVA IMAGEN).

[202] Folios 30653 a 30661. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de YELLOW CAB el veintiocho de enero de dos mil quince (folio 30732) publicado en la LISTA el veintiocho de enero de dos mil quince.

[203] Folios 30667 a 30684. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de SITIO 300 el veintiocho de enero de dos mil quince (folio 30764) y publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el tres de febrero de dos mil quince.

dicho escrito, el C. Miguel Ángel Romero Mohar, se limita a decir que "por cuestiones de carácter personal y familiar el suscrito me encuentro impedido para comparecer en el día y hora señalados, en el entendido de que no me es posible exhibir documento alguno que así lo acredite, no obstante puedo presentar a las personas a las que les consta lo anterior", ***lo cual es generalidad vaga y ociosa, en la que nunca se precisan las circunstancias de modo, tiempo, forma y/o lugar que constituyen la razón por la cual el promovente se encuentra imposibilitado para presentarse a declarar ante esta COMISIÓN.*** *- - - - -* ***Así, toda vez que el C. Miguel Ángel Romero Mohar omitió presentarse en el lugar, fecha y hora señalados para el desarrollo de la comparecencia referida, no obstante el apercibimiento contenido en el OFICIO****, de fecha ocho de enero de dos mil quince, por el que fue citado a declarar, con fundamento en los artículos 34, fracciones I y II y 34 bis 2 de la LFCE,* ***resulta procedente hacer efectivo el apercibimiento realizado al C. Miguel Ángel Romero Mohar en el OFICIO, consistente en la imposición de una multa*** *hasta por el equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal* [...] [énfasis añadido]".

3. Respecto del acuerdo emitido el veintiocho de enero de dos mil quince,[204] relacionado con NUEVA IMAGEN, entre otras cuestiones, se hizo patente que: "[...] *Con fecha veintiocho de enero de dos mil quince ingresó a la Oficialía de Partes de esta COMISIÓN escrito acompañado de un justificante médico, y de un electrocardiograma por medio del cual, el C. Carlos Tepale Alonso ocurrió a solicitar a esta COMISIÓN lo siguiente: - - - - - "(...)* [...] *SEGUNDO.- Tener por justificada mi inasistencia a la comparecencia del 28 de enero a las 16:00 horas y señalar nuevo día y hora para los efectos correspondientes; además de dejar sin efectos el apercibimiento ordenado* [...] *El C. Carlos Tepale Alonso presentó a la COMISIÓN la promoción antes citada* [de fecha veintiocho de enero de dos mil quince] *con la pretensión de justificar su omisión a comparecer en el lugar, día y hora señalados para el desarrollo de la diligencia respectiva* [...] ***TERCERO.- Respecto a su solicitud consistente en "(...) Tener por justificada mi inasistencia a la comparecencia*** *del 28 de enero a las 16:00 horas y señalar nuevo día y hora para los efectos correspondientes (...)". - - - -* ***Se hace del conocimiento del promovente que el documento mediante el cual pretende justificar su inasistencia no satisface las formalidades previstas en la Ley General de Salud*** *y por ello esta Dirección General de Investigaciones de Mercado no puede tener por acreditada la imposibilidad física del compareciente para acudir en la fecha y hora definidas en el OFICIO ya que del documento antes señalado no se desprende la manifestación que revele la existencia de un estado patológico o tratamiento médico que afecte al C. Carlos Tepale Alonso* ***pues el documento en cuestión es omiso en señalar al paciente examinado****. El anterior razonamiento se encuentra sustentado en los siguientes criterios jurisdiciales* [...] *Así,* ***toda vez que esta Dirección no puede darle validez al documento presentado por el C. Carlos Tepale Alonso y que no se presentó en el lugar, fecha y hora señalados para el desarrollo de la comparecencia referida, no obstante el apercibimiento contenido en el OFICIO****, de fecha ocho de enero de dos mil quince, por el que fue citado a declarar, con fundamento en los artículos 34, fracciones I y II y 34 bis 2 de la LFCE,* ***resulta procedente hacer efectivo el apercibimiento realizado al C. Carlos Tepale Alonso en el OFICIO, consistente en la imposición de una multa*** *hasta por el equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal* [...] [énfasis añadido]".

[204] Folios 30739 a 30747. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de NUEVA IMAGEN el veintinueve de enero de dos mil quince (folio 30766) y publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el cinco de febrero de dos mil quince.

En este tenor, el entonces Director General Adjunto de la DGIM sí se pronunció con la debida oportunidad respecto a las solicitudes realizadas por SITIO 300 y NUEVA IMAGEN relativas a que se señalara una nueva fecha y hora para desahogar la comparecencia a que habían sido requeridos, pues los acuerdos que recayeron a sus promociones fueron emitidos el mismo día (para el caso de NUEVA IMAGEN) y al día siguiente (para el caso de SITIO 300) en que las mismas fueron ingresadas a la OFICIALÍA; en consecuencia, es falso y por lo tanto **infundado** que no "*se acordara nada al respecto*". Por lo que hace a YELLOW CAB, no hay constancia en el EXPEDIENTE que su representante legal hubiere pretendido acreditar su inasistencia a la comparecencia requerida. En este sentido, es igualmente **infundado** el argumento relativo a que su promoción no fue acordada pues esta última no existe en el EXPEDIENTE.

Al haber sido notificados personalmente con los acuerdos referidos, los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tuvieron pleno conocimiento de las consecuencias de no asistir a la comparecencia requerida y de no haber acreditado su imposibilidad para hacerlo.

Por otra parte, si bien es cierto SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB presentaron escritos en la OFICIALÍA los días once[205] y doce de febrero[206] de dos mil quince, respectivamente, por medio de los cuales realizaron manifestaciones en torno a la imposición de la multa como medida de apremio por no haber comparecido ante la COFECE; también lo es que mediante los acuerdos emitidos los días trece y diecinueve de febrero de dos mil quince, el entonces Director General Adjunto de la DGIM acordó las promociones referidas y determinó lo siguiente:

1. En el acuerdo emitido el trece de febrero de dos mil quince[207] relativo a la promoción del representante legal de SITIO 300, se determinó que: "[…] *PRIMERO.- Se tiene por presentado al promovente en tiempo y forma con el carácter con el que se ostenta con su escrito de cuenta, así como por hechas las manifestaciones en él vertidas.* […] *TERCERO.- Respecto a la manifestación que hace la promovente para "dejar sin efectos la aplicación de la multa señalada", se le informa que deberá estarse al diverso proveído de veintiocho de enero de dos mil quince* […]".

2. En el acuerdo emitido el trece de febrero de dos mil quince[208] relativo a la promoción del representante legal de NUEVA IMAGEN, se determinó que: "[…] *PRIMERO.- Se tiene por presentado al promovente en tiempo y forma con su escrito de cuenta y por hechas las manifestaciones en él vertidas.* […] *TERCERO.-* […] *Por lo que hace a "dejar sin efectos la multa ordenada en el (sic) mismo", deberá estarse a lo ordenado en diverso proveído de fecha veintiocho de enero de dos mil quince* […]".

---

[205] Respecto de SITIO 300, folios 30783 y 30784; y respecto de YELLOW CAB, folios 30786 y 30787.
[206] Respecto de NUEVA IMAGEN, folios 30812 y a 30814.
[207] Folios 30872 a 30874. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de SITIO 300 el dieciséis de febrero de dos mil dieciséis (folio 30882) y publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el dieciocho de febrero de dos mil quince.
[208] Folios 30879 a 30881. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de NUEVA IMAGEN el diecisiete de febrero de dos mil quince (folio 30889) y publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el dieciocho de febrero de dos mil quince.

3. En el acuerdo emitido el trece de febrero de dos mil quince[209] relativo a la promoción del representante legal de YELLOW CAB, se determinó que: "[…] *PRIMERO.- Se tiene por presentado al promovente en tiempo y forma con su escrito de cuenta y por hechas las manifestaciones en él vertidas.* […] *CUARTO.-* […] *Respecto a la manifestación del promovente consistente en: "Dejar sin efectos la multa a que se hace referencia en el acuerdo del 27 de enero de 2015, por no existir elementos que acrediten que la incomparecencia del suscrito al desahogo del citatorio de origen haya provocado daños al interés público ni a la función conferida a esa H. Comisión.", deberá estarse al diverso proveído de fecha veintisiete de enero de dos mil quince* […]".

En este tenor, es evidente que el entonces Director General Adjunto de la DGIM sí se pronunció con la debida oportunidad respecto a las manifestaciones realizadas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB relativas a la imposición de la multa determinada en los diversos de veintisiete y veintiocho de enero de dos mil quince, pues los acuerdos que recayeron a sus promociones fueron emitidos al día siguiente (para el caso de NUEVA IMAGEN), y dos días después (para el caso de SITIO 300 y YELLOW CAB) en que las mismas fueron ingresadas a la OFICIALÍA; en consecuencia, es falso y por lo tanto **infundado** que no "*se acordara nada al respecto*".

El hecho de que el entonces Director General Adjunto de la DGIM desestimara sus solicitudes para dejar sin efectos la multa como medida de apremio que fue impuesta conforme a Derecho ante el incumplimiento de los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para comparecer, no puede equipararse a una omisión de la autoridad para atender su solicitud.

En este orden de ideas, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB presentaron nuevamente escritos en la OFICIALÍA los días diecinueve[210] y veinte de febrero[211] de dos mil quince, respectivamente, por medio de los cuales realizaron manifestaciones en torno a la imposición de la multa como medida de apremio por no haber comparecido ante la COFECE y de manera general solicitaron que la AI reconsiderara lo anterior, y con ello se atendieran sus peticiones iniciales a fin de señalar nueva fecha y hora y para desahogar las comparecencias ordenadas, sin que de manera explícita dichos agentes económicos solicitaran en esos escritos una nueva fecha y hora como falsamente argumentan; mediante los acuerdos emitidos los días veinte y veintitrés de febrero de dos mil quince, el entonces Director General Adjunto de la DGIM acordó las promociones referidas y determinó lo siguiente:

1. En el acuerdo emitido el veinte de febrero de dos mil quince[212] relativo a la promoción del representante legal de SITIO 300, se determinó que: "[…] *SEGUNDO.- Sobre la petición hecha por el promovente respecto a "dejar sin efectos la aplicación de la multa señalada en dicho acuerdo", se informa al C. Miguel Ángel Romero Mohar que debe estarse a lo ordenado en los acuerdos de fecha veintiocho de enero y trece de febrero, ambos de dos mil quince* […]".

---

[209] Folios 30875 a 30878. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de YELLOW CAB (folio 30885) el diecisiete de febrero de dos mil quince y publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el dieciocho de febrero de dos mil quince.
[210] Respecto de SITIO 300, folio 30903.
[211] Respecto de YELLOW CAB, folios 30917 y 30918; y respecto de NUEVA IMAGEN, folios 30904 y 30905.
[212] Folios 30906 a 30916. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de SITIO 300 el diez de marzo de dos mil dieciséis (folio 31247) y publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el once de marzo de dos mil quince.

2. En el acuerdo emitido el veintitrés de febrero de dos mil quince[213] relativo a la promoción del representante legal de NUEVA IMAGEN, se determinó que: "[…] *SEGUNDO.- Sobre la petición hecha por el promovente respecto a "Se reitera lo solicitado en el escrito de fecha once de enero (sic) de dos mil quince, en cuanto a que se deje sin efectos la multa que se ordenó y que se pretende ejecutar en contra del suscrito, toda vez que esa H. Comisión, únicamente señala que el suscrito se deberá estar a lo ordenado en diverso proveído de fecha veintiocho de enero de dos mil quince, sin realizar valoración alguna de lo expuesto ni de las consideraciones manifestadas al respecto", se informa al promovente que en todo momento sus argumentos han sido debidamente estudiados y valorados por esta COMISIÓN, y a fin de evitar reiteraciones innecesarias sobre los argumentos ya planteados por esta COMISIÓN sobre los razonamientos que dan origen a la imposición de la multa a la que se hizo acreedor el promovente y aquellos por los cuales resultan inoperantes como causa de su incumplimiento a lo ordenado en el OFICIO así como los expuestos en contra de la imposición de la multa genera por el supuesto anterior, se le reitera que, respecto a su última manifestación transcrita deberá estarse a lo ordenado en el presente acuerdo así como en los proveídos de fechas veintiocho de enero y trece de febrero, ambos de dos mil quince* […]".

3. En el acuerdo emitido el veintitrés de febrero de dos mil quince[214] relativo a la promoción del representante legal de YELLOW CAB, se determinó que: "[…] *TERCERO.- Por lo que respecta a las manifestaciones realizadas en el cuerpo del escrito consistente en:* […] *"Se reitera la solicitud de reconsiderar la determinación de hacer efectiva la multa de mérito, por los argumentos y razones expuestos en el escrito presentado con anterioridad ante esta H. Comisión, mismos que no fueron valorados y por tanto se omitió pronunciamiento alguno al respecto, lo que claramente provoca perjuicios al suscrito y en tales consideraciones es que se vuelve a solicitar la presente reconsideración." - - - - - Se informa al promovente que en todo momento sus argumentos han sido debidamente estudiados y valorados por esta COMISIÓN, y derivado de ello, se le reitera que respecto a su última manifestación transcrita en el presente acuerdo deberá estarse a lo ordenado en los acuerdos de fechas veintisiete de enero, trece de febrero y diecinueve de febrero, todos de dos mil quince* […]".

En este tenor, es evidente que el entonces Director General Adjunto de la DGIM sí se pronunció con la debida oportunidad respecto a las manifestaciones realizadas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB relativas a la imposición de la multa determinada en los diversos de veintisiete y veintiocho de enero de dos mil quince, pues los acuerdos que recayeron a sus promociones fueron emitidos al día hábil siguiente (para el caso de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB), y dos días hábiles después (para el caso de SITIO 300) en que las mismas fueron ingresadas a la OFICIALÍA; en consecuencia, es falso y por lo tanto **infundado** que no "*se acordara nada al respecto*".

Se reitera que el hecho de que el entonces Director General Adjunto de la DGIM desestimara sus solicitudes para dejar sin efectos la multa como medida de apremio que fue impuesta conforme a Derecho ante el incumplimiento de los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y

[213] Folios 30955 a 30967. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de NUEVA IMAGEN el diez de marzo de dos mil dieciséis (folio 31232) y publicado en la LISTA el once de marzo de dos mil quince.
[214] Folios 30951 a 30905. Dicho acuerdo fue notificado personalmente al representante legal de YELLOW CAB (folio 30885) el diez de marzo de dos mil dieciséis (folio 31230) y publicado en la LISTA el trece de marzo de dos mil quince.

YELLOW CAB para comparecer, no puede equipararse a una omisión de la autoridad para atender su solicitud.

En virtud de lo expuesto, se acredita que es falso el argumento relativo a que: "[una vez que…] *se hizo del conocimiento que no era posible asistir en la fecha señalada y se insistió de manera reiterada en que se señalara nuevo día y hora para comparecer al procedimiento de origen, **sin que se acordara nada al respecto*** […] [énfasis añadido]". Asimismo, se reitera que durante la investigación no existe un derecho a la defensa previa, toda vez que el OPR no es un acto privativo.

En tercer lugar, las emplazadas interpretan **erróneamente** el actuar de la AI, puesto que atribuyen al hecho de no haber acordado de conformidad sus solicitudes (que como quedó acreditado anteriormente sí se acordaron) y con ello señalado una nueva fecha y hora para realizar el desahogo de la comparecencia, les "privó" a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para realizar pronunciamientos en la investigación.

Las emplazadas no pueden pretender beneficiarse de su propia conducta contumaz para incumplir la orden emitida por el entonces Director General Adjunto de la DGIM contenida en los oficios referidos y ahora alegar que la AI no se pronunció sobre sus solicitudes, cuando en realidad lo que alegan es que la AI no se pronunció sobre sus solicitudes en el sentido solicitado por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB (que era determinar una nueva fecha para realizar la comparecencia); cuestión que claramente esta COFECE no está obligada, máxime cuando los representantes legales de los agentes económicos referidos tampoco acreditaron la imposibilidad para hacerlo.

Así, nadie escucha al que alega su propia negligencia[215] y mucho menos procede que los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se beneficien de su propio dolo para incumplir con las órdenes de autoridad contenidas en los oficios COFECE-AI-DGIM-2015-002,

---

[215] En este aspecto, resulta aplicable por analogía la tesis I.14o.C.34 C del Décimo Cuarto Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, que a la letra señala: "***NULIDAD ABSOLUTA DE UN ACTO JURÍDICO. AUNQUE PUEDE SER INVOCADA POR CUALQUIER INTERESADO, CARECE DE LEGITIMACIÓN LA PARTE QUE DIO LUGAR A ELLA.*** *De conformidad con el artículo 2226 del Código Civil para el Distrito Federal, si se trata de la nulidad absoluta puede prevalerse de ella todo interesado, esto es, toda persona que pueda resentir un perjuicio derivado de la celebración del acto jurídico u obligación específica cuya nulidad se demanda, lo cual puede concretarse, por regla general, respecto de las partes o terceros. Sin embargo, **aun tomando en cuenta que la nulidad absoluta de un acto jurídico -bilateral- puede invocarla cualquier interesado,** lo cual comprende a las partes que intervinieron en ese acto, **no siempre es posible aceptar la regla general de que invariablemente las partes cuentan con legitimación para hacer valer tal nulidad, pues** bajo ciertas circunstancias, con sustento en el elemento perjuicio resentido por la parte o cláusula contractual impugnada, **no puede invocar la nulidad quien dio lugar a ella,** lo que ocurre, por ejemplo, cuando la parte que hace valer la nulidad sólo aceptó la inclusión de una cláusula con el fin de obtener un beneficio, a sabiendas de que, desde su punto de vista, es contraria a una norma prohibitiva, **pues esa conducta genera como consecuencia que deba aplicarse el apotegma jurídico nemo auditur propiam turpitudinem allegans, es decir, que nadie escucha al que alega su propia torpeza,** de acuerdo con el cual, si esa parte sólo aceptó suscribir el contrato fundatorio de la acción con tal de recibir un beneficio económico, debe asumir los riesgos en que se colocó al actuar en ese sentido* [énfasis añadido]". Novena Época. Registro: 178409. SJF y su Gaceta, XXI, Mayo de 2005. Página: 1491. Asimismo, resulta aplicable también por analogía la siguiente tesis del Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito: "***EXCEPCION. LA QUE SE FUNDA EN EL PROPIO ILICITO, NO ES VALIDA. Es infundada la excepción consistente en la irregularidad cometida por el propio quejoso,*** *al haberse ostentado como apoderado de las avalistas,* ***surtiendo aquí el principio de derecho nemo auditur propriam turpitudinem alegans*** [énfasis añadido]". Registro: 251173. Séptima Época. SJF, 139-144 Sexta Parte. Página: 71.

COFECE-AI-DGIM-2015-003 y COFECE-AI-DGIM-2015-005 referidos.[216] Lo anterior es así, en tanto los procedimientos que tramita esta COFECE son de orden público e interés social,[217] cuyo desarrollo no puede quedar al arbitrio de particulares.

---

[216] En este aspecto, resulta aplicable por analogía la tesis IV.1o.C.103 C del Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Cuarto Circuito, que a la letra señala: "***OBJECIÓN DE FALSEDAD DE FIRMA. PROCEDE QUE EL JUZGADOR APERCIBA A LA PARTE CONTUMAZ CON TENERLA POR CIERTA, CUANDO SE NIEGUE INJUSTIFICADAMENTE A PROPORCIONAR EL DOCUMENTO ORIGINAL PARA EL DESAHOGO DE LA PRUEBA PERICIAL EN GRAFOSCOPÍA RESPECTIVA PUES, DE LO CONTRARIO, SU DESLEAL PROCEDER LE ACARREARÍA UN BENEFICIO PROCESAL EN DETRIMENTO DE QUIEN FORMULÓ AQUÉLLA (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN).*** *El hecho de que la parte demandada se niegue reiteradamente, a pesar de la aplicación de las medidas de apremio, a allegar un documento original para analizar las firmas en él plasmadas, no implica que el resultado del litigio se deje a su voluntad, porque de cualquier manera esa negativa u oposición debe tener una consecuencia jurídica que incida en el resultado del juicio; sin embargo, esto no se plasma expresamente en la ley. No obstante lo anterior, debe apuntarse, que cuando una parte se niegue o se oponga a cumplir con el mandato que le ordene allegar un documento, atendiendo al principio de buena fe del proceso, y ante la ineficacia de los medios de apremio, es menester que los juzgadores se conduzcan conforme a lo previsto en el último párrafo del artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esto es, al resolver la cuestión jurídica de naturaleza civil lato sensu (entre la que se encuentra la ley procesal civil), deberán hacerlo conforme a la letra o a la interpretación jurídica de la ley y, a falta de ésta, fundándose en los principios generales del derecho. Así, se da la posibilidad de que apliquen diversos medios de interpretación, y ante la laguna que existe en la codificación adjetiva civil del Estado, en establecer una sanción para el caso de negativa injustificada y contumaz en allegar los documentos originales en detrimento de la parte que pretende demostrar la falsedad de la firma, se tiene que recurrir al método de integración de la norma. Así tenemos que si bien la legislación del Estado de Nuevo León, no contiene norma expresa que precise la consecuencia de la negativa a allegar el original para permitir el desahogo de la prueba pericial grafoscópica que analice la autenticidad de las firmas, debe recordarse que los Jueces se encuentran facultados para disipar toda disputa, amén de existir silencio, oscuridad o insuficiencia de la ley, con la aplicación debida de los principios generales del derecho, toda vez que bajo ninguna circunstancia podrán dejar de resolver la controversia suscitada* ***ni permitir que el litigio quede a merced de la voluntad de una de las partes que pretenda beneficiarse de su propio dolo****. Por tanto, se considera que para subsanar esa laguna legal deben aplicarse, por analogía, las disposiciones concernientes a los principios reguladores de la confesión ficta contenidos en el artículo 280 del Código de Procedimientos Civiles local, conforme a los cuales se tiene por confesa a la parte citada a absolver posiciones cuando se niega a declarar o no comparece a la diligencia sin justa causa. En la inteligencia de que, como sucede con cualquier prueba ficta, en la especie, la presunción derivará de la omisión del demandado de permitir el desahogo de la prueba pericial para dilucidar la autenticidad de las firmas y, en su caso, deberá estar adminiculada con otras pruebas* [énfasis añadido]". Novena Época. Registro: 164980. SJF, XXXI, Marzo de 2010. Página: 3021.

[217] De conformidad con las jurisprudencias siguientes: "***a) "SUSPENSIÓN DEFINITIVA. NO PROCEDE CONCEDERLA CONTRA LOS ACTOS PROHIBITIVOS CONTENIDOS EN LAS RESOLUCIONES EMITIDAS POR LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, APOYADAS EN EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY FEDERAL RELATIVA, PUES DE OTORGARSE SE INCORPORARÍAN A LA ESFERA JURÍDICA DEL GOBERNADO DERECHOS QUE NO TENÍA ANTES DE LA EMISIÓN DE TALES ACTOS.*** *Es improcedente conceder la suspensión definitiva solicitada en contra de los efectos de las resoluciones emitidas por la Comisión Federal de Competencia Económica, consistentes en la prohibición de realizar las conductas a que se refiere expresamente el artículo 10 de la ley federal relativa, que pueden resultar monopólicas, en virtud de que no se satisface el requisito previsto en la fracción II del artículo 124 de la Ley de Amparo. Lo anterior es así, pues* ***la ley federal antes citada, reglamentaria del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es de orden público e interés social****, y tiene como fin principal proteger el proceso de libre concurrencia en todas las áreas de la economía nacional, mediante la prevención y eliminación de monopolios, prácticas monopólicas y demás sistemas que afecten el expedito funcionamiento del mercado, obligando al público consumidor a pagar precios altos en beneficio indebido de una o varias personas determinadas, de manera que las medidas tomadas por la autoridad responsable, al prohibir a la parte quejosa la realización de actos o conductas que puedan constituir prácticas monopólicas, no son susceptibles de suspenderse, máxime que tales actos se encuentran expresamente prohibidos por la ley, por lo que aquélla no está legitimada para realizar tales conductas y, por ende, de concederse la suspensión, y levantar la prohibición de los actos a que se alude, sería tanto como permitir al impetrante de garantías la realización de prácticas monopólicas que nunca formaron parte de su esfera jurídica, lo que implicaría que con la medida cautelar se estaría creando a favor del gobernado un derecho que no tenía antes de la emisión del acto reclamado, afectándose el interés social y el orden público* [énfasis añadido]". No. Registro: 186,413. Jurisprudencia. Materia(s): Administrativa. Novena Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: SJF. XVI, julio de

Las manifestaciones relativas a que el hecho de que la AI no hubiere acordado de conformidad sus solicitudes para señalar una nueva fecha y hora para desahogar la comparecencia inicialmente ordenada en los oficios COFECE-AI-DGIM-2015-002, COFECE-AI-DGIM-2015-003 y COFECE-AI-DGIM-2015-005, resulta contradictorio con el hecho de que en los oficios referidos se señaló que la comparecencia de los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB era necesaria y relevante para el adecuado desarrollo de la investigación, por lo que son **inoperantes** por ser **gratuitas**, puesto que, como se refirió anteriormente SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no pueden beneficiarse de su propio incumplimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, si bien es cierto en los oficios mencionados se desprende que: "[…] ***esta Comisión considera que su representada****, al participar en el mercado de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y por las razones manifestadas en los párrafos anteriores,* ***se encuentra relacionada con los hechos que son materia del presente procedimiento de investigación****. - - - - - En ese sentido,* ***esta Comisión considera que su representada puede tener conocimiento de hechos y conductas que pueden constituir posibles prácticas monopólicas relativas en dicho mercado y, por lo tanto, cuenta con información relevante y necesaria para sustanciar debidamente el presente procedimiento de investigación; y en consecuencia, para cumplir con el objeto de la LFCE, consistente en proteger el proceso de competencia y libre concurrencia, mediante la investigación y combate de prácticas monopólicas*** […] [énfasis añadido]";[218] debe partirse de la base que, al estar SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB relacionados con los hechos materia de la investigación y participar en el mercado del acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI, es que dichos agentes económicos "podían" contar con información relativa a la comisión de prácticas monopólicas en ese mercado. En cualquier caso, la inasistencia de las comparecencias a las que fueron citados sus representantes legales es una cuestión imputable directamente a las emplazadas y no a esta autoridad.

2002. Tesis: 2a./J.53/2002. Página: 358 y **b)** "***SUSPENSIÓN EN EL JUICIO DE AMPARO. NO PROCEDE CONCEDERLA CONTRA LOS REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN FORMULADOS POR LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA EN EJERCICIO DE SUS FUNCIONES PARA INVESTIGAR PRÁCTICAS MONOPÓLICAS, PORQUE DE OTORGARSE SE AFECTARÍA EL INTERÉS SOCIAL Y SE CONTRAVENDRÍAN DISPOSICIONES DE ORDEN PÚBLICO.*** *Es improcedente conceder la suspensión solicitada en contra de los requerimientos de información y documentación formulados por la Comisión Federal de Competencia en ejercicio de sus atribuciones previstas en los artículos 24, fracción I y 31, primer párrafo, de la Ley Federal de Competencia Económica, dirigidas a investigar prácticas que pueden resultar monopólicas, en virtud de no satisfacerse el requisito contemplado en la fracción II del artículo 124 de la Ley de Amparo, consistente en que no se afecte el interés social, ni se contravengan disposiciones de orden público. Lo anterior porque* ***la ley citada en primer lugar, conforme a su artículo 1o., es reglamentaria del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y, por ende, de orden público e interés social,*** *por lo que al ser su fin principal proteger el proceso de libre concurrencia en todas las áreas de la economía nacional, mediante la prevención, sanción y eliminación de monopolios, prácticas monopólicas y demás sistemas que afecten el expedito funcionamiento del mercado, obligando al público consumidor a pagar precios altos en beneficio indebido de una o varias personas, los indicados requerimientos no son susceptibles de suspenderse, porque de lo contrario se permitiría a las quejosas dejar de proporcionar los informes y documentos requeridos, con lo cual se harían nugatorias las facultades relativas y se paralizaría el procedimiento de investigación respectivo* [énfasis añadido]". No. Registro: 181,645. Jurisprudencia. Materia(s): Administrativa. Novena Época. Instancia: Segunda Sala. Fuente: SJF. XIX, Abril de 2004. Tesis: 2a./J.37/2004. Página: 447.

[218] Página cuatro de los oficios COFECE-AI-DGIM-2015-002, COFECE-AI-DGIM-2015-003 y COFECE-AI-DGIM-2015-005, (folios 30597, 30603 y 30615, respectivamente).

Los oficios señalados en los párrafos que preceden tenían como objeto allegarse de más información para determinar si existían o no prácticas monopólicas relativas en el mercado relevante de SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues la AI consideró en ese momento que los agentes económicos requeridos podían tener conocimiento de hechos y conductas que pudieran constituir prácticas monopólicas relativas, y que si ese era el caso, entonces efectivamente la información de NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB resultaba relevante y necesaria para el desahogo de la investigación. Sin embargo, al no haberse presentado a desahogar la comparecencia ordenada, esta autoridad carece de elementos para determinar que la información que pudieron haber llegado a proporcionar era relevante, en tanto dicha situación no ocurrió. Se reitera que, en la etapa de investigación, al no haber agentes económicos que sean probables responsables, no opera el presunto derecho de defensa que alegan las emplazadas, y es potestad de la AI encausar sus investigaciones en los tiempos y con los elementos que se pueda allegar permitidos por la LFCE. En este sentido es infundado lo argumentado por las emplazadas, toda vez que no les asiste el derecho a solicitar a la AI los elementos de convicción que debe desahogar como una exigencia de aquellos que tengan relación con los hechos que investiga esta autoridad.

Asimismo, es igualmente **inoperante** por ser una **manifestación gratuita** el argumento que sugiere que: "[…] *en realidad la información que pudiera proporcionar* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300], *no revestía carácter de relevante y necesaria o bien, que esa Autoridad había llegado prematuramente a conclusiones tales para cuyo sustento no requería información adicional* […]", puesto que la misma se trata de una mera inferencia, sin soporte alguno, que se encuentra sesgada ante la negativa de la AI para acordar de conformidad una nueva fecha y hora para desahogar las multicitadas comparecencias. Asimismo, llama la atención que ahora las emplazadas realicen esos señalamientos e indiquen que entonces la información requerida no era relevante cuando en sus propios argumentos contradictoriamente manifiestan que podrían tener información relevante, pues indican que no se hubiera emitido el OPR si la hubieran proporcionado.

También es **inoperante** por ser una **manifestación general** que además **no combate** el OPR, la relativa a que: "*se están apreciando elementos subjetivos e irreales que el denunciante ha expuesto a esa Comisión y que no pudieron ser desvirtuados con anterioridad*", en tanto las emplazadas no especifican a qué elementos en particular se refieren; ni combaten, en su caso, el alcance de los mismos o la forma en que los mismos habrían trascendido a la imputación presuntiva realizada en su contra. Se reitera que es precisamente en el procedimiento seguido en forma de juicio, que las emplazadas al procedimiento actualizan su garantía de defensa; en consecuencia, tienen la carga de la prueba para desvirtuar las imputaciones del OPR que consideren son incorrectas o ilegales.

Finalmente, se precisa que la emisión del OPR no tuvo como hecho generador, por sí solo, el incumplimiento de las emplazadas para desahogar las comparecencias a las que habían sido requeridos sus representantes legales.

De esta forma, si bien es cierto en el párrafo penúltimo del apartado "*IX. Participación de las agrupaciones en la conducta investigada*" del OPR se señaló que: "[…] *Ahora bien, durante el desarrollo de la investigación esta COMISIÓN mediante los oficios COFECE-AI-DGIM-2015-002, COFECE-AI-DGIM-*

2015-003, y COFECE-AI-DGIM-2015-005 (OFICIOS) citó a comparecer a los representantes legales de YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, respectivamente, como participantes en el mercado relevante, con la finalidad de allegarse de información que pudiera esclarecer los hechos materia de la investigación. ***No obstante, los representantes de estas agrupaciones, no asistieron a las comparecencias ordenadas en los citados OFICIOS, por lo que esta COMISIÓN impuso las medidas de apremio correspondientes y, debido a que no se obtuvo información alguna de estas AGRUPACIONES****, esta COMISIÓN emite el presente OPR con la mejor información disponible con base en los hechos, información y documentos de los que tiene conocimiento* [...]"; ello no significa que únicamente por la omisión referida, la AI considerara pertinente emitir el OPR. Dicha aclaración se realizó para sustentar que, como se dijo en el mismo párrafo: "*esta COMISIÓN emite el presente OPR con la mejor información disponible con base en los hechos, información y documentos de los que tiene conocimiento* [...]".

En virtud de ello, y con base en los elementos referidos en el apartado anterior, la AI concluyó que: "[...] *las AGRUPACIONES al fungir como representantes entre AICM y los PERMISIONARIOS en la prestación del SERVICIO DE TAXI, en conjunto con los términos en los que han establecido condiciones más favorables respecto de posibles competidores, presuntivamente han participado en la comisión de la probable práctica monopólica investigada* [...]". Así, es evidente que la AI tomó en cuenta elementos de prueba adicionales (y no solo la omisión de los representantes legales de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para comparecer), para sustentar la probable participación de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción X de la LFCE imputada presuntivamente al AICM.

2.5. Prescripción de la conducta investigada

NUEVA IMAGEN manifestó:[219]

> **De conformidad con el artículo 34 bis 3 de la LFCE, las facultades de la COFECE para iniciar las investigaciones que pudieren derivar en responsabilidad e imposición de sanciones, se extinguen en el plazo de cinco años contados a partir de que se realizó la conducta prohibida por la Ley; ello implica que en el supuesto sin conceder de que existiera cualquier conducta que se me pudiera reprochar, esta ha prescrito, en razón de que es improcedente que se me impute que contribuí al origen y permanencia de actos con el objeto y posible efecto contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia al desplazar e impedir el acceso a otros agentes económicos al mercado de la prestación del SERVICIO DE TAXI, porque los PERMISIONARIOS asociados a mí hubieren formalizado sus respectivos contratos de acceso a zona federal con el AICM y que posteriormente realizaron diversos actos o conductas para continuar con esa supuesta contribución.**
>
> **Lo anterior es así debido a que me constituí como asociación civil el veintidós de junio de dos mil ocho; los contratos individuales de acceso a zona federal formalizados entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados a mí se firmaron el veintidós de agosto de dos mil ocho; y, contrario a lo señalado por la COFECE, dichos PERMISIONARIOS iniciaron operaciones como asociados a mí a partir del mes de agosto dos mil ocho; ello implica que**

[219] Páginas 1 (últimos dos párrafos) a 3 (primeros dos párrafos) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN.

los hechos descritos tuvieron lugar con anterioridad a la fecha de presentación de la denuncia formulada por EXCELENCIA el diecisiete de septiembre de dos mil trece.

Entonces, el plazo de cinco años a que se refiere el artículo 34 bis 3 de la LFCE, transcurrió del veintidós de junio de dos mil ocho al veintidós de junio del dos mil trece, contado desde la fecha en que me constituí; o bien, del veintidós de agosto de dos mil ocho al veintidós de agosto del dos mil trece, contado desde la fecha en que los PERMISIONARIOS asociados a mí formalizaron con el AICM su respectivo contrato individual de acceso a la zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI; o en su defecto, del mes de agosto del dos mil ocho al mes de agosto de dos mil trece, contando desde la fecha en que los PERMISIONARIOS asociados a mí iniciaron operaciones. Lo anterior lo acredito con la copia certificada de mi acta constitutiva que obra en el EXPEDIENTE, los diversos contratos individuales de acceso a zona federal formalizados entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados a mí, que también obran en el EXPEDIENTE, y con la testimonial del TESTIGO 3.

Cualquier responsabilidad que se me pretenda imputar, en el supuesto sin conceder que existiera alguna, ha prescrito, pues los hechos y conductas que se señalan en el OPR carecen de vigencia y aplicación.

Así, es procedente que la COFECE adopte el mismo criterio señalado en el OPR, respecto de que el AICM hubiese establecido un precio mínimo de referencia en el proceso de Subasta Pública SP-03/2008 por encima del precio de las contraprestaciones del SERVICIO DE TAXI que ofrecen los PERMISIONARIOS asociados a mí, lo que implica que los hechos respecto a los cuales hago valer la prescripción, se encuentran fuera del plazo de cinco años a que se refiere el artículo 34 bis 3 de la LFCE para que la COFECE pueda ejercer sus facultades de investigación, y por lo tanto, también ha prescrito cualquier responsabilidad que se me pretenda imputar.

Lo anterior es **infundado**, en virtud de que la prescripción alegada no se actualizó, de conformidad con lo siguiente.

NUEVA IMAGEN interpreta incorrectamente el artículo 34 bis 3 de la LFCE,[220] pues la COFECE tiene la facultad de investigar la presunta comisión de prácticas monopólicas por un periodo de hasta cinco años, hacia atrás, contados a partir del día en que fue publicado en el DOF el extracto del acuerdo de inicio de la investigación del EXPEDIENTE. De acuerdo con el texto de dicho artículo, no existe limitante para que la COFECE pueda recabar todo tipo de información y documentación durante la etapa de investigación y hasta en tanto se emita el acuerdo de conclusión de la misma, plazo que se encuentra determinado en los párrafos cuarto, quinto y último del artículo 30 de la LFCE.[221] Lo

[220] Dicho precepto establece que: "[l]as *facultades de la Comisión* ***para iniciar las investigaciones*** *que pudieran derivar en responsabilidad e imposición de sanciones; de conformidad con esta Ley; se extinguen en el plazo de cinco años contados* ***a partir de que se realizó la conducta prohibida*** *por la Ley* [énfasis añadido]".

[221] Dicho precepto establece que: "***ARTÍCULO 30.-*** *La investigación de la Comisión se iniciará de oficio o a petición de parte y estará a cargo del Secretario Ejecutivo de la Comisión; quien podrá turnarla a trámite a las unidades administrativas bajo su coordinación.*

anterior quiere decir que, si el acuerdo de inicio de investigación se publicó en el DOF el diecisiete de octubre de dos mil trece, el periodo de cinco años que refiere el artículo 34 bis 3 de la LFCE tiene como límite, hacia atrás, **el diecisiete de octubre de dos mil ocho**.

En este aspecto, NUEVA IMAGEN señala que se constituyó como asociación civil el veintiocho de junio de dos mil ocho, y que ello lo acredita con: "*la copia certificada del Acta Constitutiva de NUEVA IMAGEN que ya corre agregada a los autos del presente expediente*"; no obstante, el acta constitutiva que obra en el EXPEDIENTE señala que dicha constitución ocurrió el veintiocho de julio de dos mil ocho.

Por otra parte, la emplazada señaló que: "*los contratos individuales de acceso a zona federal formalizados entre AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, **se firmaron el veintidós del mes de agosto de dos mil ocho*** [énfasis añadido]", y que ello lo acredita con: "*los diversos contratos individuales de acceso a zona federal formalizados entre AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, que igualmente corren agregados a los autos del presente expediente*"; no obstante, de los cincuenta y ocho convenios de "*ACCESO A LA ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS*" celebrados entre los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM, y que obran en el EXPEDIENTE, se desprende que fueron celebrados en fechas distintas a las que señala, toda vez que los mismos se celebraron: (i) el cinco de septiembre de dos mil ocho;[222] (ii) diecinueve de enero,[223] primero[224] y dieciséis[225] de junio, y veintiséis de agosto,[226] todos de dos mil nueve, respectivamente; (iii) tres de julio de dos mil diez;[227] (iv) dieciocho de enero de dos mil once;[228] (v) primero de febrero,[229] primero de marzo,[230] cinco de septiembre,[231]

[...] ***El período de investigación comenzará a contar a partir de la publicación del extracto*** *y no podrá ser inferior a treinta ni exceder de ciento veinte días. - - - - - **Este periodo podrá ser ampliado hasta en cuatro ocasiones**; por períodos de hasta ciento veinte días; cuando existan causas debidamente justificadas para ello.* [...] *La unidad administrativa encargada de la investigación dictará el acuerdo de conclusión del periodo de investigación; al día siguiente en el que concluya o al del vencimiento del plazo a que se refiere el párrafo anterior* [énfasis añadido]".

[222] Folios 11680 a 11697; 11698 a 11715; 11925 a 11942; 11943 a 11961; 11993 a 12010; 12011 a 12029; 12147 a 12165; 12193 a 12210; 12239 a 12256; 12745 a 12762; 12763 a 12780; 13081 a 13098; 13461 a 13478; 13635 a 13652; 13653 a 13670; 13868 a 13885; 13886 a 13903; 13945 a 13962; 13963 a 13980; 14019 a 14036; 14037 a 14054; 14199 a 14216; 14217 a 14234; 14849 a 14866; 14867 a 14884; 15399 a 15416; 15417 a 15434; 15600 a 15617; 15618 a 15635; 15740 a 15758; 15759 a 15776; 15961 a 15978; 15979 a 15996; 16303 a 16320; 16321 a 16338; 16374 a 16391; 16392 a 16410; 16806 a 16823; 16824 a 16841; 17419 a 17436; 17437 a 17454; 17648 a 17665; 17769 a 17786; 17815 a 17832; 17860 a 17877; 18091 a 18152; 18594 a 18611; 19069 a 19086; 19087 a 19104; 19227 a 19244; 20724 a 20741; 20742 a 20759; 21286 a 21303; 21304 a 21321; 21356 a 21373; 21374 a 21391; 23551 a 23568; 23569 a 23586; 25404 a 25421 y 25422 a 25439.

[223] Folios 14276 a 14293 y 14294 a 14311.

[224] Folios 26935 a 26951 y 26952 a 26968.

[225] Folios 27069 a 27084; 27085 a 27100; 27131 a 27146; 27147 a 27162; 27193 a 27208; 27209 a 27224; 27265 a 27280; 27281 a 27296; 27239 a 27344 y 27345 a 27360.

[226] Folios 20658 a 20675 y 20676 a 20693.

[227] Folios 11308 a 11325m; 11326 a 11343; 17150 a 17167; 17168 a 17185; 17347 a 17364; 17365 a 17382; 17491 a 17508; 17509 a 17526 y 18228 a 18245.

[228] Folios 17558 a 17574.

[229] Folios 23481 a 23497 y 23498 a 23514.

[230] Folios 18347 a 18363.

[231] Folios 13813 a 13827 y 13828 a 13842.

veinticuatro[232] y dieciséis[233] de octubre, así como diecinueve[234] y veintiuno[235] de diciembre, todos de dos mil doce, respectivamente; y (vi) seis de marzo de dos mil catorce,[236] lo cual implica que no se celebraron el veintidós de agosto de dos mil ocho, como erróneamente señala NUEVA IMAGEN.

Lo cierto es que de esta forma, los convenios de derecho de acceso a zona federal que efectivamente fueron celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM, y que obran en el EXPEDIENTE, fueron celebrados en las fechas referidas en el párrafo anterior, y surtieron sus efectos en esas mismas fechas; los convenios que se celebraron el cinco de septiembre de dos mil ocho tienen una vigencia de ** años, y para el caso de los convenios que se formalizaron con posterioridad a esta última fecha, tienen una vigencia hasta el ** según los propios contratos, cuya veracidad puede verificarse en el EXPEDIENTE.

Así, sin perjuicio de que un testigo pudiera afirmar que los convenios referidos fueron formalizados o firmados en una determinada fecha (con base en una pregunta formulada por otros emplazados),[237] y que NUEVA IMAGEN pretenda utilizar esa circunstancia para acreditar su dicho; lo cierto es que en el EXPEDIENTE obran cincuenta y ocho convenios de acceso a zona federal de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN, que no fueron objetados por alguno de los emplazados, que indican que la fecha de celebración ocurrió en las fechas referidas anteriormente. En consecuencia, la testimonial ofrecida no tiene eficacia probatoria para sustentar los hechos que NUEVA IMAGEN pretende acreditar, máxime si la fecha de celebración de los convenios de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN, con base en la cual NUEVA IMAGEN sustenta sus afirmaciones, es inconsistente con la evidencia que existe en el EXPEDIENTE.

En este orden de ideas, en la cláusula quinta de cada uno de los convenios celebrados el cinco de septiembre de dos mil ocho se establece que: '**

**

Eliminado: ciento veintiséis palabras.

---

[232] Folios 28561 a 28577 y 28578 a 28594.
[233] Folios 28614 a 28630; 28631 a 28647; 28694 a 28710 y 28711 a 28727.
[234] Folios 28899 a 28915 a 28916 a 28932.
[235] Folios 27016 a 27030 y 27031 a 27045.
[236] Folios 18077 a 18091.
[237] En este orden de ideas; por ejemplo; en la pregunta: "*87.- Si con fechas: (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, con AICM formalizaron los respectivos contratos de derecho de acceso y estacionamiento, a efecto de que dichos permisionarios prestaran el SERVICIO*"; el testigo contestó que: "***En efecto se formalizaron los contratos individuales del derecho de acceso y estacionamiento con los permisionarios asociados a estas agrupaciones***, *señalando que no estoy seguro de la fecha que se indica para YELLOW CAB, lo anterior me consta porque yo firmé los contratos por parte de AICM aunque sin la representación legal* [énfasis añadido]".
[238] Página 11 del convenio celebrado entre el AICM y el permisionario 33, ubicado a folios 11698 a 11715; mismo que fue tomado como muestra de los convenios de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN celebrados el cinco de agosto de dos mil ocho.

Por otra parte, en los convenios celebrados con posterioridad al cinco de agosto de dos mil ocho se estableció lo siguiente: "[redacted]

A su vez, la parte final de cada uno de los convenios referidos establece que: "[redacted] [cinco de septiembre de dos mil ocho; diecinueve de enero, primero y dieciséis de junio, y veintiséis de agosto de dos mil nueve; tres de julio de dos mil diez; dieciocho de enero de dos mil once; primero de febrero, primero de marzo, cinco de septiembre, veintiuno de diciembre de dos mil doce; seis de marzo de dos mil catorce; en cada caso] [énfasis añadido]".[240]

Así, no se entiende cómo es que NUEVA IMAGEN alega que los convenios individuales de acceso a zona federal fueron celebrados entre los PERMISIONARIOS (asociados a dicho agente económico) y el AICM el veintidós de agosto de dos mil ocho, cuando la realidad es que fueron celebrados en fechas distintas, que fueron indicadas en los párrafos anteriores y surtieron efectos a partir de esa fecha. Adicionalmente, NUEVA IMAGEN no presentó evidencia en contrario que desvirtúe el contenido de los convenios que obran al respecto en el EXPEDIENTE.

Ahora bien, sin perjuicio de que la fecha de celebración de algunos de los convenios referidos se hubiera encontrado fuera del periodo de investigación, lo cierto es que los convenios celebrados el cinco de septiembre de dos mil ocho fueron firmados por una vigencia de [redacted] años, es decir, hasta el [redacted], y los convenios que se celebraron con posterioridad a esa fecha tienen una vigencia hasta el [redacted]; motivo por el cual, se hace patente que los mismos estuvieron vigentes durante el PERIODO INVESTIGADO. Además, el CONVENIO DE NUEVA IMAGEN, que constituyó parte de la base de la imputación a NUEVA IMAGEN por su participación en la comisión de la práctica monopólica imputada al AICM, también estuvo vigente en el periodo investigado; en la cláusula décima de dicho convenio se estableció: "[redacted]

Eliminado: ciento cincuenta y cuatro palabras.

[239] Página 11 del convenio celebrado entre el AICM y los PERMISIONARIOS números 007; 254; 288; 631; 685; 718; 989; 1082; 1464; 1476; 1485; 1584; 1585 y 1597 ; ubicados a folios 11308 a 11325; 13813 a 13827; 14276 a 14293; 17558 a 17574; 18077 a 18091; 18347 a 18363; 20658 a 20675; 26935 a 26951; 27016 a 27030; 28561 a 28577; 28614 a 28630; 28694 a 28710 y 28899 a 28915; mismos que fueron tomados como muestras de los convenios de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN que se celebraron con posterioridad al cinco de agosto de dos mil ocho.

[240] Página 17 del convenio celebrado entre el AICM y los PERMISIONARIOS números 007; 33; 254; 288; 631; 685; 718; 989; 1082; 1464; 1476; 1485; 1584; 1585 y 1597; ubicados a folios 11308 a 11325; 11698 a 11715; 13813 a 13827; 14276 a 14293; 17558 a 17574; 18077 a 18091; 18347 a 18363; 20658 a 20675; 26935 a 26951; 27016 a 27030; 28561 a 28577; 28614 a 28630; 28694 a 28710 y 28899 a 28915; mismos que fueron tomados como muestras de los convenios de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN.

[redacted] [...] [énfasis añadido]".[241]

Inclusive, los convenios modificatorios celebrados entre los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM también estuvieron vigentes durante el periodo investigado, en tanto los mismos fueron celebrados el primero de junio de dos mil doce, cuya fecha de vencimiento sería el cuatro de septiembre de dos mil dieciocho.[242] De hecho estos convenios modificatorios fueron celebrados, de acuerdo con la declaración "[redacted]" de los mismos, con el objeto de "[...] [redacted] [...]";[243] en este tenor, se establecieron condiciones similares para los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN en comparación con las otras AGRUPACIONES, principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO. En la cláusula sexta de esos convenios se observa lo siguiente:

[redacted]

En consecuencia, esta autoridad está facultada para utilizar los documentos referidos como base de las imputaciones que realizó en el OPR, en tanto el contenido de dichos convenios o sus convenios modificatorios estuvo (y está) vigente, pues no es relevante en qué fecha fueron firmados, o que dicha firma hubiera ocurrido con anterioridad al periodo de investigación, si las cláusulas de dichos convenios que sustentaron la probable imputación a las AGRUPACIONES, en particular, a NUEVA IMAGEN, estuvieron vigentes en el periodo investigado.

Por otra parte, NUEVA IMAGEN señaló que: "*contrario a lo señalado por esa Autoridad, dichos permisionarios iniciaron operaciones como asociados a NUEVA IMAGEN a partir del mes de agosto dos mil ocho; lo que implica que los hechos antes descritos tuvieron lugar con anterioridad a la fecha de presentación de la denuncia formulada por Servicio de Excelencia, S.A. de C.V. (EXCELENCIA), que fue el diecisiete de septiembre de dos mil trece*", sin aportar alguna evidencia que sustentara su afirmación. No obstante, ello no controvierte la conclusión del párrafo anterior, en tanto, se reitera, los convenios para acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre los PERMISIONARIOS

[241] Folio 9465.
[242] En la primera página de todos los convenios modificatorios se observa la siguiente leyenda: "*la vigencia del presente convenio es del 01 de junio de 2012 y hasta el 04 de septiembre de 2018*". Ejemplo: folio 11716.
[243] Folio 18613.
[244] Folios 18615 y 18616. Todos los convenios modificatorios son sustancialmente iguales; únicamente cambian las referencias a los PERMISIONARIOS y diversos datos de identificación; por lo que se toma solamente uno de ellos para ejemplificar.

Eliminado: ciento noventa y cinco palabras.

asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM, y el convenio celebrado entre NUEVA IMAGEN y el AICM, estuvieron vigentes durante el periodo investigado.

Para mayor referencia, a continuación se describen los cincuenta y ocho convenios de acceso a zona federal de los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM, así como los cincuenta y dos convenios modificatorios que obran en el EXPEDIENTE:

Número de permisionario	Fecha del convenio de Acceso a Zona Federal, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros, que celebran el AICM y el Permisionario[245]	Fecha de término	Fecha de Convenio Modificatorio al Convenio de Acceso a Zona Federal, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros[246]	Fecha de término[247]
**	03/07/2010[248]	**	01/06/2012[249]	**
	05/09/2008[250]		01/06/2012[251]	
	05/09/2008[252]		01/06/2012[253]	
	05/09/2008[254]		01/06/2012[255]	
	05/09/2008[256]		01/06/2012[257]	
	05/09/2008[258]		01/06/2012[259]	
	05/09/2008[260]		01/06/2012[261]	
	05/09/2008[262]		01/06/2012[263]	
	05/09/2008[264]		01/06/2012[265]	
	05/09/2008[266]		01/06/2012[267]	
	05/09/2008[268]		01/06/2012[269]	
	05/09/2012[270]		N/A	

Eliminado: tres columnas enteras.

[245] Los convenios son sustancialmente iguales; únicamente cambian las referencias a los datos de identificación de los PERMISIONARIOS.
[246] Los convenios modificatorios son sustancialmente iguales; únicamente cambian las referencias a los datos de identificación de los PERMISIONARIOS.
[247] Cada uno de los convenios modificatorios indica que: "*la vigencia del presente convenio es del 01 de junio de 2012 y hasta el 04 de septiembre de 2018*"; página 1.
[248] Versión original por duplicado (folios 11308 a 11325 y 11326 a 11343).
[249] Versión original por duplicado (folios 11344 a 11349 y 11350 a 11355).
[250] Versión original por duplicado (folios 11680 a 11697 y 11698 a 11715).
[251] Versión original por duplicado (folios 11716 a 11721 y 11722 a 11727).
[252] Versión original por duplicado (folios 11925 a 11942 y 11943 a 11961).
[253] Versión original por duplicado (folios 11962 a 11967 y 11968 a 11973).
[254] Versión original por duplicado (folios 11993 a 12010 y 12011 a 12029).
[255] Versión original por duplicado (folios 12030 a 12035 y 12036 a 12041).
[256] Versión original (folios 12147 a 12165).
[257] Versión original (folios 12166 a 12171).
[258] Versión original (folios 12193 a 12210).
[259] Versión original (folios 12211 a 12216).
[260] Versión original (folios 12239 a 12256).
[261] Versión original (folios 12257 a 12262).
[262] Versión original por duplicado (folios 12745 a 12762 y 12763 a 12780).
[263] Versión original por duplicado (folios 12781 a 12786 y 12787 a 12792).
[264] Versión original (folios 13081 a 13098).
[265] Versión original (folios 13099 a 13104).
[266] Versión original (folios 13461 a 13478).
[267] Versión original (folios 13479 a 13484).
[268] Versión original por duplicado (folios 13635 a 13652 y 13653 a 13670).
[269] Versión original por duplicado (folios 13671 a 13676 y 13677 a 13682).
[270] Versión original por duplicado (folios 13813 a 13827 y 13828 a 13842).

**	05/09/2008[271]	**	01/06/2012[272]
	05/09/2008[273]		01/06/2012[274]
	05/09/2008[275]		01/06/2012[276]
	05/09/2008[277]		01/06/2012[278]
	19/01/2009[279]		01/06/2012[280]
	05/09/2008[281]		01/06/2012[282]
	05/09/2008[283]		01/06/2012[284]
	05/09/2008[285]		01/06/2012[286]
	05/09/2008[287]		01/06/2012[288]
	05/09/2008[289]		01/06/2012[290]
	05/09/2008[291]		01/06/2012[292]
	05/09/2008[293]		01/06/2012[294]
	05/09/2008[295]		01/06/2012[296]
	03/07/2010[297]		01/06/2012[298]
	03/07/2010[299]		01/06/2012[300]
	05/09/2008[301]		01/06/2012[302]
	03/07/2010[303]		01/06/2012[304]

Eliminado: tres columnas enteras.

[271] Versión original por duplicado (folios 13868 a 13885 y 13886 a 13903).
[272] Versión original por duplicado (folios 13904 a 13909 y 13910 a 13915).
[273] Versión original por duplicado (folios 13945 a 13962 y 13963 a 13980).
[274] Versión original por duplicado (folios 13981 a 13986 y 13987 a 13992).
[275] Versión original por duplicado (folios 14019 a 14036 y 14037 a 14054).
[276] Versión original por duplicado (folios 14055 a 14060 y 14061 a 14066).
[277] Versión original por duplicado (folios 14199 a 14216 y 14217 a 14234).
[278] Versión original por duplicado (folios 14235 a 14240 y 14241 a 14246).
[279] Versión original por duplicado (folios 14276 a 14293 y 14294 a 14311).
[280] Versión original por duplicado (folios 14312 a 14317 y 14318 a 14323).
[281] Versión original por duplicado (folios 14849 a 14866 y 14867 a 14884).
[282] Versión original por duplicado (folios 14885 a 14890 y 14891 a 14896).
[283] Versión original por duplicado (folios 15399 a 15416 y 15417 a 15434).
[284] Versión original por duplicado (folios 15435 a 15440 y 15441 a 15446).
[285] Versión original por duplicado (folios 15600 a 15617 y 15618 a 15635).
[286] Versión original por duplicado (folios 15636 a 15641 y 15642 a 15647).
[287] Versión original por duplicado (folios 15740 a 15758 y 15759 a 15776).
[288] Versión original por duplicado (folios 15777 a 15782 y 15783 a 15788).
[289] Versión original por duplicado (folios 15961 a 15978 y 15979 a 15996).
[290] Versión original por duplicado (folios 15997 a 16002 y 16003 a 16008).
[291] Versión original por duplicado (folios 16303 a 16320 y 16321 a 16338).
[292] Versión original por duplicado (folios 16339 a 16344 y 16345 a 16350).
[293] Versión original por duplicado (folios 16374 a 16391 y 16392 a 16410).
[294] Versión original por duplicado (folios 16411 a 16416 y 16417 a 16422).
[295] Versión original por duplicado (folios 16806 a 16823 y 16824 a 16841).
[296] Versión original por duplicado (folios 16842 a 16847 y 16848 a 16853).
[297] Versión original por duplicado (folios 17150 a 17167 y 17168 a 17185).
[298] Versión original por duplicado (folios 17186 a 17191 y 17192 a 17197).
[299] Versión original por duplicado (folios 17347 a 17364 y 17365 a 17382).
[300] Versión original por duplicado (folios 17386 a 17388 y 17389 a 17394).
[301] Versión original por duplicado (folios 17419 a 17436 y 17437 a 17454).
[302] Versión original por duplicado (folios 17455 a 17460 y 17461 a 17466).
[303] Versión original por duplicado (folios 17491 a 17508 y 17509 a 17526).
[304] Versión original por duplicado (folios 17527 a 17532 y 17533 a 17538).

**	18/01/2011[305]	**	01/06/2012[306]	**	
	05/09/2008[307]		01/06/2012[308]		
	05/09/2008[309]		01/06/2012[310]		
	05/09/2008[311]		01/06/2012[312]		
	05/09/2008[313]		01/06/2012[314]		
	06/03/2014[315]		N/A		
	05/09/2008[316]		01/06/2012[317]		
	03/07/2010[318]		N/A		
	01/03/2012[319]		01/06/2012[320]		
	05/09/2008[321]		01/06/2012[322]		
	05/09/2008[323]		01/06/2012[324]		
	05/09/2008[325]		01/06/2012[326]		
	26/08/2009[327]		01/06/2012[328]		
	05/09/2008[329]		01/06/2012[330]		
	05/09/2008[331]		01/06/2012[332]		
	05/09/2008[333]		01/06/2012[334]		
	01/02/2012[335]		01/06/2012[336]		
	05/09/2008[337]		01/06/2012[338]		

Eliminado: tres columnas enteras.

[305] Versión original (folios 17558 a 17574).
[306] Versión original (folios 17575 a 17580).
[307] Versión original (folios 17648 a 17665).
[308] Versión original (folios 17673 a 17678).
[309] Versión original (folios 17769 a 17786).
[310] Versión original (folios 17787 a 17792).
[311] Versión original (folios 17815 a 17832).
[312] Versión original (folios 17833 a 17838).
[313] Versión original (folios 17860 a 17877).
[314] Versión original (folios 17878 a 17883).
[315] Versión original (folios 18077 a 18091).
[316] Versión original (folios 18091 a 18152).
[317] Versión original (folios 18153 a 18158).
[318] Versión original (folios 18228 a 18245).
[319] Versión original (folios 18347 a 18363).
[320] Versión original (folios 18371 a 18376).
[321] Versión original (folios 18594 a 18611).
[322] Versión original (folios 18612 a 18617).
[323] Versión original por duplicado (folios 19069 a 19086 y 19087 a 19104).
[324] Versión original por duplicado (folios 19105 a 19111 y 19112 a 19118).
[325] Versión original (folios 19227 a 19244).
[326] Versión original (folios 19245 a 19250).
[327] Versión original por duplicado (folios 20658 a 20675 y 20676 a 20693)
[328] Versión original por duplicado (folios 20694 a 20699 y 20700 a 20705).
[329] Versión original por duplicado (folios 20724 a 20741 y 20742 a 20759).
[330] Versión original por duplicado (folios 20760 a 20765 y 20766 a 20771).
[331] Versión original por duplicado (folios 21286 a 21303 y 21304 a 21321).
[332] Versión original por duplicado (folios 21322 a 21327 y 21328 a 21333).
[333] Versión original por duplicado (folios 21356 a 21373 y 21374 a 21391).
[334] Versión original por duplicado (folios 21392 a 21397 y 21398 a 21403).
[335] Versión original por duplicado (folios 23481 a 23497 y 23498 a 23514).
[336] Versión original por duplicado (folios 23515 a 23521 y 23522 a 23528).
[337] Versión original por duplicado (folios 23551 a 23568 y 23569 a 23586).
[338] Versión original por duplicado (folios 23587 a 23592 y 23593 a 23598).

**	05/09/2008[339]	**	01/06/2012[340]	**
	01/06/2009[341]		01/06/2012[342]	
	21/12/2012[343]		N/A	
	16/06/2009[344]		01/06/2012[345]	
	16/06/2009[346]		01/06/2012[347]	
	16/06/2009[348]		01/06/2012[349]	
	16/06/2009[350]		01/06/2012[351]	
	16/06/2009[352]		01/06/2012[353]	
	24/10/2012[354]		N/A	
	16/10/2012[355]		N/A	
	16/10/2012[356]		N/A	
	19/12/2012[357]		N/A	

Derivado del análisis de los convenios y convenios modificatorios para Acceso a Zona Federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, así como el CONVENIO DE NUEVA IMAGEN, que fueron utilizados por la AI para sustentar la imputación en contra de NUEVA IMAGEN, por su probable participación en la consecución de la práctica monopólica relativa imputada al AICM, se advierte que el clausulado de los instrumentos descritos en el cuadro anterior **se ha mantenido vigente** desde la emisión del ACUERDO de INICIO a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, incluso, a la fecha de emisión de la presente resolución. Por tal motivo, dichos documentos se encuentran dentro del umbral temporal con que cuenta esta COFECE para ejercer sus facultades de investigación; en consecuencia, el argumento tendiente a sustentar la prescripción de las facultades de investigación de la COFECE es **infundado**.

Así, es notorio que los convenios y sus posteriores convenios modificatorios se encuentran vigentes y, por lo tanto, la inclusión y consideración de los mismos en el OPR es legal, pues fue realizada dentro del plazo establecido por el artículo 34 bis 3 de la LFCE.

En virtud de lo anterior, se hace patente que no subsisten las mismas circunstancias por las cuáles en el OPR se dejó de considerar la conducta relativa al "*Establecimiento de un precio mínimo de referencia en el proceso de Subasta Pública SP-03/2008, por encima del precio de las contraprestaciones del SERVICIO*

Eliminado: tres columnas enteras.

339 Versión original por duplicado (folios 25404 a 25421 y 25422 a 25439).
340 Versión original por duplicado (folios 25440 a 25445 y 25446 a 25451).
341 Versión original por duplicado (folios 26935 a 26951 y 26952 a 26968).
342 Versión original por duplicado (folios 26969 a 26974 y 26975 a 26980).
343 Versión original por duplicado (folios 27016 a 27030 y 27031 a 27045).
344 Versión original por duplicado (folios 27069 a 27084 y 27085 a 27100).
345 Versión original por duplicado (folios 27101 a 27106 y 27107 a 27112).
346 Versión original por duplicado (folios 27131 a 27146 y 27147 a 27162).
347 Versión original por duplicado (folios 27163 a 27168 y 27169 a 27174).
348 Versión original por duplicado (folios 27193 a 27208 y 27209 a 27224).
349 Versión original por duplicado (folios 27225 a 27230 y 27231 a 27236).
350 Versión original por duplicado (folios 27265 a 27280 y 27281 a 27296).
351 Versión original por duplicado (folios 27297 a 27302 y 27303 a 27308).
352 Versión original por duplicado (folios 27239 a 27344 y 27345 a 27360).
353 Versión original por duplicado (folios 27361 a 27366 y 27367 a 27372).
354 Versión original por duplicado (folios 28561 a 28577 y 28578 a 28594).
355 Versión original por duplicado (folios 28614 a 28630 y 28631 a 28647).
356 Versión original por duplicado (folios 28694 a 28710 y 28711 a 28727).
357 Versión original por duplicado (folios 28899 a 28915 a 28916 a 28932).

DE TAXI que ofrecen otros agentes económicos en el mercado relevante", toda vez que las bases de dicha subasta fueron publicadas en el DOF el veintiuno de mayo de dos mil ocho, y el fallo de la misma se emitió el quince de septiembre de dos mil ocho, fechas que, en cualquiera de los dos casos, están fuera del periodo de investigación, considerando además que se trata de actos que se consumaron al momento de emitir el fallo correspondiente, lo cual no sucede con los contratos a los que se ha hecho referencia; por tanto, la solicitud de NUEVA IMAGEN para aplicar ese mismo criterio es improcedente.

Finalmente, debe quedar claro que el artículo 10 de la LFCE establece que son prácticas monopólicas relativas "*los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas*", de tal forma que puede suceder que los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones hayan sido creados o implementados con anterioridad al plazo de prescripción que establece el artículo 34 bis 3 de la LFCE, pero si continúan vigentes y siguen surtiendo efectos, particularmente impidiendo el acceso a los mercados o estableciendo ventajas exclusivas, pueden ser sancionados en términos de la normativa de competencia.

2.6. La COFECE no puede regular al AICM

El AICM señaló:[358]

> **a. La COFECE deja de considerar que el Gobierno Federal, a través de la SCT, me otorgó la concesión para administrar, operar y/o explotar el AEROPUERTO (bien que es de dominio de la Federación); así, estoy facultado para usar, aprovechar y explotar los bienes concesionados.**
>
> **Los actos celebrados por mí, para el uso, aprovechamiento y/o explotación de bienes de uso concesionado emanan y/o derivan del ejercicio de actividades propias de autoridad, cuya titularidad corresponde originalmente al Estado (quien las otorga con la finalidad de satisfacer el interés general y de que lo auxilien en la función pública que le compete), máxime que dicha facultad no se desnaturaliza porque se ejerza a través de una empresa paraestatal, como es mi caso. Ofrezco de apoyo la tesis jurisprudencial "*CONCESIONES PARA LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL. EL ARTÍCULO SÉPTIMO TRANSITORIO DE LA LEY DE PUERTOS, QUE ESTABLECE LA POSIBILIDAD DE OTORGARLAS DIRECTAMENTE A SOCIEDADES MERCANTILES DE PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, ES CONSTITUCIONAL*".**
>
> **Por lo anterior, las posibles medidas que suponiendo sin conceder se me impusieran derivado del procedimiento en que se actúa y que restrinjan y/o limiten, el uso, aprovechamiento y/o explotación de los bienes concesionados, serán transgresoras y violatorias de lo establecido en el artículo 28 de la CPEUM, pues dicho precepto consagra a nivel constitucional la protección del derecho de concesionar la prestación de servicios públicos y/o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación.**

[358] Páginas 2 (último párrafo) a 5 (primer párrafo); 8 (título A) y 36 (parte del antepenúltimo párrafo) de su contestación al OPR.

Adicionalmente, se estaría afectando la CONCESIÓN, respecto de la cual la COFECE no tiene facultades derivadas del procedimiento en que se actúa.

Es cierto que derivado de la CONCESIÓN poseo las facultades para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO; de conformidad con el artículo 48 de la LA, los servicios aeroportuarios son aquellos que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, los cuales pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. En este sentido, los actos que celebro para el uso, aprovechamiento y/o explotación del AEROPUERTO, derivan y/o provienen de funciones de Autoridad, cuya titularidad corresponde originalmente al Estado.

b. Aplicar la LFCE a este caso implicaría sustituir el marco regulatorio con el Derecho de la Competencia, no complementarlo, y convertir a la COFECE en regulador de la actuación de todos los aeropuertos y árbitro en todo desacuerdo con los PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI. De aceptar la teoría del OPR, la COFECE debería atender toda queja de un PERMISIONARIO ante negativas, retrasos en el servicio de acceso o degradación en la calidad del servicio ofrecido por cualquier operador aeroportuario.

Las manifestaciones anteriores son **infundadas** en virtud de las siguientes consideraciones.

En primer lugar, en ningún momento la AI desconoció en el OPR que el AICM efectivamente detenta la CONCESIÓN. En el apartado "*A. Consideraciones previas*" del OPR se estableció que el AICM: "***Cuenta con una CONCESIÓN para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO, así como usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados***. *Atendiendo a su naturaleza y actividades, y considerando lo establecido en el artículo 3° de la LFCE, se observa que AICM es un ente susceptible de calificarse como agente económico y, en consecuencia, de que esta COMISIÓN pueda conocer respecto de actos realizados por dicha entidad por los motivos que se expondrán a continuación* [...] [énfasis añadido]";[359] así, es falso que la COFECE no tomara en consideración la existencia de la CONCESIÓN.

Por otra parte, el AICM realiza un argumento según el cual, por el solo hecho de ser concesionario para la prestación de un servicio público, ya no estaría sujeto a la normativa de competencia. No obstante, el hecho que detente una concesión no excluye al AICM de la aplicación de la LFCE. De hecho, sus manifestaciones son contradictorias con lo que señala en su propio escrito en el sentido de que existe "*una situación de posible aplicación concurrente de la legislación aeroportuaria y de la de competencia económica*" así como que lo que señala "*no implica de ninguna manera que exista una exención ad hoc al operador aeroportuario de la aplicación del derecho de la competencia o una prerrogativa para cometer restricciones unilaterales con propósitos anticompetitivos*".

El artículo 28 constitucional establece, respecto del régimen de concesiones, que: "*El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación*

[359] Página 12 del OPR.

de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público" y que "*La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley*".

Ello quiere decir que la propia CPEUM establece que concesionar servicios públicos se sujeta "*a las leyes*" y a "*lo dispuesto por la Constitución*". Ello incluye, desde luego, lo que establece el propio artículo 28 constitucional en el sentido de que: "***En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos*** *los monopolios,* ***las prácticas monopólicas****, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes* [...] [énfasis añadido]" y que "*En consecuencia, la ley castigará severamente* [...] *en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general...*".

De hecho, el PJF ha señalado que la concesión administrativa es un acto administrativo mediante el cual el Estado concede a un particular la gestión de un servicio público o la explotación de un bien del dominio público que crea un derecho en favor del concesionario, pero que el acuerdo de voluntades plasmado es un acto administrativo mixto en el que existen elementos contractuales y reglamentarios; asimismo, se ha señalado que entre los elementos reglamentarios están las normas a las que debe sujetarse la organización y funcionamiento del servicio o la explotación o aprovechamiento de los bienes.[360] Claramente, entre las normas a las que debe sujetarse la prestación de un servicio concesionado se encuentran las de competencia económica.

El artículo 3° de la LFCE establece que "*Están sujetos a lo dispuesto por esta Ley todos los agentes económicos, sea que se trate de personas físicas o morales, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal* [...] *o cualquier otra forma de participación en la actividad económica*". El AICM claramente participa en la actividad económica (aunque sea concesionario) y también es un agente económico (aunque sea una entidad de la administración pública federal).

---

[360] Al respecto; resulta aplicable al tesis I.1o.A.E.109 A (10a.) del Primer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Administrativa Especializado en Competencia Económica; Radiodifusión y Telecomunicaciones; con residencia en el Distrito Federal y Jurisdicción en toda la República; misma que establece: "***CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. NOCIÓN Y ELEMENTOS REGLAMENTARIOS Y CONTRACTUALES QUE LA INTEGRAN****. La concesión administrativa, entendida como el acto administrativo mediante el cual el Estado concede a un particular la gestión de un servicio público o la explotación de un bien del dominio público, crea un derecho en favor del concesionario que antes no tenía, sin embargo, el acuerdo de voluntades plasmado no debe concebirse como un simple acto contractual donde primen intereses particulares de los contratantes, pues se trata de un acto administrativo mixto, en el que coexisten elementos reglamentarios y contractuales. Dentro del primer grupo se encuentran las normas a que han de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio o la explotación o aprovechamiento de los bienes, las que el Estado puede modificar sin el consentimiento del concesionario, considerando como principios rectores del interés general, los siguientes: a) continuidad, b) mutabilidad; c) igualdad; d) calidad y e) asequibilidad. Por su parte; el elemento contractual protege los intereses legítimos del concesionario; y crea a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por el Estado, atiende básicamente a las ventajas económicas que representen para el concesionario la garantía de sus inversiones y la posibilidad de mantener el equilibrio financiero. Así, toda concesión administrativa se encuentra sujeta a las modificaciones del orden jurídico que regulan las condiciones conforme a las cuales, el servicio público debe prestarse o el bien público ser explotado, al mismo tiempo que garantiza los intereses legítimos de los concesionarios*". Época: Décima Época. Registro: 2010834. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 26; Enero de 2016; Tomo IV. Materia(s): Administrativa. Página: 3178.

En correlación con el anterior precepto legal citado, el artículo 1° del mismo ordenamiento establece que "*La presente ley es reglamentaria del artículo 28 constitucional en materia de competencia económica, monopolios y libre concurrencia, es de observancia general en toda la República y* ***aplicable a todas las áreas de la actividad económica*** [énfasis añadido]", toda vez que el AICM es un agente económico y que participa en la actividad económica le es aplicable la LFCE

Ahora bien, de información pública, el propio AICM ha comparecido ante la autoridad de competencia como agente económico, lo cual no hace sino confirmar que efectivamente está sujeto a la normativa de competencia. Un ejemplo de lo anterior es la presentación de la notificación de la concentración identificada con el expediente CNT-111-2003.[361] No se entiende entonces cómo ahora el AICM pretende que no tiene que cumplir con las reglas que se establecen en la normativa de competencia.

En este orden de ideas, si bien es cierto que el AICM posee un título de concesión que lo faculta para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO, con base en el cual presta servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales (sujeto a la normativa correspondiente en la materia, así como lo estipulado por la CONCESIÓN misma), ello no implica, como lo aduce el AICM, que esa sola situación lo sustraiga de la aplicación y observancia de la normativa aplicable en materia de competencia económica, particularmente la LFCE.

Es necesario aclarar que esta COFECE no pretende controvertir (ni tampoco lo hace) la legalidad en la asignación de la CONCESIÓN al AICM, pues ello no es materia de la imputación del OPR. Así, la tesis por la cual el AICM pretende apoyar su postura respecto a que, al ser una empresa de participación estatal mayoritaria es constitucional que se le hubiere otorgado la CONCESIÓN, no abona para su argumento, en tanto ello no contribuye a desvirtuar el hecho de que el AICM, agente económico con poder sustancial en el mercado relevante celebró convenios que contienen cláusulas que son consideradas anticompetitivas, pues representan, ya sea un trato diferenciado a las propias AGRUPACIONES respecto a: [i] el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI (incremento y asignación de unidades); o [ii] el establecimiento de distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO (aplicación diferenciada de descuentos o quitas respecto al pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos en igualdad de condiciones).

Si bien el título de concesión que el AICM detenta, lo faculta para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO, este a su vez lo coloca en una situación jurídica en la que debe observar un conjunto de normas para llevar a cabo su finalidad, como son las siguientes: LA, la LCPAF, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el RAFSA, el RLA, el clausulado mismo de la CONCESIÓN e incluso, la LFCE. De hecho, de la propia CONCESIÓN se desprende la obligación de cumplir con la legislación en materia de competencia económica por parte del AICM, a saber:

[361] La versión pública de la resolución emitida el diecisiete de diciembre de dos mil tres en el expediente señalado, es visible en la siguiente dirección electrónica: http://www.cofece.mx:8080/cfcresoluciones/Docs/Concentraciones/V387/30/1492982.PDF

En el numeral 4 del apartado denominado "*CONDICIONES*", se establece que: "[...] *El concesionario en todo momento tendrá la responsabilidad frente a la Secretaría* [SCT] *a fin de que los servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales* [...] ***se presten en términos de la legislación aplicable y en específico a lo dispuesto en esta Concesión****, la Ley y su reglamento* [...] [énfasis añadido]".[362]

Ahora bien, en el numeral 7 del apartado de "*CONDICIONES*" denominado "*Legislación Aplicable*", se observa que: "[...] *La administración, operación, explotación y, en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto,* ***así como la prestación de los Servicios materia de esta Concesión, estará sujeta****, enunciativa y no limitativamente, a lo dispuesto por* [...la Ley] ***Federal de Competencia Económica*** [...]. *El Concesionario se obliga a* ***observarlas y cumplirlas*** [...] [énfasis añadido]".[363]

Adicionalmente, en la modificación a la CONCESIÓN otorgada en favor del AICM el nueve de febrero de dos mil cuatro, y publicada en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro,[364] se advierte que las obligaciones antes precisadas no cambiaron, toda vez que en el "*CAPITULO III Legislación Aplicable*" se señala que: "[...] *La administración, operación, explotación y, en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto, así como* ***la prestación de los Servicios materia de esta Concesión, estará sujeto*** [...a la Ley] ***Federal de Competencia Económica*** [...]. ***El Concesionario se obliga a observarlas y cumplirlas****. - - - - - El Concesionario acepta que los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen derogados, modificados o adicionados, quedará sujeto, en todo tiempo, a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor* [...] [énfasis añadido]".[365]

Así, el AICM no puede desconocer la aplicación de la LFCE a los actos que deriven de la prestación de los servicios materia de la CONCESIÓN, como los servicios aeroportuarios, que a su vez incluyen la prestación del SERVICIO DE ACCESO, materia de la imputación. Considerar que por el hecho de detentar una concesión y estar sujeto, primordialmente, a la LA, el AICM se encuentra exento de cumplir otros ordenamientos, como la LFCE, carece de sustento lógico y jurídico. El AICM no puede pretender valerse de una parte de la regulación a la que está sujeto para evitar cumplir con otras normas que también le obligan.

En otras palabras, la calidad como concesionario del AICM no lo faculta para actuar al margen de la LFCE, ni para realizar actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas (imputación realizada en su contra en el OPR); por el contrario, de la propia CONCESIÓN se advierte una obligación para el AICM de observar y cumplir, entre otras normas, las relacionadas con la competencia económica.

[362] Folio 1153.
[363] Folio 1154.
[364] Folios 1158 a 1169.
[365] Folio 1162.

La aplicación de la LFCE no exime de la aplicación del marco regulatorio que como empresa de participación estatal mayoritaria concesionaria del AEROPUERTO debe observar el AICM, o viceversa. En efecto, la LFCE, así como toda la legislación aplicable al AICM, establecida enunciativamente más no limitativamente, en el numeral 7, del apartado "*CONDICIONES*" de la CONCESIÓN,[366] se debe de aplicar complementariamente, tomando en cuenta que el derecho de explotación del AEROPUERTO otorgado al amparo de la CONCESIÓN de la que es titular el AICM, no es absoluto, ya que no confiere al titular del mismo una excepción a la aplicación de la LFCE y mucho menos le faculta para la realización de prácticas anticompetitivas.

De este modo, si un individuo o un agente económico, en este caso el AICM, se coloca en un supuesto normativo regulado por una disposición diversa a la que aplica generalmente para el desempeño de sus actividades y ello es sancionable (en este caso por la LFCE), deberá sujetarse al texto de la ley que le sea aplicable sin que exista una exclusión al cumplimiento de la otra cuando no se prevea expresamente dicha excepción, ya que el sistema jurídico es un todo unitario y armónico en donde la aplicación individual o conjunta de ordenamientos concurren en el mismo sistema sin perder de vista los valores tutelados por cada uno de ellos. Ello, con independencia de lo señalado en párrafos anteriores, en el sentido de que la propia CPEUM establece que las concesiones para prestación del servicio público se sujetan a lo que establecen la propia CPEUM y las leyes secundarias, incluida la LFCE.

Ahora bien, la COFECE no pretende convertirse −ni está dentro de sus facultades− en un árbitro comercial entre los PERMISIONARIOS y el AICM por incumplimientos contractuales, ni mucho menos un ente regulador de la actuación de todos los aeropuertos; en este sentido, se indica que la finalidad de esta COFECE a través del procedimiento de mérito, es la aplicación de la LFCE para proteger el proceso de competencia y libre concurrencia, mediante la prevención y eliminación de prácticas monopólicas; por lo tanto, cuando las conductas de algún agente económico encuadren en una hipótesis normativa sancionable por la LFCE, procede la consecuencia jurídica establecida por este

---

[366] El numeral "*7. Legislación Aplicable*"; del apartado "*CONDICIONES*" de la CONCESIÓN; establece que: "***La administración, operación, explotación y,*** *en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto,* ***así como la prestación de los Servicios materia de esta Concesión; estará sujeta enunciativa y no limitativamente; a lo dispuesto por*** *la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a los tratados internacionales celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado y los acuerdos interinstitucionales; a los Códigos Civil de Distrito Federal en Materia Común y para toda la República Mexicana en Materia Federal, Federal de Procedimientos Civiles y de Comercio,* ***las Leyes*** *de Aeropuertos, Vías Generales de Comunicación, de Aviación Civil, General de Bienes Nacionales, Federal de Procedimiento Administrativo, Federal sobre Metrología y Normalización,* ***Federal de Competencia Económica****, General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, y sus reglamentos, a las ecologías estatales, a las demás prevenciones técnicas y administrativas aplicables en la materia que dicte la Secretaría, a lo dispuesto en la presente Concesión y los anexos que la integran, así como a las Normas Oficiales Mexicanas que por su naturaleza son aplicables a esta Concesión, y a las disposiciones sobre mitigación del impacto ambiental que dicten las autoridades competentes, y a las normas jurídicas que por su naturaleza y objeto le son aplicables. El concesionario se obliga a observarlas y cumplirlas. - - - - - El Concesionario acepta que si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen derogados; modificados o adicionados, quedará sujeto, en todo tiempo, a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan; a partir de su entrada en vigor* [énfasis añadido]". Folio 1154.

último ordenamiento, independientemente de que esas conductas generen o no quejas con los permisionarios de algún servicio aeroportuario.

De hecho, no se entiende cómo es que pretende que al ser concesionario no tiene que cumplir con los principios de competencia cuando la relación que tiene con quienes prestan el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO ni siquiera tiene una naturaleza administrativa, sino que tiene un carácter mercantil. El funcionamiento de los servicios que presta el AICM claramente se encuentra en ese supuesto, pues tal y como se determinó en el OPR, en el numeral "*8. Límites a los Derechos de la Concesión*", del apartado "*CONDICIONES*" de la CONCESIÓN, se establece que: "*Los derechos derivados de la presente Concesión se otorgan al Concesionario, en el entendido de que durante la vigencia de la Concesión, **el Concesionario podrá contratar con terceros la prestación de los servicios** en los términos previstos por los artículos 48, 52 y 54 al 57 de la Ley* [...] [énfasis añadido]".[367] Así, el artículo 54 de la LA establece que: "***Todos los actos y contratos para la prestación de los servicios aeroportuarios**, complementarios y comerciales en los aeródromos civiles de servicio al público **serán de carácter mercantil**. - - - - - Cuando los servicios aeroportuarios y complementarios se proporcionen en los aeropuertos por personas distintas a los concesionarios, los prestadores de dichos servicios deberán constituirse como sociedades mercantiles mexicanas*".

Esta COFECE advierte que, en todo caso, las posibles medidas que se pudieran imponer al AICM para revertir la conducta que se le imputa, se protege el proceso de competencia y libre concurrencia al tiempo que influyen en alcanzar el sentido de aquella disposición constitucional en la cual funda su argumento, al asegurar la eficiente prestación de servicios prevista en el artículo 28 constitucional (servicios públicos sobre bienes del dominio público de la federación); el AICM tiene la encomienda de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, en observancia de la legislación aplicable, incluida la LFCE, independientemente de si estos servicios son prestados directamente o a través de terceros. Sus señalamientos en el sentido de que la concesión que ostenta es para "*satisfacer el interés general*" lejos de abonar en su defensa no sirve sino para confirmar la gravedad de su conducta.

2.7. Supuesta improcedencia de la vía

El AICM manifestó lo siguiente:[368]

> **Si la COFECE no está de acuerdo con la estructura de mercado, estima que no hay competencia efectiva o considera que hay barreras a la competencia (mas no prácticas monopólicas relativas), debe iniciar un procedimiento distinto al procedimiento sancionador que inició bajo este expediente. Si quiere influir en las políticas públicas, la COFECE puede emitir una opinión o usar cualquier otra herramienta a su alcance.**

El argumento es **inoperante** por ser una manifestación **general**, que parte de meras "*suposiciones*" del AICM respecto a lo que dicho agente económico considera pudo haber sido la "*opinión*" de la COFECE respecto a los méritos del asunto y de la cual, además, no se desprenden argumentos lógico-

[367] Folio 1154.
[368] Página 41 (primer párrafo) de la contestación al OPR del AICM.

jurídicos que permitan a esta autoridad analizar si el trámite del EXPEDIENTE efectivamente debía haberse llevado por otra vía.

Adicionalmente, con dichos argumentos el AICM **no combate** la imputación realizada en **el OPR**, ni los elementos que la Al tomó en consideración para sustentar su imputación como comitente de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, ni señala cómo es que estos últimos, contrario a un procedimiento de investigación por la comisión de prácticas monopólicas como el que nos ocupa, ameritarían entonces que se iniciara un procedimiento diferente; el AICM tampoco demuestra por ejemplo por qué sería procedente una investigación sobre condiciones de competencia efectiva y sólo hace referencia a una opinión. Así, ante la falta de información respecto a lo que el AICM pretende con este argumento, es imposible determinar si le asiste o no la razón y, por tal motivo, su argumento es **inoperante**.

Ahora bien, no es una cuestión debatible que la COFECE: "*puede emitir una opinión si es que quiere influir en las políticas públicas o usar cualesquier otra herramienta a su alcance*", pues efectivamente la COFECE tiene la facultad de hacerlo; no obstante, parecería que el argumento del AICM está encaminado a señalar que esta COFECE no ha realizado algún acto de autoridad tendiente a opinar sobre las condiciones de competencia observadas en el AICM; si ese fuere el caso, dicho argumento es igualmente **inoperante** por **no combatir el OPR**.

Sin perjuicio de lo anterior, en ejercicio de sus facultades en los años dos mil seis[369] y dos mil siete[370] el entonces presidente de la CFC realizó opiniones que incluyeron recomendaciones sobre el servicio de autotransporte de pasajeros con origen en el AEROPUERTO, mediante los oficios PRES-10-096-2006-076 y PRES-10-096-2007-182,[371] respectivamente, mismos que fueron integrados al EXPEDIENTE. En el OPR se indicó que el AICM publicó la invitación a la subasta pública SP-03/2008 para la celebración de un contrato de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI,[372] como producto de las opiniones antes señaladas, en las cuales, entre otras cosas, se estableció lo siguiente:

Opinión emitida con el número de oficio PRES-10-096-2006-076: "[...] *16. La asociación civil Sitio 300 concentra actualmente el 100% de las unidades destinadas a la prestación del SERVICIO ORDINARIO (taxi sedán), situación que limita sustancialmente la competencia en este segmento del mercado. La formación de dos o más agrupaciones de permisionarios independientes entre sí con los actuales integrantes de SITIO 300 y la asignación de nuevos contratos de servicios de acceso y estacionamiento a otros interesados, para la prestación de dicho servicio, facilitaría el establecimiento de condiciones de competencia en el mercado en comento.* [...] *V. CONCLUSIONES* [...] *Cuarta.* ***Promover la formación de*** *dos o más* ***agrupaciones de***

---

[369] Con fundamento en los artículos 28, fracciones I y V de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos; 49 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica publicado en el DOF el cuatro de marzo de mil novecientos noventa y ocho; así como 20 y 22 del Reglamento Interior de la CFC.

[370] Con fundamento en los artículos 2, 23, 24, fracciones XI y XVIII; y 28. fracciones I, V y VI de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis; así como 1, 3, 8. fracción II, 20 y 22 fracción VIII del Reglamento Interior de la CFC; cuya última reforma fue publicada en el DOF el veintisiete de noviembre de dos mil seis.

[371] Folios 130 a 136 y 90 a 129.

[372] Folio 007.

permisionarios independientes entre sí *con los actuales integrantes de* SITIO 300, ***a fin de facilitar el establecimiento de condiciones de competencia*** *en la prestación del* SERVICIO ORDINARIO. - - - - - *Quinta.* ***Eliminar el derecho de preferencia*** ***a las agrupaciones en la ampliación del parque vehicular a fin de suprimir*** *exclusividades y* ***barreras a la entrada*** *de nuevos prestadores de servicio. Así mismo otorga nuevos contratos de servicio de acceso y estacionamiento a interesados no involucrados actualmente en los servicios de autotransporte de pasajeros desde y hacia AICM, para la prestación del Servicio Ordinario* [...] [énfasis añadido]".[373]

Opinión emitida con el número de oficio PRES-10-096-2007-18: "[...] *70. La naturaleza de los servicios aeroportuarios y la presencia de barreras a la entrada sugieren la no existencia de condiciones razonables de competencia en los servicios prestados por el AICM.* [...] *101. El aeropuerto establece a través de convenios con asociaciones de permisionarios las condiciones de acceso y criterios de calidad y seguridad en el servicio.* ***Estos convenios frecuentemente contienen elementos que se pueden convertir en barreras de entrada*** *o facilitar la fijación de tarifas excesivas.* [...] *VII. Opiniones* [...] ***Séptima. Eliminar restricciones a la entrada de los competidores en el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos (taxis).*** [...] *Por otro lado, la suscripción de convenios de acceso entre aeropuertos y asociaciones de permisionarios puede facilitar la fijación de tarifas excesivas y convertirse en una barrera a la entrada* [...] [énfasis añadido]".[374]

La emisión de otra opinión en materia de competencia y libre concurrencia que esta autoridad pudiera emitir, no exime al AICM de la comisión de la práctica monopólica relativa que se le imputó en el OPR; y por lo tanto, sus argumentos son **inoperantes** porque **no combaten el OPR**.

2.8. Subsidio cruzado: en realidad EXCELENCIA es quien hace la práctica

YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 manifestaron lo siguiente:[375]

> **EXCELENCIA actúa temerariamente pues presentó su denuncia cuatro años, ocho meses, nueve días después de que se dio cuenta que el AICM había realizado prácticas violatorias al artículo 10, fracción X de la LFCE. Eso no puede pasar desapercibido para la COFECE al momento de resolver el presente expediente.**
>
> **Resulta incongruente que durante el tiempo en que inició operaciones (ocho de enero de dos mil nueve) y hasta la fecha en que presentó la denuncia (diecisiete de septiembre de dos mil trece), EXCELENCIA no se haya dolido de afectación alguna si durante todo ese**

[373] Folios 135 y 136.
[374] Folios 90 a 129.
[375] Páginas 4 (segundo párrafo), 15 (parte del antepenúltimo párrafo), 16 (segundo párrafo), 17 (tercer párrafo), 18 (párrafos tercero a quinto), 26 (parte final del primer párrafo y los párrafos segundo y tercero), 27 (último párrafo), 29 (segundo párrafo), 31(parte de los párrafos segundo y tercero) y 33 (parte del párrafo primero y los párrafos tercero y cuarto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 6 (penúltimo párrafo), 21 (parte del primer párrafo y párrafo final), 22 (primer párrafo), 23 (parte del tercer párrafo), 24 (últimos dos párrafos), 25 (primeros dos párrafos), 34 (parte final del tercer párrafo y el párrafo final), 35 (primer párrafo), 36 (último párrafo), 37 (primer párrafo), 39 (primer párrafo), 41 (parte de los párrafos segundo y tercero), 43 (parte del penúltimo párrafo) y 44 (párrafos segundo y tercero) del escrito de NUEVA IMAGEN; así como 4 (último párrafo), 5 (primer párrafo), 19 (parte del primer párrafo y último párrafo), 20 (párrafo primero), 21 (parte del tercer párrafo), 22 (últimos dos párrafos), 23 (primer párrafo), 32 (parte del tercer párrafo y los últimos dos párrafos), 34 (parte del párrafo tercero y los párrafos cuarto y sexto), 36 (parte del penúltimo párrafo), 39 (parte de los párrafos primero y segundo), 41 (parte del segundo párrafo y el último párrafo) y 42 (primer párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

tiempo prestó el SERVICIO DE TAXI sin cumplir con sus obligaciones contractuales y con condiciones por demás ventajosas por encima de los permisionarios afiliados o agremiados a las AGRUPACIONES, lo cual sí constituye una práctica comercial desleal y ventajosa que está muy lejos de lo que reclama.

EXCELENCIA se duele de una situación contraria a como la describe, pues ha obtenido excesivos beneficios a costa de los intereses de los PERMISIONARIOS de las otras AGRUPACIONES, y ha operado con ventajas, concesiones y precios desleales en perjuicio de los PERMISIONARIOS.

Mediante escrito de veintiséis de marzo de dos mil catorce, denunciamos la comisión de prácticas monopólicas (subsidio cruzado) por parte de EXCELENCIA con el consentimiento del AICM; lo acreditamos con el escrito de mérito. Ese subsidio cruzado por parte del AICM y en beneficio de EXCELENCIA, le permite a esta última disminuir sus costos de operación y en consecuencia, encontrarse en la posibilidad de ofertar mejores precios por sus servicios. Ello generó un perjuicio contra el resto de las AGRUPACIONES que debe ser sancionado. Ofrecemos como prueba el informe a cargo del AICM para que determine si nuestros permisionarios y EXCELENCIA tienen algún adeudo y el periodo de dicho adeudo.

La COFECE nunca emitió algún pronunciamiento ni tomó en consideración el escrito de denuncia referido para este procedimiento. Se están apreciando elementos subjetivos e irreales que el denunciante ha expuesto a la COFECE y que no pudieron ser desvirtuados con anterioridad.

Resulta paradójico que EXCELENCIA no fue objeto de quitas o descuentos por parte del AICM pero mantiene tarifas más bajas del SERVICIO DE TAXI, desde antes de la aplicación de tales quitas o descuentos. Esto se explica porque los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES tienen que cumplir con sus obligaciones de pago por el derecho de acceso y por la renta de los espacios para los puntos de venta de boletos, lo que no ocurre con EXCELENCIA, quien desde octubre de dos mil nueve dejó de cumplir con tales obligaciones de pago, lo que implica un subsidio cruzado al que ninguno de los permisionarios asociados ha tenido exceso y genera que la denunciante preste el SERVICIO DE TAXI en distintas condiciones de venta.

La única persona moral beneficiada con las conductas del AICM ha sido EXCELENCIA, quien debido a las condiciones de ventaja que ha obtenido por el incumplimiento de sus obligaciones de pago, toleradas por el AICM al no llevar a cabo las acciones legales correspondientes ante la falta de pago y favoreciendo el subsidio cruzado señalado, ha generado condiciones de desigualdad que sí deben ser sancionadas. EXCELENCIA recibió un trato preferente y parcial por el AICM desde el inicio de su relación contractual, lo que le permitió reducir sus tarifas y economizar en sus gastos de operación, lo cual no sucedió con nosotros.

EXCELENCIA no ha pagado el incremento de su contraprestación, lo que le ha permitido

obtener no solo una disminución de la misma, sino prácticamente una exención; es sorprendente que el AICM haya permanecido inerte durante más de siete años y más aún durante los últimos tres años pese a tener actuaciones judiciales favorables. La prueba de ello es el dudoso convenio de reconocimiento de adeudo y forma de pago realizado entre EXCELENCIA y el AICM y que fue denunciado sin que exista pronunciamiento legal alguno.

Por ello, es sorprendente que se señale que el supuesto "problema de compromiso" se generó a partir del ingreso de EXCELENCIA en la prestación del SERVICIO DE TAXI, por haberse disminuido la participación relativa o porcentual de las AGRUPACIONES existentes, cuando lo que existió fue un subsidio cruzado en favor de la denunciante y en perjuicio de los permisionarios asociados a nosotros, al permitírsele operar prácticamente desde el inicio de su relación contractual con el AICM.

Es incorrecto que el solo incremento de unidades vehiculares deviene en distintas condiciones de venta del SERVICIO DE TAXI en perjuicio de EXCELENCIA, pues en realidad el perjuicio se generó contra el resto de las agrupaciones y sociedad mercantil, pero por otras razones, ya que la venta de dicho servicio se representa a través de las tarifas al público y resulta paradójico que incrementándose el número de unidades de cada agrupación para complementar el padrón vehicular autorizado por el AICM, cuya formalización de los respectivos convenios individuales de derecho de acceso se realizó paulatinamente en los años posteriores, nuestras tarifas sean más altas que las de EXCELENCIA, lo cual sólo se explica por el hecho de que EXCELENCIA no ha pagado sus obligaciones, lo que implica un subsidio cruzado.

Los señalamientos anteriores son **inoperantes,** por las razones siguientes.

Como se dijo anteriormente, EXCELENCIA no es parte en el presente procedimiento. La denuncia presentada por EXCELENCIA da lugar a que la COFECE investigue los hechos denunciados. Como se aprecia del OPR, los hechos narrados por EXCELENCIA no son ni pueden ser considerados parte de las imputaciones que se realizan en el OPR, y sólo respecto de este último, las emplazadas tienen la carga procesal de desvirtuar las imputaciones referidas en el OPR, y no sobre lo que diga o deje de decir el denunciante en su escrito correspondiente. Se insiste, este procedimiento no es un procedimiento contencioso entre el denunciante y las ahora emplazadas. Además, las emplazadas no ofrecen razonamientos lógico-jurídicos de cómo es que la supuesta "*práctica comercial desleal y ventajosa*" por parte de EXCELENCIA modifica las imputaciones presuntivas que operan en su contra, ni ofrecen argumentos de cómo es que de haber tomado en cuenta dichas situaciones se habrían modificado las conclusiones del OPR.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se limitan a realizar manifestaciones encaminadas a señalar que: "[…] *EXCELENCIA ha operado con ventajas, concesiones y precios desleales en perjuicio de los permisionarios* [las cuales] *se hicieron del conocimiento de esa Comisión* [por lo que] *se estaban efectuando prácticas monopólicas, pero por el propio denunciante y con el consentimiento y apoyo de AICM* […] *durante más de siete años y más aún durante los últimos tres años pese a tener actuaciones judiciales*

favorables [...]"; sin formular razonamientos que justifiquen cómo es que haber emplazado a EXCELENCIA podría cambiar las conclusiones del OPR y los elementos en los que las mismas se basan respecto de las imputaciones presuntivas que operan en su contra. De esta forma, dichas manifestaciones **no combaten el OPR**.

Asimismo, el incumplimiento contractual que según las emplazadas ha permitido a EXCELENCIA operar con ventajas de las cuales SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB alegan no han sido beneficiados, no es materia de esta resolución, toda vez que esta autoridad no es competente para determinar un incumplimiento de esa naturaleza ni dirimir conflictos entre particulares,[376] aunado al hecho que las emplazadas **tampoco combaten el OPR**, pues simplemente repiten que el AICM toleró cierta conducta de EXCELENCIA y que ellos no se vieron beneficiados de la misma forma por el AICM, sin señalar cómo es que estos argumentos controvierten la imputación que se les hizo o los elementos que dieron origen a ella en el OPR.

Por otro lado, las emplazadas no acreditan cómo es que el escrito de "*denuncia*" que refieren es suficiente para modificar la imputación presuntiva del OPR en su contra. El hecho de que, según el dicho de las emplazadas, diversos agentes económicos estén llevando a cabo conductas supuestamente violatorias de la LFCE, **no combate** las imputaciones que acreditaron a nivel presuntivo su probable responsabilidad en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa previstas en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, imputada al AICM.

2.9. No somos agentes económicos

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente.[377]

> **Somos asociaciones civiles sin fines de lucro constituidas exclusivamente para representar a los permisionarios (personas físicas), pero no prestamos el SERVICIO DE TAXI ni somos permisionarias. Ello a su vez conlleva que no podamos acceder a los permisos autorizados por la SCT, que los otorga únicamente a sociedades mercantiles o personas físicas con actividades comerciales.**
>
> **Tampoco contamos con algún contrato de acceso a zona federal para la prestación del**

[376] Sirve de apoyo la siguiente tesis emitida por el PJF: "***COMPETENCIA ECONÓMICA. LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN LA LEY FEDERAL CORRESPONDIENTE; LO IDENTIFICAN COMO ADMINISTRATIVO Y NO COMO CIVIL.*** *El procedimiento establecido en los artículos 33 y 39 de la ley mencionada tiene características que no corresponden a las del proceso civil; donde; predominan los intereses particulares; las defensas y recursos son más pormenorizados y los juicios más prolongados; lo que no sucede* ***en los procedimientos administrativos; fundamentalmente; porque en estos predomina el interés general; que exige eficiencia; seguridad y expeditez; en virtud de que tiende al aseguramiento de los fines del Estado; estableciendo vías rápidas y eficaces****; eliminando todos los actos que dilaten o entorpezcan la acción de la administración pública;* ***sin perjuicio de que ante la presencia de intereses particulares****; se respeten; esencialmente; las garantías individuales de los gobernados. Estas peculiaridades corresponden al procedimiento establecido en las disposiciones citadas y; por consiguiente; no cabe exigir de su normatividad; recursos y defensas que son propios de un proceso civil* [énfasis añadido]". No. Registro: 191431. Tesis aislada. Materia(s): Administrativa. Novena Época. Instancia: Pleno. Fuente: SJF XII; Agosto de 2000. Tesis: P. CXII/2000. Página: 108.

[377] Páginas 1 (antepenúltimo párrafo), 2 (último párrafo), 3 (primeros tres párrafos) y 6 (antepenúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 3 (quinto párrafo), 4 (apartado A y último párrafo)), 5 (párrafos primero a cuarto) y 9 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 1 (penúltimo párrafo), 2 (apartado A), 3 (segundo a quinto) y 8 (primer párrafo) de YELLOW CAB.

SERVICIO DE TAXI, pues la AI no cuenta con elementos que acrediten que efectuamos actividades distintas a la de representar a nuestros PERMISIONARIOS agremiados.

Para que podamos ser considerados como agentes económicos, deberíamos de encuadrar en el supuesto de adoptar cualquier forma de participación en la actividad económica de conformidad con el artículo 3 de la LFCE, lo que en la especie no ocurre, pues no contamos con permiso expedido a nuestro favor por la SCT, ni con contrato de acceso a zona federal formalizado con el AICM; de ahí que resulte incorrecto que nos pretendan dar la calidad de agentes económicos, cuando a decir de la propia AI, los permisos y contratos de acceso son requisitos *sine qua non* para prestar el SERVICIO DE TAXI.

Al ser los PERMISIONARIOS agremiados a nosotros los únicos facultados para prestar el SERVICIO DE TAXI, son éstos los verdaderos agentes económicos que requieren del SERVICIO DE ACCESO, a quienes se les entregan un uso las bolsas de taxis y quienes tienen la obligación de pago a AICM por el acceso a la zona federal. Se ofrece como prueba el informe de la DGAF para que indique si hemos tenido en algún momento permiso para prestar el servicio de autotransporte federal.

Este argumento es **infundado**, por las razones siguientes.

El artículo 3, párrafo primero de la LFCE establece que: "[e]*stán sujetos a lo dispuesto por esta Ley todos los agentes económicos,* ***sea que se trate de personas físicas o morales, con o sin fines de lucro****, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal,* ***asociaciones****, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos,* ***o cualquier otra forma de participación en la actividad económica*** [énfasis añadido]".

La SCJN ha señalado que la interpretación sistemática e integral del concepto "*agente económico*" previsto en la LFCE permite considerar que implica a las personas o entidades que compiten y concurren en la producción, procesamiento, distribución, intercambio y comercialización de bienes y servicios mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones pactadas entre sí, de tal manera que su actividad trasciende a la vida económica del Estado; así, mientras participe en la actividad económica, entra en el concepto de agente económico aunque sea una asociación.

Asimismo, la participación en la actividad económica puede también encontrarse estrechamente vinculada con las actividades referidas en el párrafo anterior.[378] Adicionalmente, la SCJN ha señalado

[378] La SCJN ha sostenido los siguientes criterios: i) "***COMPETENCIA ECONÓMICA. EL ARTÍCULO 3o. DE LA LEY FEDERAL RELATIVA NO VIOLA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD JURÍDICA POR EL HECHO DE NO DEFINIR EL CONCEPTO "AGENTES ECONÓMICOS".*** *Si bien es cierto que el citado artículo no define qué debe entenderse por "agentes económicos" ni precisa las características que deben reunir, sino que sólo enuncia quiénes podrían considerarse con tal carácter; también lo es que ello no lo torna violatorio de la garantía de seguridad jurídica tutelada por el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en virtud de que todo precepto normativo debe interpretarse armónicamente y no de manera aislada, pues al pertenecer a un sistema jurídico; necesariamente ha de vincularse a él para que su contenido adquiera sentido y precisión. Además, la Ley Fundamental no establece que sea un requisito indispensable que el legislador ordinario señale en cada ordenamiento legal un catálogo que defina los vocablos o locuciones utilizados ya que, por un lado, las leyes no son diccionarios y, por el otro, el sentido atribuible a cada una de las palabras empleadas en las normas depende de su interpretación conforme, según el sistema al que*

que el objeto esencial de los agentes económicos consiste en establecer los lineamientos de comercialización, distribución, producción y precio de determinados bienes y servicios, y que las ganancias derivadas de su actividad deben repercutir en el proceso de competencia y libre concurrencia.[379]

---

pertenezcan. Así, a través de la interpretación integral y sistémica de la Ley Federal de Competencia Económica; se deduce que ***los agentes económicos a que se refiere su artículo 3o. son las personas o entidades que compiten y concurren en la producción; procesamiento; distribución; intercambio y comercialización de bienes y servicios mediante contratos; convenios; arreglos o combinaciones pactadas entre sí; de tal manera que por sus ganancias y utilidades comerciales; su actividad trasciende a la vida económica del Estado al repercutir en el proceso de competencia y libre concurrencia*** [énfasis añadido]". No. Registro: 168978; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Constitucional; Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 70/2008; Página: 155; ii) "***AGENTES ECONÓMICOS; CONCEPTO DE; PARA LOS EFECTOS DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.*** *Por "agentes económicos", de conformidad con el significado gramatical de sus vocablos: y para los efectos de la Ley Federal de Competencia Económica;* ***se entiende aquellas personas que; por su actividad; se encuentran estrechamente vinculadas con la producción; la distribución; el intercambio y el consumo de artículos necesarios; que repercute y trasciende necesariamente en la economía de un Estado****, lo que se corrobora con el hecho de que el objeto de la referida ley consista en proteger el proceso de competencia y libre concurrencia, así como evitar los monopolios; las prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados de bienes y servicios, que se presentan, por ejemplo, cuando dichas personas especulan con los artículos de consumo necesario; con el objeto de provocar el alza de sus precios, esto es, persiguiendo un lucro excesivo* [énfasis añadido]". Registro: 187; 336; Novena Época; Tesis aislada; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XV; Abril de 2002; Tesis: 1a. XXX/2002; Página: 457; iii) "***AGENTES ECONÓMICOS. SU CONCEPTO.*** *Tanto el derecho de defensa de la competencia nacional como el de la Comunidad Europea (como referencia por ser análoga a la legislación mexicana, concretamente coincidente con los criterios jurisprudenciales de los tribunales) consideran* ***agente económico a cualquier sujeto de derecho (persona física o jurídica) que ejerza de forma autónoma una actividad económica en el mercado****. También lo han definido como* ***toda entidad que ejerza una actividad económica; independientemente de su estatuto jurídico o de su modo de financiación****. De acuerdo con lo anterior,* ***debe entenderse por agente económico a aquellas personas que compiten y concurren en la producción, procesamiento, distribución y comercialización de bienes y servicios,*** *mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones que pactan entre sí,* ***de tal forma que su actividad repercute en los mercados y procesos de libre concurrencia****, ya que dadas las ganancias o utilidades comerciales que obtienen; trascienden a la economía del Estado* [énfasis añadido]". Registro: 168514; Novena Época; Tribunales Colegiados de Circuito; Jurisprudencia; SJF XXVIII; Noviembre de 2008; Materia(s): Administrativa; Tesis: I.4o.A. J/65; Página: 1211; y iv) "***AGENTES ECONÓMICOS. DISTINCIÓN ENTRE SUJETOS DE DERECHO Y FORMAS DE PARTICIPACIÓN EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA; PARA DETERMINAR LA EXISTENCIA DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS (INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 3o. DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA).*** *El citado artículo distingue dos cuestiones fundamentales: 1) los sujetos de derecho, y 2) las formas en que pueden constituirse agentes económicos para efectos de determinar la existencia de prácticas monopólicas. Esto es, primeramente enuncia los sujetos de derecho que pueden considerarse con tal carácter: personas físicas o morales, dependencias o entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas y fideicomisos, y en su parte final se refiere a "cualquier otra forma de participación en la actividad económica", de manera que* ***los agentes económicos sujetos de derecho son siempre las personas o entidades que responden invariablemente a un "quién" y no a un "cómo"; mientras que las indicadas formas de participación no deben entenderse como algún sujeto de derecho; sino como la actividad que éstos pueden desarrollar y que al trascender a la vida económica del Estado; pueden constituirse como agentes económicos para efectos de determinar la existencia de prácticas monopólicas;*** *en tanto que los instrumentos o herramientas jurídico-financieras se determinan en formas y no en sujetos* [énfasis añadido]". No. Registro: 169,007; Novena Época; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 71/2008; Página: 11.

[379] Véase el criterio de rubro y texto: "***AGENTES ECONÓMICOS. PARA CONSIDERARSE CON ESE CARÁCTER NECESARIAMENTE SU ACTIVIDAD DEBE TRASCENDER A LA VIDA ECONÓMICA DEL ESTADO.*** *Conforme a los artículos 8o., 9o., 10, 11, 12 y 13 de la Ley Federal de Competencia Económica,* ***el objeto esencial de los agentes económicos consiste en establecer los lineamientos de comercialización, distribución, producción y precio de determinados bienes y servicios, en razón de algunos elementos estratégicos como son, entre otros.*** *la ubicación geográfica, los periodos de tiempo,* ***los proveedores; clientes y consumidores; con la finalidad de maximizar sus ganancias y utilidades comerciales,*** *las cuales sirven como indicadores para comprobar si su actividad comercial es o no la de un agente económico, es decir, si repercute o no en el proceso de competencia y*

En consecuencia, es posible concluir que una persona o entidad es un agente económico, cuando en un caso concreto:

a) Se trate de una persona física o moral, de dependencias o entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, de asociaciones, cámaras empresariales o agrupaciones de profesionistas, ya sea que tengan o no fines de lucro, o incluso de personas o entidades que participen de cualquier forma en la actividad económica.

b) Se acredite que dicha actividad trasciende en la vida económica del Estado, es decir, cuando se acredita que dicha actividad económica se encuentra estrechamente vinculada con la producción, distribución, intercambio y/o el consumo de bienes o servicios.

Por consiguiente, es **infundado** el argumento tendiente a acreditar que las emplazadas no son sujetos de derecho que encuadran en el supuesto normativo previsto en el artículo 3° de la LFCE, debido a la forma en que se encuentra constituidas y a las actividades que realizan, como se explica a continuación.

En este aspecto, resulta contradictorio que las emplazadas señalen, por un lado, que no tienen la calidad de agentes económicos, en razón de que no cuentan con un permiso expedido a su favor por la SCT, ni con contrato de acceso a zona federal formalizado con el AICM y, al mismo tiempo, expresamente confiesen que participan en la "operación" del SERVICIO DE TAXI: "*necesaria para alcanzar tal objetivo* [prestación del SERVICIO DE TAXI], *se integra por una serie de acciones en las cuales participan tanto los permisionarios (personas físicas) como* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300], *como agrupación*[es] *que los asocia*[n]; [...] *por razones de eficacia y eficiencia,* [...] *con la finalidad de aportar elementos de facilitación para los usuarios; para mayor claridad, se exponen de manera esquemática las acciones constitutivas de la* ***operación*** *del SERVICIO DE TAXI, así como los ejecutores de cada una de ellas* [...]".[380]

Así, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en una parte basan su defensa en la idea de que no se les debe considerar como agentes económicos, pero a su vez indican que participan al ejecutar las acciones constitutivas de la operación del SERVICIO DE TAXI, al menos, en: [redacted]

Relacionado con lo anterior, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB son personas morales integradas por PERMISIONARIOS y, de acuerdo con sus propias afirmaciones en donde reconocen y

libre concurrencia. Así, acorde a la Ley señalada, deben examinarse las operaciones o prácticas efectuadas por los agentes económicos para verificar si trascienden favorablemente en la economía del Estado o si violentan el proceso de competencia y libre concurrencia mercantil, como ocurre cuando ejercen un poder sustancial en el mercado relevante. En ese sentido, ***para considerar que los agentes económicos tienen ese carácter; necesariamente su actividad debe trascender a la vida económica del Estado; esto es; sus ganancias comerciales deben repercutir en el proceso de competencia y libre concurrencia mercantil*** [énfasis añadido]". No. Registro: 169006; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 72/2008; Página: 143.

[380] Folios 32124; 32694; 33884 y 33885. Páginas 36 y 37 de la contestación al OPR de SITIO 300; 48 de NUEVA IMAGEN; así como 45 y 46 de YELLOW CAB.

Eliminado: treinta y <ei> palabras.

confiesan que : "[…] ***la figura de intermediario entre AICM y los permisionarios*** *(personas físicas) asociados a* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300], […] ***dicha figura se constituyó precisamente como una figura que facilitara la relación entre ambas partes*** […] *toda vez que* […] *sería prácticamente imposible que AICM mantuviera una relación directa e independiente con cada uno de los titulares de las* […] *UNIDADES con que contaban los permisionarios (personas físicas) asociados a* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] […] [y agregan] *por cada convenio formalizado con cada uno de los permisionarios (personas físicas) asociados a* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300], *AICM cobra una cantidad mensual por concepto de Derecho de Acceso a Zona Federal, lo que implicaría que* ***de no existir*** [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] ***AICM tendría que recibir mes a mes el pago de cada una de las UNIDADES de los permisionarios*** *(personas físicas) asociados a* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] […] [énfasis añadido]".[381]

Al ser los intermediarios entre el AICM y sus PERMISIONARIOS, e intervenir en el pago que cada uno de los PERMISIONARIOS debe realizar al AICM, es evidente que participan en el establecimiento de lineamientos de comercialización de determinados bienes y servicios, como el SERVICIO DE ACCESO. Por ese sólo hecho ya es un elemento que permite considerarlos como agentes económicos, en tanto participan en una actividad comprendida dentro de las formas de participación en la actividad económica reconocidas por la SCJN para determinar la actualización del concepto de "*agentes económicos*" previsto en el artículo 3° de la LFCE;[382] y que su actuar repercute en el proceso de competencia y libre concurrencia.

Contrario a la apreciación de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, la cuestión relevante no es la índole de los ingresos económicos que obtiene una asociación o entidad sin fines de lucro (o si no los recibe del todo), como erróneamente lo manifiestan las emplazadas; ni siquiera lo es si se encuentran en posibilidad de obtener un permiso expedido a su favor por la SCT, ni si están en posibilidad de suscribir un contrato de acceso a zona federal con el AICM; sino determinar si las personas morales, asociaciones o entidades sin fines de lucro, como SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, realizan actos que impactan en la actividad económica del Estado; las propias emplazadas implícitamente reconocen que son agentes económicos cuando afirman que al ser intermediarios participan en la operación del SERVICIO DE TAXI.

Lo anterior con independencia de que como se señalará en el apartado "*El SERVICIO DE ACCESO no se presta a las AGRUPACIONES*" de la presente resolución, las propias AGRUPACIONES incluso firman los contratos en los que se establecen las condiciones en las cuales se prestará el SERVICIO DE TAXI y son percibidos como los prestadores del SERVICIO DE TAXI y quienes lo ofrecen.

---

[381] Folios 32125, 32694 y 33885. Páginas 37 de la contestación al OPR de SITIO 300; 49 de NUEVA IMAGEN y 46 de YELLOW CAB.

[382] Véase la tesis: "***AGENTES ECONÓMICOS. PARA CONSIDERARSE CON ESE CARÁCTER NECESARIAMENTE SU ACTIVIDAD DEBE TRASCENDER A LA VIDA ECONÓMICA DEL ESTADO***". No. Registro: 169006; Novena Época; Jurisprudencia; Materia(s): Administrativa; Primera Sala; SJF XXVIII; Septiembre de 2008; Tesis: 1a. J. 72/2008; Página: 143.

3.- MANIFESTACIONES EN CONTRA DE LAS IMPUTACIONES PRESUNTIVAS DEL OPR

3.1. Mercado relevante, mercado relacionado y poder sustancial

3.1.1. Existencia de otros sustitutos del SERVICIO DE TAXI

El AICM señaló:[383]

> **Respecto del análisis que se realiza sobre las fracciones I, II, III y IV del artículo 12 de la LFCE, en el OPR se concluye que el mercado relevante es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.**
>
> **El AICM no tiene poder sustancial en el mercado relevante, pues en la prestación del servicio de transportación terrestre de pasajeros con origen en el AEROPUERTO existen los sustitutos por el lado de la oferta que no fueron considerados por la COFECE en la definición del mercado relevante, pues existen medios de transporte alternativo: como son el metro, metrobús, auto particular, taxi ejecutivo, o taxi a través de una aplicación de celular (como UBER o Cabify); ello lo acredito con la "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*", de noviembre de dos mil catorce, elaborada por la UNAM.**
>
> **A nuestro juicio, existen dos ámbitos de competencia que conforman el mercado relevante. El primero es el que se da entre los PERMISIONARIOS respecto del servicio de acceso a zona federal y estacionamiento y en dicho mercado existen otros agentes económicos que participan y constituyen medios sustitutos para trasladarse desde y hacia el AEROPUERTO, como los señalados; el segundo es el que se da entre los PERMISIONARIOS en la prestación propiamente del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO.**
>
> **Dada la forma en la que se definió el mercado relevante, el mismo involucra propiamente la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, en el cual se considera que sí existen sustitutos por el lado de la oferta al existir esos medios de transporte alternativo.**
>
> **Los usuarios finales del servicio tienen esos medios sustitutos para trasladarse desde y hacia el AICM.**
>
> **Con ello queda desvirtuado lo determinado por la AI en el sentido de que no existen sustitutos del lado de la oferta para el SERVICIO DE ACCESO.**

Este argumento es **inoperante** por las siguientes razones.

El AICM confunde sus planteamientos, pues por una parte indica que el mercado relevante es en sí el SERVICIO DE TAXI y por otra parte indica que el mercado relevante tiene dos "*ámbitos*" de

[383] Páginas 5 (antepenúltimo párrafo), 8 (último párrafo), 9 (primer párrafo), 14 (últimos tres párrafos), 15 (primeros dos párrafos), 16 (párrafos segundo a quinto y último), 17 (párrafos primero, penúltimo y parte del último); 18 (última parte de los tres primero párrafos) de la contestación al OPR del AICM.

competencia que se constituyen por el SERVICIO DE TAXI y por el SERVICIO DE ACCESO. Asimismo, la emplazada pretende que el mercado relevante definido en el OPR "*involucra propiamente la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros*" de o hacia el AICM. No obstante, más allá de ese señalamiento, no ofrece alguna prueba o razonamiento adicional que tienda a demostrar que la definición de mercado establecida en el OPR es incorrecta. Se trata, así, de una afirmación dogmática carente de argumentación que la sustente, por lo cual resulta **gratuita.**

En este aspecto, claramente en el OPR se hace el análisis de las fracciones I a IV del artículo 12 de la LFCE para concluir que el mercado relevante en el presente caso es el del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI. En este aspecto, deben precisarse que la normativa de competencia no señala que para definir el mercado relevante sea necesario que el mismo se refiera a los consumidores finales de un servicio; la LFCE tampoco impide que se defina un mercado relevante cuando se trata de un servicio o bien que sirve de insumo para la prestación o producción de otro bien, como parece pretender el AICM.

En realidad, el AICM se confunde entre lo que es un mercado relevante (definido en el OPR como el del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI) y lo que es un mercado relacionado (como en este caso sería el de la prestación del SERVICIO DE TAXI, únicamente). El propio AICM afirma que se trata de un mercado relacionado cuando señala que "*era fundamental definir correctamente el mercado relacionado del servicio de transportación terrestre desde y hacia el AEROPUERTO*". El hecho de que el SERVICIO DE TAXI esté relacionado no implica considerar que los dos deben definirse al mismo tiempo como mercados relevantes o como parte de un mismo mercado, como pretende erróneamente el AICM sin expresar razones suficientes para demostrar que así deba ser.

En virtud de ello, el documento elaborado por la UNAM que refiere el AICM no acredita los extremos de sus manifestaciones, pues aunque en el mismo se pudiera hablar de la existencia de diversos medios de transporte, ello no tiene, ni podría tener al alcance de desvirtuar el hecho que el único agente económico facultado para explotar y administrar el AEROPUERTO y así otorgar el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI **es el AICM**, pues dicho SERVICIO DE ACCESO forma parte de los servicios aeroportuarios que precisamente el AICM, como único titular de la CONCESIÓN, está obligado a proporcionar en términos del artículo 48 de la LA. Debe precisarse que incluso desde el punto de vista del SERVICIO DE TAXI los argumentos del AICM resultan **gratuitos,** pues únicamente indica la supuesta existencia de sustitutos, pero no acredita que efectivamente el metro, el metrobús, el auto particular, el taxi fuera del AEROPUERTO, el taxi ejecutivo o el taxi a través de una aplicación de celular efectivamente sean percibidos por los usuarios del SERVICIO DE TAXI como un sustituto viable, particularmente considerando que el servicio relevante es el que se presta con origen en el AEROPUERTO, para lo cual es necesaria la opinión favorable del AICM y la celebración de un contrato con el propio AICM como se señalará en los apartados siguientes.

En consecuencia, el AICM no logra desvirtuar la inexistencia de sustitutos para quienes desean obtener el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues el único oferente de dicho servicio es el AICM al ser el titular de la CONCESIÓN, lo que le faculta, entre otras cosas, para

celebrar contratos de carácter mercantil para la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en el AEROPUERTO.

Incluso, el propio AICM es contradictorio al afirmar que hay sustitutos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues hay medios de transporte alternativo, y al mismo tiempo concluir que por esos medios de transporte, hay sustitutos del SERVICIO DE ACCESO por el lado de la oferta.

3.1.2. Existencia de otros sustitutos por el lado de la demanda

El AICM señaló:[384]

> **La COFECE no consideró que el AEROPUERTO no es el único aeropuerto que existe en el país, pues es un hecho conocido que existen diversos aeropuertos en el país, en los cuales los PERMISIONARIOS bien podrían prestar el SERVICIO DE TAXI, pues los permisos otorgados por la SCT no necesariamente deben entenderse vinculados al AICM. Los PERMISIONARIOS sí cuentan con sustitutos de oferta del acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI, con origen y destino en puertos y aeropuertos.**
>
> **Así, la conclusión de la COFECE en el sentido de que los PERMISIONARIOS no pueden sustituir el SERVICIO DE ACCESO que les brinda el AEROPUERTO es errónea, porque existen otros aeropuertos donde los PERMISIONARIOS bien podrían prestar el SERVICIO DE TAXI.**
>
> Respecto a la fracción I del artículo 12 de la LFCE: **los permisionarios sí pueden sustituir el servicio de acceso que les brinda el AICM por el servicio de acceso a otros puertos o aeropuertos, máxime si se considera que los permisos que otorga la SCT a los permisionarios no necesitan el visto bueno del AICM ni están vinculados al AEROPUERTO.**
>
> Respecto a la fracción II del artículo 12 de la LFCE: **el mercado sí se puede abastecer de otros lugares, pues existen otros aeropuertos, que potencialmente podrían proveer el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS.**
>
> Respecto de la fracción III del artículo 12 de la LFCE: **los PERMISIONARIOS sí pueden acudir a otros mercados para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, puesto que los permisos otorgados a éstos no necesariamente deben vincularse al AEROPUERTO, pues existen otros aeropuertos donde existen pasajeros que esperan ser trasladados mediante el servicio público de autotransporte federal de pasajeros.**
>
> Respecto a la fracción IV del artículo 12 de la LFCE: **no existen restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, puesto que el objeto de los PERMISIONARIOS es prestar el servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia puertos y aeropuertos, y lo pueden realizar desde otro aeropuerto.**

[384] Páginas 15 (tercer párrafo), 16 (penúltimo párrafo), 17 (párrafos segundo a sexto), 18 (primera parte de los tres primeros párrafos) y 21 (antepenúltimo párrafo) de la contestación al OPR del AICM.

Finalmente, en cuanto a la fracción III del artículo 13 de la LFCE, existen otros aeropuertos competidores en el SERVICIO DE ACCESO.

Estos argumentos son **inoperantes** por lo siguiente.

El AICM parece interpretar que el SERVICIO DE ACCESO implica el acceso a la zona federal de cualquier aeropuerto en cualquier parte de la República Mexicana para de ahí desprender que en cualquier aeropuerto diferente se podría dar ese servicio. No obstante, olvida que "*SERVICIO DE ACCESO*" está definido en el OPR como "*Servicio de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO*".

En este sentido, el AICM no ofrece razonamiento ni prueba alguna para demostrar que definir el mercado relevante como el de acceso a la zona federal precisamente en el AEROPUERTO haya sido incorrecto. Su argumento olvida que el SERVICIO DE ACCESO está relacionado al SERVICIO DE TAXI (de hecho, el propio AICM lo señala en su escrito). Únicamente supone que los prestadores del SERVICIO DE TAXI tienen la posibilidad de acudir a otros aeropuertos para poder obtener el servicio de acceso, pero olvida lo que se establece en el artículo 12 de la LFCE.

En otras palabras, su argumento tendría que estar acompañado de razonamientos que indicaran por qué es lo mismo para los PERMISIONARIOS obtener el SERVICIO DE ACCESO en el AEROPUERTO y obtener la posibilidad de acceder a una zona federal en un aeropuerto diverso, considerando, por ejemplo, el tiempo que se requeriría para la sustitución, los costos y las probabilidades que tendrían los usuarios (PERMISIONARIOS) para acudir a esos mercados y las restricciones normativas que pudieran limitar el acceso a usuarios o consumidores a esas fuentes de abasto alternativas o a clientes alternativos. No obstante, sólo realiza manifestaciones dogmáticas carentes de un análisis técnico y que ni siquiera están soportadas por el perito que ofreció, lo que implica que las mismas son **gratuitas**.

De hecho, dicho argumento llevaría al absurdo de considerar que para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO se puede obtener el SERVICIO DE ACCESO en el aeropuerto de Querétaro o de Mérida, por ejemplo. Ello no tiene sustento lógico y jurídico y parece desconocer toda la lógica de operación de ambos servicios.

En todo caso, los permisos necesariamente se encuentran vinculados a un aeropuerto en particular, tal como lo establece el artículo el artículo 28 del RAFSA: "[…] *Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, **siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente*** [énfasis añadido]". Aunque es cierto que los permisos otorgados por la SCT para la transportación terrestre de o hacia puertos marítimos o aeropuertos efectivamente otorgan la facultad de circular libremente en los caminos de jurisdicción federal, esto es así siempre que se tenga como punto de origen o destino un aeródromo determinado. Incluso algunos de estos permisos así lo establecen textualmente:[385] "[…] [redacted]

[385] A manera de ejemplo; se consideró el permiso [redacted] otorgado por la SCT el [redacted] Folios 7787 a 7792.

Eliminado: doce palabras.

** [...] ** **

[énfasis añadido]".[386] En ese mismo permiso se especifica que se tendrá como "*RUTA: CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL DE Y HACIA EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO*".[387] Por ello, queda claro que los permisos otorgados por la SCT efectivamente están circunscritos a un aeropuerto en específico; en el caso concreto, al AEROPUERTO, por lo que el argumento relativo a que los permisos de SCT no están relacionados a algún aeropuerto, es **inoperante** al estar sustentado en **premisas incorrectas**.

El AICM manifiesta gratuitamente que los PERMISIONARIOS pueden prestar el SERVICIO DE TAXI en los demás aeropuertos **y que los permisos otorgados por la SCT no deben entenderse vinculados al AICM,** con lo que pretende hacer creer que el SERVICIO DE TAXIS lo puede realizar cualquier persona que cuente con un permiso otorgado por la SCT, en cualquier aeropuerto. Lo anterior, con independencia de que podría constituir una violación a la normativa aplicable, por la naturaleza del servicio de taxis se circunscribirse a un territorio determinado y limitado al área que comprende el aeropuerto. Desde el punto de vista de la oferta, para que existiera una sustitución en la prestación de dicho servicio entre los aeropuertos, deberían de existir los mismos procedimientos y que no hubiera restricciones para la presentación de ese servicio, cuestión que no es acreditada por el AICM.

3.1.3. Necesidad de contrato para acceder a la zona federal y a la BOLSA DE TAXIS o a las ÁREAS DE ABORDAJE para prestar el SERVICIO DE TAXI

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron que no eran correctas las conclusiones sobre el mercado relevante y el poder sustancial expuestas en el OPR, debido a lo siguiente.[388]

> **a. Contrario a lo señalado por la AI, no es un requisito *sine qua non* contar con contrato formalizado con el AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI teniendo como origen o destino el AEROPUERTO; si bien es cierto se requiere de un permiso expedido por la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, también lo es que éste se puede prestar sin contar con algún contrato con el AICM. Ello se acredita con:**

Eliminado, treinta y un palabras.

[386] Folio 7778.
[387] Folio 7791.
[388] Páginas 5 (último párrafo), 6 (párrafos primero a cuarto), 7 (párrafos último y antepenúltimo), 8 (primer; segundo y último párrafos y su continuación hasta la página 9), 9 (párrafos primero a antepenúltimo y parte del último), 11 (párrafos tercero, cuarto, quinto y último), 12 (párrafos primero y segundo), 13 (todo el inciso A), 14 (párrafos tercero, sexto y último párrafo), 18 (parte del segundo párrafo), 25 (párrafos tercero a último) y 31 (parte del penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 8 (último párrafo) y 9 (párrafos primero a tercero), 11 (párrafos segundo a quinto), 12 (últimos cuatro párrafos), 13 (párrafos primero a penúltimo y parte del último), 15 (cuarto y último párrafo), 16 (primero, segundo, antepenúltimo y penúltimo párrafos), 18 (todo el inciso A), 19 (antepenúltimo párrafo), 20 (párrafos primero y tercero), 24 (parte del tercer párrafo), 33 (párrafos penúltimo y último), 34 (primer y segundo párrafos) y 42 (primer párrafo) de NUEVA IMAGEN; así como 6 (último párrafo), 7 (primero a cuarto párrafo), 9 (cuarto a séptimo párrafos), 10 (últimos dos párrafos), 11 (todos salvo parte del último párrafo), 12 (primer párrafo), 13 (cuarto párrafo y último párrafo y su continuación hasta la página 14), 14 (primer; segundo, antepenúltimo y penúltimo párrafos), 16 (todo el inciso A), 17 (antepenúltimo párrafo); 18 (párrafos segundo y cuarto), 22 (parte del tercer párrafo), 31 (últimos tres párrafos), 32 (primer y segundo párrafo) y 39 (parte del penúltimo párrafo) de YELLOW CAB.

(i) el hecho que durante algunos meses de dos mil nueve y dos mil diez, EXCELENCIA no ingresó a la BOLSA DE TAXIS y siguió prestando el SERVICIO DE TAXI;

(ii) en el periodo comprendido del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez, los permisionarios asociados a SITIO 300 prestaron el SERVICIO DE TAXI sin contar con un contrato de acceso a zona federal formalizado, pues los contratos respectivos se firmaron el siete de septiembre de dos mil diez (y en los antecedentes del OPR se hace referencia a que los anteriores contratos concluyeron su vigencia el veintiséis de mayo de dos mil seis), y

(iii) el informe que rinda la DGAC, DGAF y el AICM.

Cualquier permisionario, por estar autorizado por la SCT, se encuentra en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI en cualquier momento, así como subir pasaje en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentra el AEROPUERTO, de conformidad con los términos establecidos por el propio permiso de la SCT. Por ello los convenios a los que se refiere el OPR no limitan el acceso de nuevos permisionarios, pues basta con obtener una autorización de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI.

b. Para prestar el SERVICIO DE TAXI los PERMISIONARIOS no requieren que la agrupación celebre con el AICM un contrato de derecho de acceso, con independencia de que es imposible porque las AGRUPACIONES no cuentan con autorización de la SCT.

Si bien es cierto actualmente las personas físicas o morales prestan el SERVICIO DE TAXI en los términos señalados por la AI, también lo es que dichas condiciones no son privativas para que cualquier persona autorizada por la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI lo haga sin que tenga que contar con un contrato de acceso a la zona federal, es decir, sin que se requiera usar las zonas de abordaje o la BOLSA DE TAXIS; de hecho, durante el periodo de junio de dos mil cinco a finales de dos mil seis, cuando se cerraron las zonas de abordaje de la puerta 1 y de la puerta 8 de la Terminal 1 del AEROPUERTO se realizaba el ascenso de pasaje sobre la vialidad; asimismo, en ciertos meses de dos mil nueve el denunciante prestó el servicio sin ingresar a las BOLSA DE TAXIS.

Para ello, se ofrece como prueba el informe de la DGAC y del AICM, para que manifiesten si durante las obras de remodelación llevadas a cabo durante dos mil cinco y dos mil seis existieron ÁREAS DE ABORDAJE y en dónde estuvieron localizadas y para que manifieste a partir de qué fecha iniciaron operaciones las actuales ÁREAS DE ABORDAJE localizadas en las puertas 1 y 10 de la Terminal 1 del AEROPUERTO.

Ello, con independencia de que "*a la fecha se presta el SERVICIO DE TAXI en las condiciones expuestas por esa Autoridad, a efecto de facilitar la operación dentro del AEROPUERTO y para efecto de agilizar dicho servicio, ya que sería demasiado problemático el contar con múltiples unidades estacionadas, aún y cuando fuera momentáneo, sobre las vialidades federales en que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO*".

c. El mercado relevante no es el SERVICIO DE ACCESO, pues éste puede prestarse sin que sea un requisito *sine qua non* el contar con un contrato de acceso a zona federal con el AICM o hacer uso de las ÁREAS DE ABORDAJE o de la BOLSA DE TAXIS; el mercado relevante es el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, el cual no puede considerarse como una conducta reprochable a nosotros e incluso ni al propio AICM, pues quien controla tales autorizaciones es la SCT.

d. La finalidad de la BOLSA DE TAXIS es que las UNIDADES con las que se presta el servicio estén estacionadas en un espacio, mientras les es asignado un servicio, lo cual no necesariamente tiene que ocurrir en espacios dentro del propio AEROPUERTO sino que también existe la posibilidad y/o viabilidad de que se realice en espacios fuera de éste, es decir, en calles o colonias aledañas al AEROPUERTO; prueba de ello es la operación realizada por el propio denunciante, quien durante algunos meses de dos mil nueve y dos mil diez no tuvo acceso a la BOLSA DE TAXIS, pero continuó prestando el SERVICIO DE TAXI sin interrupción u obstaculización del AICM, lo que podrá corroborarse con el informe del AICM que ofrecí como prueba.

Si bien actualmente existen las ÁREAS DE ABORDAJE y su ubicación permite la prestación del SERVICIO DE TAXI de una manera optimizada, también es cierto que no existe disposición alguna que obligue a los PERMISIONARIOS a subir pasaje en dichas áreas, sino que éstos lo pueden hacer en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO, lo cual se acredita con lo ya referido respecto a que de junio de dos mil cinco a finales de dos mil seis, se realizaba el ascenso sobre la vialidad.

Por otro lado, es de concluirse que en efecto, AICM es el único que puede ofrecer el servicio aeroportuario consistente en el acceso a zona federal por las razones expuestas, mas ello no implica que dicho acceso sea el único o el requisito *sine qua non* para que los PERMISIONARIOS del SERVICIO DE TAXI puedan prestar el mismo. El SERVICIO DE TAXI no requiere como insumo *sine qua non* el SERVICIO DE ACCESO.

Como se señala en el OPR, "*el único agente facultado para permitir el acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ZONAS DE ABORDAJE, en los términos que lo expone esa Autoridad, es AICM, pero precisamente lo es respecto de las instalaciones que le fueron concesionadas*", siendo pertinente precisar que en estricto sentido no se necesita de autorización alguna para tener acceso a la zona federal para prestar el SERVICIO DE TAXI teniendo como origen al AEROPUERTO, pues de conformidad con lo manifestado en líneas precedentes, es incorrecto que se argumente que se requiere autorización de AICM para recoger pasaje del AEROPUERTO, ya que basta con la autorización de la SCT y que la logística que a la fecha se aplica (uso de ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS) no es condicionante para que deba, en estricto derecho, de ser de esa manera, ya que no existe fundamento legal ni disposición alguna que obligue a tal situación.

El AICM sólo autoriza mediante el contrato respectivo el uso de las instalaciones aeroportuarias para el efecto de utilizarlas como zonas de abordaje y/o de estacionamiento; es decir, AICM no autoriza la prestación del SERVICIO DE TAXI, puesto que no cuenta con esa facultad legal y tampoco autoriza el uso y circulación en las vialidades de la zona federal que comprenden la Terminal Aérea.

e. Contrario a lo que concluye la AI, es falso que para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen en el AEROPUERTO, además de cumplir con varios requisitos, los interesados deban contar con un permiso de acceso a zona federal que otorga la SCT y contar con la autorización de AICM para ingresar a las instalaciones del AEROPUERTO. El permiso que expide la SCT a quienes acreditan el cumplimiento de las disposiciones legales correspondientes es suficiente para circular en las vialidades que "*accesan*" al AEROPUERTO.

Por otra parte, es equivocado que se requiera autorización de AICM para ingresar a las instalaciones del AEROPUERTO, pues para tales efectos se requeriría que la administración aeroportuaria dispusiera de facultades legales que en la especie no le son afectas y que además existieran barreras físicas o casetas de peaje para que se actualizara dicho supuesto.

f. "[E]*s de puntualizarse que si bien AICM es el único facultado para proveer y proporcionar el servicio aeroportuario consistente en el derecho de acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ello es así en atención a que en la actualidad sólo existe un aeropuerto en la Ciudad de México y es precisamente AICM quien cuenta con la concesión respectiva para operarlo, administrarlo y explotarlo; no obstante debe reiterarse que en estricto sentido jurídico, no es necesario tener formalizado con dicho concesionario contrato de acceso alguno, ni mucho menos es condicionante para prestar el SERVICIO DE TAXI el estar autorizado para hacer uso de la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ya que como se ha explicado, dicho servicio se puede prestar bajo diferentes circunstancias de las actuales*".**

Prueba de que el derecho de acceso y estacionamiento no son requisitos *sine qua non* para la prestación del SERVICIO DE TAXI, es que cualquier permisionario de la SCT, en los términos de la LCPAF y el RAFSA, que desea utilizar la infraestructura de la Terminal Aérea para la prestación de sus servicios, puede hacer uso de la figura de acceso esporádico establecido en el MANUAL DE SERVICIOS, en su Giro 16.-Trasportación Terrestre de la propia administración de AICM, para lo cual se ofrece como prueba el informe del AICM para que manifieste quiénes son los beneficiarios de esa figura. Si bien es cierto actualmente las personas físicas o morales prestan el SERVICIO DE TAXI en los términos señalados por la AI, también lo es que a la fecha se realiza de esa manera a efecto de optimizar el servicio, pero no porque sea una obligación que emane de alguna disposición legal. Es de aclararse que "*es cierto que AICM tiene poder en el mercado de acceso a la zona federal y BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, no obstante ello no es condicionante para que únicamente se pueda prestar el SERVICIO DE TAXI con origen en el Aeropuerto, bajo los aspectos que controla AICM, sino que también puede prestarse sin que el*

***permisionario… cuente con tales elementos, ya que para ello basta con tener la autorización de la SCT*".**

g. Es cierto que para prestar el SERVICIO DE TAXI se requiere permiso otorgado por la SCT y cumplir con los requisitos técnicos que se derivan de la normatividad, más no suscribir o poder suscribir con AICM un contrato de SERVICIO DE ACCESO, ya que tal y como se ha referenciado, aún y sin dicho contrato SÍ se está en posibilidad y facultad de prestar el citado servicio; prueba de ello es la operación efectuada por la propia denunciante y la operación llevada a cabo por los permisionarios (personas físicas) que se encontraban prestando el servicio de mérito en el periodo en que fueron cerrados algunos espacios del AEROPUERTO, siendo la realidad que a la fecha se ha operado al amparo de los contratos formalizados con AICM por cuestiones de eficiencia y operatividad, mas no porque exista alguna disposición legal que así lo determine. De lo anterior se desprende que es incorrecta la conclusión de la AI de que son dos los instrumentos que comprenden a su vez los elementos manifestados por AICM (el permiso que debe otorgar la SCT y poder suscribir con AICM un contrato para el acceso a la zona federal del AEROPUERTO), ya que con el permiso que expide la SCT a quienes acreditan el cumplimiento de los requisitos que las disposiciones legales establecen, se cuenta con la autorización necesaria y suficiente para circular en las vialidades de acceso al AEROPUERTO.

El AICM sólo autoriza el uso de las instalaciones aeroportuarias para el efecto de utilizarlas como zonas de abordaje y/o de estacionamiento mediante el contrato respectivo; es decir, el AICM no autoriza la prestación del SERVICIO DE TAXI, puesto que no cuenta con esa facultad legal y tampoco autoriza el uso y circulación en las vialidades de la zona federal que comprenden la terminal aérea.

h. El uso de la ZONA DE ABORDAJE y de la BOLSA DE TAXI obedece a las condiciones que a la fecha prevalecen en la prestación del SERVICIO DE TAXI, pero no porque sean espacios indispensables para la prestación de dicho servicio. Por lo que corresponde al ascenso, es incorrecto que se requiere autorización de AICM para recoger pasaje del AEROPUERTO, basta con la autorización de la SCT, pues no existe fundamento legal ni disposición alguna que obligue a seguir la logística que a la fecha se aplica (uso de ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS).

i. Si la AI no observó durante la investigación que los permisionarios, como demandantes del acceso a la zona federal y a la BOLSA DE TAXIS y ÁREA DE ABORDAJE tuvieran posibilidad de acudir a otros mercados, quizá es porque no se volvió a requerir nuestra comparecencia, misma que era necesaria y relevante para el desarrollo de la investigación, para que estuviera en posibilidad de manifestar lo que se ha expresado y que demuestra que sí existen opciones distintas a la ofrecida por el AICM. Es cierto que no existe un competidor diferente de AICM para la provisión del SERVICIO DE ACCESO, pero también es cierto que ese servicio tiene alternativas para que se pueda prestar.

Los argumentos que señalan SITIO 300, NUEVA IMAGEN, y YELLOW CAB son **infundados** en tanto que la celebración de un contrato con el AICM sí es indispensable para acceder a la zona federal y estacionamiento y entonces estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI.

En primer término, debe aclararse que las propias manifestaciones de las emplazadas confirman lo que señala el OPR, pues realizan señalamientos de los cuales se deriva claramente que la forma en la que opera el MERCADO RELEVANTE es tal y como lo estableció la AI e incluso reconocen que el AICM tiene poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO. Así, indican que:

- "[…] ***a la fecha se presta el SERVICIO DE TAXI en las condiciones expuestas por esa Autoridad, a efecto de facilitar la operación dentro del AEROPUERTO y para efecto de agilizar dicho servicio****, ya que sería demasiado problemático el contar con múltiples unidades estacionadas, aún y cuando fuera momentáneo, sobre las vialidades federales en que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO*";[389] que "*el único agente facultado para permitir el acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ZONAS DE ABORDAJE, en los términos que lo expone esa Autoridad, es AICM, pero precisamente lo es respecto de las instalaciones que le fueron concesionadas*";[390]

- "[…] *si bien* ***AICM es el único facultado para proveer y proporcionar el servicio aeroportuario consistente en el derecho de acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ello es así en atención a que*** *en la actualidad sólo existe un aeropuerto en la Ciudad de México y* ***es precisamente AICM quien cuenta con la concesión respectiva para operarlo, administrarlo y explotarlo****; no obstante debe reiterarse que en estricto sentido jurídico, no es necesario tener formalizado con dicho concesionario contrato de acceso alguno, ni mucho menos es condicionante para prestar el SERVICIO DE TAXI el estar autorizado para hacer uso de la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ya que como se ha explicado, dicho servicio se puede prestar bajo diferentes circunstancias de las actuales*";[391]

- "[…] ***es cierto que AICM tiene poder en el mercado de acceso a la zona federal y BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO****, no obstante ello no es condicionante para que únicamente se pueda prestar el SERVICIO DE TAXI con origen en el Aeropuerto, bajo los aspectos que controla AICM, sino que también puede prestarse sin que el permisionario… cuente con tales elementos, ya que para ello basta con tener la autorización de la SCT*";[392]

- "[…] *son éstos* [los PERMISIONARIOS] *los que directamente demandan y utilizan el acceso a la zona federal y las ZONAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS,* ***uso que obedece a las condiciones que a la fecha prevalecen en la prestación del SERVICIO DE TAXI****, más* [sic] *no porque sean espacios indispensables para la prestación de dicho servicio*".[393]

- "[…] *si bien cada UNIDAD cuenta con el permiso correspondiente autorizado por autoridad competente,* ***el permiso por sí mismo no da la posibilidad de que los usuarios aborden directamente cada UNIDAD****, sino que*

---

[389] Páginas 8 (párrafos segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 9 (penúltimo párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32096; 32657 y 33848, respectivamente.

[390] Páginas 8 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 9 (penúltimo párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32096; 32657 y 33848; respectivamente.

[391] Páginas 13 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 (primer párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 16 (primer párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32101; 32664 y 33855; respectivamente.

[392] Páginas 14 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 20 (tercer párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 18 (cuarto párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32102; 32666 y 33857.

[393] Páginas 9 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 13 (último párrafo) de NUEVA IMAGEN; 11 (último párrafo) y 12 (primer párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32097; 32659 y 33850.

adicionalmente se debe contar con la logística necesaria para todas las acciones inherentes a la operación de dicho servicio [...]".[394]

De esta forma, al parecer algunos de sus argumentos se confunden entre la situación que prevalece en el mercado y aquélla que para ellos sería deseable. En este aspecto, para definir el mercado relevante, el OPR no realiza un análisis sobre cómo debería operar el mercado del SERVICIO DE ACCESO, sino sobre cómo opera. Es un análisis descriptivo y no prescriptivo. Pretender que el análisis del mercado relevante tendría que involucrar los "*deseos*" o lo que las AGRUPACIONES consideran como el "*deber ser*" carece de sustento en la normativa de competencia, pues del análisis de las fracciones de los artículos 12 y 13 de la LFCE se advierte que se requiere de un análisis fáctico del mercado.

En segundo lugar, se advierte que dichas agrupaciones confunden el SERVICIO DE ACCESO y el SERVICIO DE TAXI, y se refieren a ellos de manera indistinta como si se tratara de servicios iguales; señalan de forma indistinta que no es un requisito *sine qua non* la celebración de un "contrato" para prestar tanto el SERVICIO DE TAXI y al mismo tiempo, que tampoco es un requisito *sine qua non* para acceder al SERVICIO DE ACCESO, como si se tratara de cuestiones iguales.

Lo anterior se hace patente en la siguiente transcripción: "[...] *no es un requisito sine qua non el contar con contrato formalizado con AICM* ***para prestar el SERVICIO DE TAXI teniendo como origen el AEROPUERTO*** [395] [...y...] *que el mercado relevante no lo constituye el SERVICIO DE ACCESO, ya que* [...] ***dicho servicio es susceptible de prestarse sin que sea un requisito sine qua non el contar con un contrato de acceso a zona federal con AICM o el hacer uso de las ÁREAS DE ABORDAJE o de la BOLSA DE TAXIS*** [...] [énfasis añadido]".

En el OPR el SERVICIO DE ACCESO fue definido como el "*Servicio de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO*"; es decir, comprende el derecho de acceso a zona federal y el ESTACIONAMIENTO, y es un requisito que precede la posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI. Por su parte, el SERVICIO DE TAXI fue definido como el "*Servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO*". Así, el mercado relevante fue definido como el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Ahora bien, el "*derecho de acceso*" y el "*estacionamiento*", de conformidad con el artículo 55 del RLA son servicios aeroportuarios, de acuerdo a lo siguiente: "***Artículo 55***. ***Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:*** [...] *VII.* ***Estacionamientos:*** *para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público;* [...] *XI.* ***Derecho de acceso:*** *para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios.* [...] *Dentro de los servicios aeroportuarios se*

[394] Páginas 37 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 49 (último párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 47 (primer párrafo) de YELLOW CAB.

[395] Páginas 5 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 8 (último párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 6 (último párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32093; 32654 y 33845.

*considera el arrendamiento y uso de la infraestructura, **así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI** [...] [énfasis añadido]".

En este sentido, con base en los artículos 46[396] de la LA y 54[397] del RLA, en el OPR adecuadamente se estableció que el AICM, como concesionario del AEROPUERTO, **es el encargado de proporcionar los servicios aeroportuarios necesarios para el adecuado funcionamiento del mismo**.

En la propia CONCESIÓN se establece que: "*La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previa opinión favorable de la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento en su sesión del 4 de febrero de 1998, **autorizó la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., cuyo objeto social consiste principalmente en la administración, operación, construcción, y explotación de un aeropuerto, y la prestación de los servicios aeroportuarios**, complementarios y comerciales* [...] [énfasis añadido]".[398] Asimismo, en el numeral "*8. Límites a los Derechos de la Concesión*" de la CONCESIÓN se establece que: "***el concesionario podrá contratar con terceros la prestación de los Servicios** en los términos previstos por los artículos **48**, 52 y 54 al 57 de la Ley* [...] [énfasis añadido]".

En este tenor, el artículo 48, fracción I de la LA señala que los servicios aeroportuarios son: "*I. Servicios aeroportuarios: **los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que** designe y **contrate**. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros* [...] [énfasis añadido]".

De lo anterior se desprende que contrario a lo alegado por las emplazadas, sí hay una disposición legal que constituye la pauta para que el AICM celebre convenios para la prestación del servicio de acceso a zona federal y estacionamiento, en tanto son servicios aeroportuarios: dicha disposición es el artículo 48, fracción I de la LA en conjunto con la CONCESIÓN. En consecuencia, no se trata de una mera cuestión de "*optimizar el servicio*" como equivocadamente señalan, aunque esa manifestación también juega en su contra, pues tampoco demuestran que, dado que así es cómo se optimiza el servicio, en realidad las calles aledañas al AEROPUERTO puedan ser un sustituto viable.

Lo anterior es congruente incluso con las manifestaciones del AICM del desahogo al requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-001,[399] mediante el cual se le requirió diversa información y documentos con relación a las pruebas documentales en vía informe ofrecidas

---

[396] Dicho artículo establece que: "***Corresponderá a los concesionarios** o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables **y con base en el título de concesión** o permiso respectivo, **asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones**, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, **servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación** y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad* [...] [énfasis añadido]".

[397] Dicho artículo establece que: "*El **concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios** y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría* [...] [énfasis añadido]".

[398] Página uno de la CONCESIÓN. Folio 1151.

[399] Mediante escrito; con anexos; presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis. Folios 35771 a 36996.

por PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en el que el AICM manifestó lo siguiente:[400]

> "[…] *No se omite mencionar, que el artículo 45 de la Ley de Aeropuertos, establece que la operación de los aeródromos civiles comprende la prestación de los servicios mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos, ahora bien de conformidad con lo establecido en los artículos 48 Fracción I de la Ley de la Materia, y 55 Fracciones VII y IX del Reglamento de la citada Ley de Aeropuertos,* ***el estacionamiento: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público, así como el derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, se encuentran comprendidos dentro de los servicios aeroportuarios***.
>
> *Ahora bien, los servicios aeroportuarios por disposición de la Ley de Aeropuertos (artículo 48, fracción I)* , [sic] *le corresponden prestar esencial y originariamente al concesionario o permisionario –en este caso a mi representada-, y* ***el hecho de que dichos servicios puedan proporcionarse directamente o a través de terceros con quien*** *designe y* ***contrate el concesionario****, ello no implica que deje de existir la obligación, ni desvirtúa el derecho de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. de prestar los multicitados servicios aeroportuarios* […] [énfasis añadido]".[401]

Dado que las propias emplazadas ofrecieron como prueba ese informe del AICM, se considera que prueba plenamente en su contra.

La prestación de los servicios aeroportuarios (derecho de acceso y estacionamiento) es obligación del AICM y dicho agente económico está en posibilidad de establecer que los prestará directamente o a través de contratación a terceros.

En este sentido, para regular la prestación de dichos servicios aeroportuarios, entre otros, el AICM emitió el MANUAL DE SERVICIOS, el cual tiene como objetivo: "[redacted] [énfasis añadido]".[402]

En dicho MANUAL DE SERVICIOS, específicamente en el apartado "*IV. NORMAS GENERALES*", en la norma identificada con el numeral uno se establece que: "[redacted] [énfasis añadido]".[403]

En virtud de lo expuesto, se desprende que al tener la obligación el AICM de prestar los servicios aeroportuarios, ya sea por sí mismo o a través de contrataciones con terceros, y dichos servicios aeroportuarios son, entre otros, el derecho de acceso y estacionamiento, se acredita que de acuerdo al artículo 48, fracción I de la LA, la CONCESIÓN y el MANUAL DE SERVICIOS, es indispensable contar

Eliminado: ochenta y dos palabras.

[400] En respuesta al numeral 2; del apartado "II" del oficio; en el cual se le requirió lo siguiente: "*Señale si para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI es un requisito esencial contar con las áreas de abordaje de pasajeros que se requieren para la prestación del SERVICIO DE TAXI (en adelante, "ÁREAS DE ABORDAJE"), BOLSA DE TAXIS o estacionamiento en el AEROPUERTO*".
[401] Folio 35774.
[402] Página 9 del MANUAL DE SERVICIOS. Folio 37506.
[403] Página 10 del MANUAL DE SERVICIOS. Folio 37507.

con un contrato de acceso a zona federal y estacionamiento con el AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI y, por lo tanto, los argumentos tendientes a desvirtuar tal situación son **infundados**.

En segundo término, el argumento relativo a que: "[...] *NO es un requisito sine qua non el que se tenga que contar con ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AEROPUERTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI* [...]" también es **infundado**, pues tomando en consideración que la celebración de contratos o convenios para el acceso a la zona federal sí es un requisito *sine qua non* para acceder a la misma y prestar –finalmente- el SERVICIO DE TAXI, y si en dichos contratos o convenios se establece la obligación de los PERMISIONARIOS o AGRUPACIONES para hacer uso de la BOLSA DE TAXIS o las ÁREAS DE ABORDAJE, debe considerarse que los mismos también son indispensables (sin que ello signifique que dicho uso forme parte de las imputaciones realizadas en el OPR).

Por una parte, en desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001, mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis, el AICM manifestó lo siguiente:[404]

> "[...] *a mi representada, en su calidad de concesionario, le corresponde asegurar que el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México* [sic], ***cuenta con infraestructura, instalaciones, equipo y señalización, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para que la operación de dicho aeródromo civil se lleve a cabo sobre base de seguridad, eficiencia y calidad*** *–entre otras, esta constreñido a contar con la infraestructura e instalaciones, para la prestación de los servicios de transportación terrestre y estacionamiento-, aunado a ello mi representada se encuentra obligada a coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo.*
>
> *Con base en todo lo antes expuesto,* ***podemos válidamente concluir que las áreas de abordaje, bolsas de taxis o estacionamientos SI SON ESENCIALES, para la prestación del servicio de taxi****, a los usuarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México,* ***toda vez que a través del establecimiento de dichas instalaciones e infraestructura, se cumple con lo establecido en la Ley de Aeropuertos****, y se logra un adecuado funcionamiento del aeródromo civil administrado por mi poderdante, garantizando así que la operación de dicho aeródromo civil se lleve a cabo sobre base de seguridad, eficiencia y calidad* [...] [énfasis añadido]".[405]

En este orden de ideas, es falso que no sea necesario hacer uso de la BOLSA DE TAXIS o de las ÁREAS DE ABORDAJE, pues los diversos convenios para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI y anexos, celebrados entre SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB con el AICM, respectivamente, señalan lo siguiente:[406]

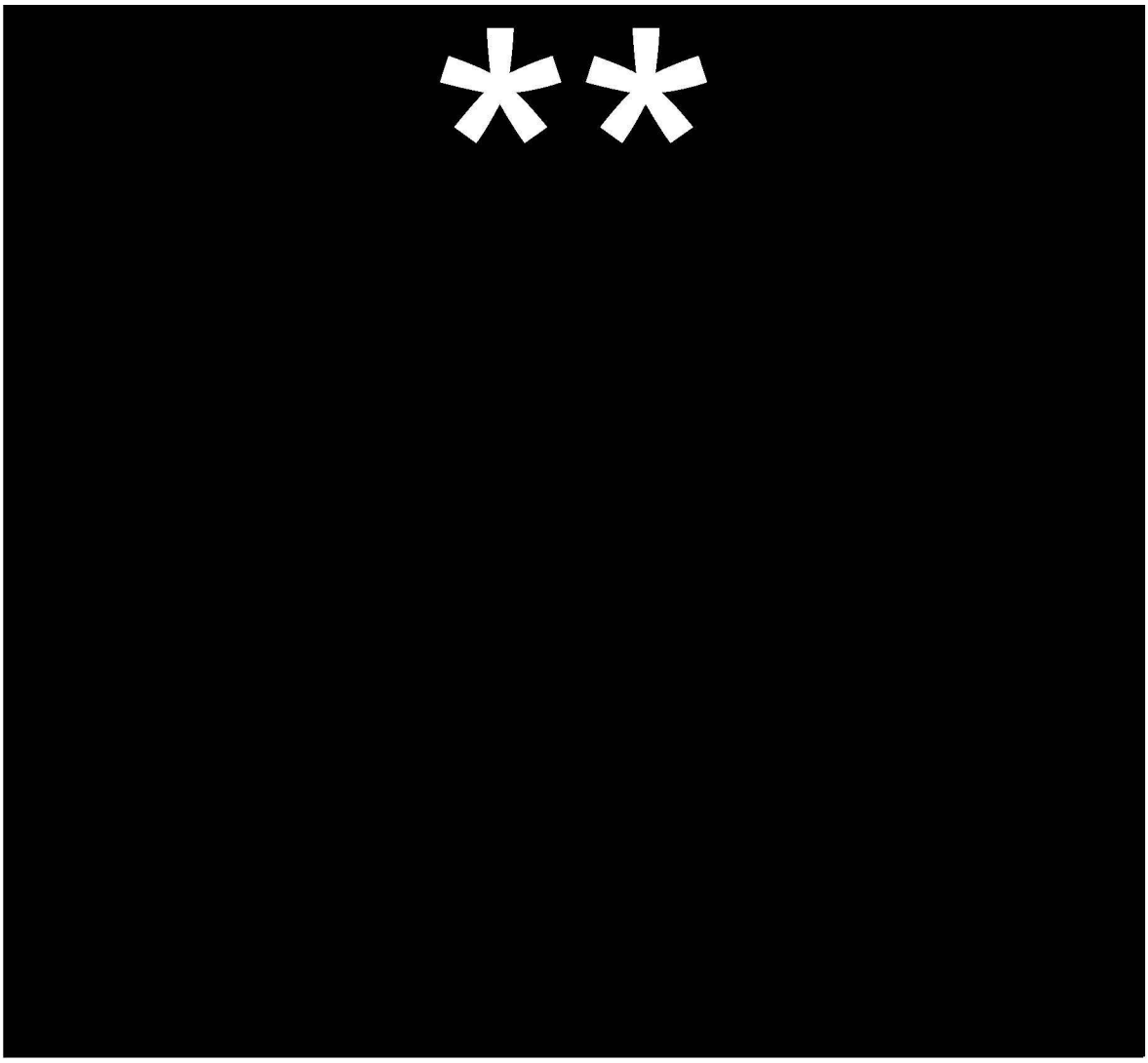
"[...] [**] [...]
[**]

Eliminado: seis palabras.

[404] En respuesta al numeral 2 del apartado "II" del oficio; en el cual se le requirió lo siguiente: "*Señale si para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI es un requisito esencial contar con las áreas de abordaje de pasajeros que se requieren para la prestación del SERVICIO DE TAXI (en adelante, "ÁREAS DE ABORDAJE"), BOLSA DE TAXIS o estacionamiento en el AEROPUERTO*".
[405] Folios 35773 y 35774.
[406] Los convenios son medularmente iguales, por ese motivo se transcribe solo uno de ellos haciendo referencia a la ubicación del texto en todos los convenios.

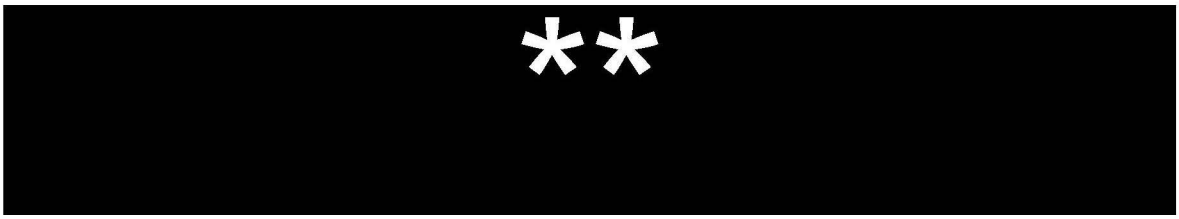
**

Eliminado: onc - párrafos y tr - inta y seis palabras



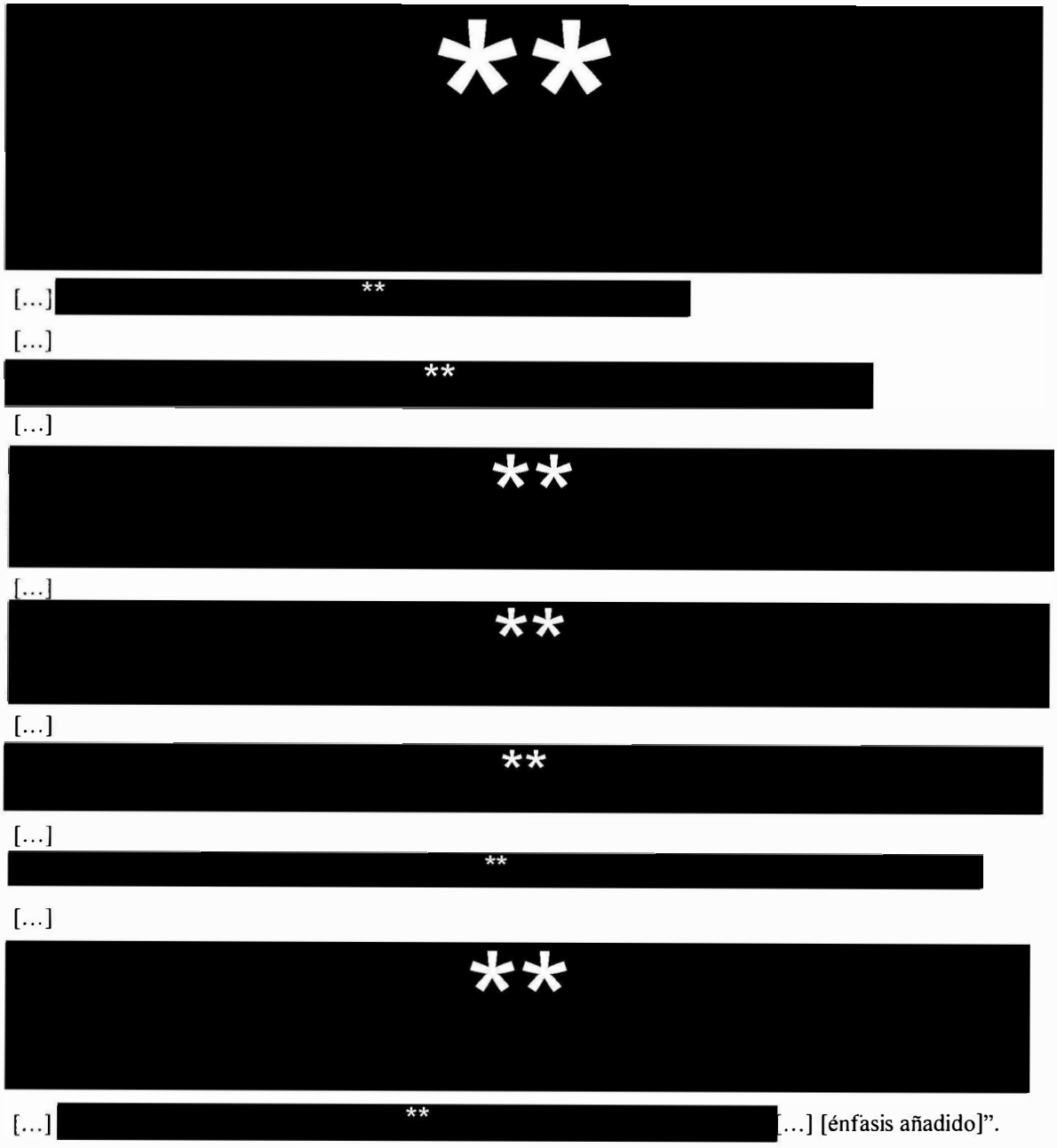
Por su parte, los convenios de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre PERMISIONARIOS (personas físicas) y el AICM establecen que:[408]

"[…] ** […]



[407] Información visible en los folios 9504 a 9507 para NUEVA IMAGEN; 9590 a 9592 para YELLOW CAB; y 9818 a 9820 para SITIO 300.
[408] Los convenios son similares, únicamente varían los datos de identificación; por lo que se transcribe únicamente uno.

Eliminado: once párrafos y veinticuatro palabras.



[…] ** […] ** […] ** […] ** […] ** […] ** […] ** […] [énfasis añadido]".

Los criterios y condiciones referidos en la cláusula primera del convenio anterior representan el anexo 8 del "*convenio para el establecimiento de las condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros*" celebrado entre el AICM y SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente; en dicho anexo se especifican los criterios de calidad en el SERVICIO DE TAXI, tales como: (i) el tiempo de espera para abordar las UNIDADES; (ii) el cumplimiento a la verificación semestral de las emisiones contaminantes; (iii) los derechos del

Eliminado: seis párrafos y cincu -nta y cinco palabras.

usuario que aborda las UNIDADES y (iv) la capacitación de los prestadores del SERVICIO DE TAXI; así como las condiciones de seguridad, relativas a: (a) las características de las UNIDADES; (b) el cumplimiento a la normatividad emitida por la SCT; (c) los conceptos de la revista anual; (d) las características de los boletos y del equipo requerido para su venta; (e) las pólizas de seguros con las que deben contar los prestadores del SERVICIO DE TAXI; y (f) el registro en el AICM de las UNIDADES y el personal que interviene en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

De lo anterior se hace patente que la prestación del SERVICIO DE TAXI no se concibe sin el uso del ESTACIONAMIENTO y las ÁREAS DE ABORDAJE, pues las obligaciones tanto de las AGRUPACIONES como de los PERMISIONARIOS están determinadas partiendo de la existencia de esa infraestructura. Así, puede considerarse que el uso del ESTACIONAMIENTO y ÁREAS DE ABORDAJE es indispensable en tanto que:

(1) es obligación de los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES mantener las UNIDADES en la BOLSA DE TAXIS hasta que sea necesario que se trasladen a las ÁREAS DE ABORDAJE para llevar a cabo la prestación del SERVICIO DE TAXI. Si no existiera la BOLSA DE TAXIS, sería imposible o muy difícil cumplir con esta obligación (véase anexo tres de los convenios para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB). De hecho, las propias emplazadas señalan tal situación cuando afirman que "*ya que sería demasiado problemático el contar con múltiples unidades estacionadas, aún y cuando fuera momentáneo, sobre las vialidades federales en que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO*".[409]

(2) la BOLSA DE TAXIS forma parte de la estructura operacional del AEROPUERTO y existe precisamente para que el SERVICIO DE TAXI pueda prestarse adecuadamente; su disponibilidad forma parte de las obligaciones que como concesionario el AICM debe ofrecer en términos de los artículos 46[410] de la LA y 54[411] y 55[412] del RLA.

(3) [redacted]

Eliminado: Un párrafo.

[409] Páginas 8 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 9 (penúltimo párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32096; 32657 y 33848.

[410] Dicho artículo establece que: "***Corresponderá a los concesionarios*** *o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables* ***y con base en el título de concesión*** *o permiso respectivo,* ***asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones****, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas;* ***servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación*** *y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad* [...] [énfasis añadido]".

[411] Dicho artículo establece que: "*El* ***concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios*** *y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría* [...] [énfasis añadido]".

[412] Dicho artículo establece que: "***Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:*** [...] *VII.* ***Estacionamientos****: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público;* [...] *XI.* ***Derecho de acceso****: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios.* [...] *Dentro de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura,* ***así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI*** [...] [énfasis añadido]".

**

Asimismo, el argumento relativo a que el AICM solo autoriza el uso de las instalaciones aeroportuarias para el efecto de utilizarlas como ÁREAS DE ABORDAJE o ESTACIONAMIENTO, sólo refuerza el hecho que tal y como se dijo en el OPR, efectivamente, las ÁREAS DE ABORDAJE y la BOLSA DE TAXIS o ESTACIONAMIENTO forman parte de la infraestructura que el AICM está obligado a otorgar en términos de la LA.

Por lo anterior, considerar que no es necesario contar con un contrato de acceso con el AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI, o que no es necesario hacer uso de la BOLSA DE TAXIS y de las ÁREAS DE ABORDAJE resulta **infundado**.

El argumento relativo a que el mercado relevante es en realidad el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI es equivocado, y ello constituye una mera **manifestación gratuita** que resulta **inoperante**, pues los emplazados no demuestran, más allá de su propio dicho, cómo es que efectivamente el mercado relevante debió haberse definido de esa manera.

Conforme al artículo 12 de la LFCE, el mercado relevante debe definirse en función de un análisis que abarque: **[i]** la posibilidad de sustitución; **[ii]** los costos de distribución del bien y de los insumos; **[iii]** la posibilidad de los consumidores para obtener el bien en otro mercado; y **[iv]** las restricciones normativas que limitan el acceso del consumidor a otras fuentes de abasto alternativas; cuestiones analizadas en el OPR y que las emplazadas no desvirtúan ni acreditan qué otros elementos, más allá de su propio dicho, hubieran modificado el análisis que la AI realizó.

Ahora bien, no pasa desapercibido para esta autoridad que los emplazados también basan su argumento en el hecho aparente que EXCELENCIA no ingresó a la BOLSA DE TAXIS durante algunos meses (sin especificar cuáles) de dos mil nueve y dos mil diez y aun así prestó el SERVICIO DE TAXI. Sin embargo, tal manifestación es **inoperante** por **no combatir el OPR** y además, ser **gratuita**, pues SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no aportan elementos más allá de su dicho para probar tal circunstancia.

De hecho, mediante el escrito presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis en desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001,[413] el AICM manifestó que: "[…] *de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/00100/2016, de la búsqueda que se realizó en los archivos de esta Empresa, se advirtió que el 26 de febrero de 2010, el representante legal de Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., comunico* [sic] *al entonces Subdirector,* [sic] *Administración de Terminal,* ***que desocuparían el área de***

[413] En respuesta al numeral 1 del apartado "II" del oficio; en el cual se le requirió lo siguiente: "*Indique si durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez EXCELENCIA de manera unilateral decidió no utilizar las instalaciones físicas que se entregan en uso por parte del AICM a las agrupaciones para el estacionamiento de los vehículos en un área designada (en adelante, "BOLSA DE TAXIS") que le fue asignada dentro del AEROPUERTO y si a pesar de no hacer uso de dicha "BOLSA" continuó prestando el SERVICIO DE TAXI sin ningún impedimento u obstáculo por parte del AICM*".

Eliminado: Un párrafo.

***"Bolsa de Taxis" que se utilizaba para el estacionamiento de los vehículos con los que presta el servicio**, y mediante comunicado de fecha 12 de marzo de 2010, informo* [sic] *que a partir de 16 de marzo de 2010, desocuparían el área de "Bolsa de Taxis". [...] ello no implica que dicho actuar sea apegado a la Ley, puesto que como se explica en la respuesta a la pregunta **siguiente las áreas de abordaje, bolsas de taxis o estacionamientos SI SON ESENCIALES**, para la prestación del servicio de taxi a los usuarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* [...] [énfasis añadido]".[414] De lo anterior se desprende que EXCELENCIA únicamente manifestó su intención de desocupar la BOLSA DE TAXIS, pero no que ello efectivamente hubiere ocurrido como lo alegaron las emplazadas.

Aunado a lo anterior, en respuesta a la aclaración solicitada por la COFECE al AICM en relación con la pregunta anterior: "[...] *Si bien es cierto el AICM señaló que EXCELENCIA habría manifestado su intención de desocupar el área de la bolsa de taxis de aeropuerto, no existe una respuesta categórica sobre si verdaderamente EXCELENCIA dejó de hacerlo* [...]. *En este tenor, se reitera el OFICIO para que proporcione una respuesta afirmativa o negativa a la pregunta señalada* [...]", el AICM respondió lo siguiente: "*Al tenor se manifiesta que* [EXCELENCIA] ***NO DESOCUPÓ EL ÁREA DE BOLSA DE TAXIS, porque Servicio de Excelencia dejó estacionadas unidades de forma permanente** en la llama* [sic] *"Bolsa de Taxis"* [...] [énfasis añadido]".[415]

Asimismo, en respuesta a la pregunta "*12. Que durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez, EXCELENCIA dejó de utilizar las zonas designadas para el estacionamiento de sus unidades vehiculares, llamadas comúnmente BOLSAS DE TAXIS*" contenida en el oficio DGAJ-CFCE-2016-018 en desahogo a la prueba confesional admitida a cargo del AICM, el representante legal de dicho agente económico contestó que: "*No, **aclarando que Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., dejó unidades vehiculares estacionadas de forma permanente en las llamadas "BOLSAS DE TAXIS*** [énfasis añadido]".[416] De ello se desprende que EXCELENCIA no dejó de usar la BOLSA DE TAXIS.

Por su parte, es correcto que durante el periodo del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 no contaban con contratos de acceso a zona federal;[417] no obstante, ello **no combate el OPR**, pues el hecho de que durante ese periodo los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 no contaran con un contrato vigente de acceso a zona federal en nada cambia la imputación de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB por su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa imputada al OPR, al haber suscrito convenios que implicaban verificar que los convenios de acceso a zona

---

[414] Folios 35772 y 35773.
[415] Folio 37439.
[416] Folio 37367.
[417] De conformidad con la respuesta emitida por el AICM en desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001, a saber: "*10.- Señale si los permisionarios (personas físicas) asociadas a SITIO 300 tenían formalizados contratos individuales de derecho de Acceso a Zona Federal durante el periodo comprendido del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez y, en su caso, manifieste si ante la falta de tales contratos individuales vigentes, dichos permisionarios continuaron la prestación del SERVICIO DE TAXI en el periodo señalado..." - - - - - RESPUESTA: Al respecto me permito comunicar, que de conformidad con lo informado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016, **durante el periodo del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez; derivado de las nuevas condiciones económicas para la renovación de los contratos; durante ese periodo no se contaba con instrumento jurídico vigente**, sin embargo dichos permisionarios continuaron con la prestación del servicio de transportación terrestre de pasajeros en el periodo comprendido previamente citado* [énfasis añadido]". Folios 35776 y 35777.

federal suscritos por sus PERMISIONARIOS, que tienen cláusulas anticompetitivas, se mantuvieran vigentes, en tanto ni siquiera combaten los elementos que se tomaron en cuenta en el OPR para sustentar su imputación, máxime si se considera que en realidad las emplazadas comparten que el AICM es quien tiene poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO.

Finalmente, por lo que hace a los informes del AICM, la DGAF y la DGAC que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB pretenden utilizar para justificar sus pretensiones en el sentido de que no es necesaria la celebración de un contrato de acceso a zona federal con al AICM y que derivado de ello tampoco es esencial el uso de la BOLSA DE TAXIS o las ÁREAS DE ABORDAJE, se reitera que ello es también equivocado, pues de dichos informes no se desprende lo alegado, a saber:

Respecto del informe presentado por el AICM en desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001:

> "*2.- Señale si para estar en posibilidad de prestar el servicio de taxi es un requisito esencial contar con las áreas de abordaje de pasajeros que se requieran para la prestación del SERVICIO DE TAXI (en adelante, "ÁREAS DE ABORDAJE"), BOLSA DE TAXIS o estacionamiento en el AEROPUERTO...*"
>
> *RESPUESTA: Sobre el particular, me permito informar que conforme a lo establecido en el artículo 46 de la Ley de Aeropuertos, corresponderá a los concesionarios en este caso al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad.*
>
> *De igual manera, para contestar la pregunta aquí planteada, resulta importante apuntar que conforme a lo que establece el artículo 43, fracciones I y V de la citada Ley de Aeropuertos, corresponderá a los concesionarios; como es el caso de mi representada, planear, programar y efectuar las acciones necesarias para la operación, desarrollo y promoción del aeródromo civil, así como, coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo.*
>
> *De todo lo antes dicho, es válido concluir que a mi representada en su calidad de concesionario, le corresponde asegurar que el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, cuenta con infraestructura, instalaciones, equipo y señalización, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para que la operación de dicho aeródromo civil se lleve a cabo sobre base de seguridad, eficiencia y calidad-entre otras, esta* [sic] *constreñido a contar con la infraestructura e instalaciones, para la prestación de los servicios de transportación terrestre y estacionamiento-, aunado a ello mi representada se encuentra obligada a coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo.*
>
> ***Con base en todo lo antes expuesto, podemos válidamente concluir que las áreas de abordaje, bolsas de taxis o estacionamientos SI SON ESENCIALES, para la prestación del servicio de taxi, a los usuarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, toda vez que a través del establecimiento de dichas instalaciones e infraestructura, se cumple con lo establecido en la Ley de Aeropuertos, y se logra un adecuado funcionamiento del aeródromo civil administrado por mi poderdante, garantizando así que la operación de dicho aeródromo civil se lleve a cabo sobre base de seguridad, eficiente y calidad.***
>
> *No se omite mencionar, que el artículo 45 de la Ley de Aeropuertos, establece que la operación de los aeródromos civiles corresponde a la prestación de los servicios mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos, ahora bien de conformidad con lo establecido en los artículos 48 Fracción I de la Ley de la Materia, y 55 Fracciones VII y IX del Reglamento de la citada Ley de Aeropuertos,*

el estacionamiento: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público, así como el derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, se encuentran comprendidos dentro de los servicios aeroportuarios.

Ahora bien, los servicios aeroportuarios por disposición de la Ley de Aeropuertos (artículo 48, fracción I) , [sic] le corresponde prestar esencial y originariamente al concesionario o permisionario –en este caso a mi representada-, y el hecho que dichos servicios puedan proporcionarse directamente o a través de terceros con quien designe y contrate el concesionario, ello no implica que deje de existir la obligación, ni desvirtúa el derecho de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., de prestar los multicitados servicios aeroportuarios.

Luego entonces, el hecho que mi representada haya determinado que el servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, se preste a través de terceros –Taxis-, y no con sus propios activos y personal, no implica que mi poderdante deje de detentar el derecho y la obligación [sic] *prestar el servicio público de transportación terrestre de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México* [...] [énfasis añadido]".

Respecto a la respuesta de la DGAC al oficio DGAC-CFCE-2015-082:

"*Respecto de "1. **Señale si es un requisito esencial contar o hacer uso de las áreas de abordaje, bolsa de taxis o estacionamiento en el AEROPUERTO para prestar el servicio de taxi en el AEROPUERTO**".*

Para el caso de la operación de un aeropuerto, el concesionario está obligado a contar con la infraestructura, instalaciones, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para la operación y atención de los usuarios del aeropuerto, tal y como lo señala el artículo 46 de la Ley de Aeropuertos, mismo que a la letra dice:

> *"ARTÍCULO 46.- Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad".*

Asimismo, el administrador aeroportuario designado por el concesionario, podrá de conformidad con el artículo 43 de la Ley de Aeropuertos, coordinar las actividades de los prestadores de servicios.

> *"ARTÍCULO 43. En materia de administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:*
>
> *...*
>
> *V. Coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo;"*

Ahora bien, para la regulación de los servicios en un aeropuerto, éstos se clasifican conforme el artículo 48 de la Ley de Aeropuertos, mismo que en la parte conducente señala:

> *"ARTÍCULO 48. Para efectos de su regulación, los servicios en los aeródromos civiles se clasifican en:*
>
> *I. Servicios aeroportuarios: los que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación, edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los*

que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil; y a la extinción de incendios y rescate, entre otros;" (énfasis añadido)

Al respecto, de conformidad con el artículo 55, fracciones VII y XI del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (RLA) el estacionamiento para automóviles y para los vehículos de transporte terrestre el público y el derecho de acceso para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios son servicios aeroportuarios.

"Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:

...

VII. Estacionamientos: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público;

...

XI. Derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, y

...

Dentro de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI."

Por lo tanto, los estacionamientos para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público y el derecho de acceso para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, son esenciales para un aeropuerto toda vez que corresponden a servicios aeroportuarios, *mismos que son parte fundamental de la infraestructura, instalaciones, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para la operación y atención de los usuarios del aeropuerto* [...] [énfasis añadido]".[418]

Asimismo, respecto de la respuesta de la DGAC al oficio DGAJ-CFCE-2016-015:

"[...] *Sobre el particular, con fundamento en lo establecido en los artículos 6 de la Ley de Aviación Civil, 6 de la Ley de Aeropuertos y 21, fracción I del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad aeronáutica en los aeródromos civiles, y por ende la facultada para aplicar e interpretar la Ley de Aeropuertos, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.*

Ahora bien, con base en el Principio de legalidad, la DGAC, únicamente cuenta con las facultades y atribuciones que le confieren la Ley de Aeropuertos, su Reglamento, motivo por el cual no es competente para manifestarse por conceptos que no se contemplan en los mencionados ordenamientos jurídicos, es decir las "áreas de abordaje" o "bolsa de taxi".

Por lo que refiere a los "estacionamientos" sí están comprendidos en el artículo 55, fracción VII del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, razón por la cual en mi diverso 4.1.-0016, la DGAC únicamente se manifestó respecto de éstos últimos.

[...]

En ese mismo orden de ideas, esta unidad administrativa regula el servicio de transporte aéreo, así como los aeropuertos, razón por la cual ***el servicio de taxi no comprende un servicio regulado por la DGAC,***

[418] Folios 35448 a 35450.

toda vez que, como se dijo, el mismo no está contemplado en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento [...]".[419]

Respecto del informe presentado por la DGAF en desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001:

"[...] *Respecto a la utilización de la bolsa de taxis, áreas de abordaje o estacionamiento del AEROPUERTO:*

1. Manifieste si el permiso que se expide para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (en adelante, "AICM") limita el ejercicio del mismo a que el permisionario respectivo deba hacer uso de la bolsa de taxis, estacionamiento y/o áreas de abordaje del AICM.

2. Indique si es un requisito esencial contar con áreas de abordaje y bolsa de taxis en el AICM para estar en posibilidad de prestar el servicio de taxi.

Respecto al impedimento al acceso para prestar el servicio de taxi y solicitud de opinión:

3. Señale si durante el periodo comprendido entre el veintiséis de mayo de dos mil seis y el seis de Septiembre de dos mil diez, se impidió a los permisionarios (personas físicas, asociadas en SITIO 300 la prestación del servicio de taxi, con motivo de la falta de los contratos individuales de derecho de acceso vigentes.

Respecto al impedimento al acceso para prestar el servicio de taxi y solicitud de opinión:

4. Señale si en los meses de enero del año dos mil trece y de dos mil catorce, se solicitó al administrador Aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA.

En caso de que la respuesta sea afirmativa, deberá manifestar si el administrador aeroportuario del AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas.

5. Señale si hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente las personas físicas integradas a Porto Taxi Terrestre Ejecutivo, S.A. de C.V. (en adelante, "PORTO TAXI) [sic], *disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y si, por consiguiente, la asignación de otros cincuenta (50) contratos individuales vigentes de acceso a zona federal* [sic] *y si, por consiguiente, la asignación de otros cincuenta (50) contratos individuales de acceso a zona federal guardaron o guardan ninguna relación con los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración del AICM." (Sic)*

"Respecto de la solicitud de permiso para prestar el servicio de taxi en el AICM.

6. Señale si alguna persona física o moral ha solicitado para poder prestar el servicio público de taxi dentro de la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, previos requisitos reunidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT), y de ser el caso, si se les ha otorgado o no dicho permiso. En caso de que su respuesta sea negativa, deberá señalar la razón de ésta" (Sic)

Respecto a los requerimientos descritos en los numerales 1, 2, 3 y 5, informo a usted que esta Unidad Administrativa, no cuenta con la información de mérito, por tratarse de la competencia del AICM.

[...]

[419] Folios 37337 y 37338.

Referente al numeral 6 que señala:

"Respecto de la solicitud de permiso para prestar el servicio de taxi en el AICM.

6. Señale si alguna persona física o moral ha solicitado permiso para poder prestar el servicio público de taxi dentro de la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, previos requisitos reunidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT), Y DE SER EL CASO, SI SE LES HA OTORGADO O NO DICHO PERMISO. En caso de que su respuesta sea negativa, deberá señalar la razón de ésta" (Sic)

Sobre el punto en particular, previa solicitud, la Dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte mediante oficio 4.2.1.1-93/2016 de 18 de enero del año en curso, informó lo siguiente:

"RESPUESTA: Esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo, si ha recibido solicitudes de permisos tanto por parte de personas físicas como de personas morales, y en algunos casos se han otorgado los permisos y en otros casos se han negado. Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce de las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros [...] [énfasis añadido]".[420]

De los desahogos anteriores se puede concluir lo siguiente:

1. Según el AICM, las ÁREAS DE ABORDAJE y la BOLSA DE TAXIS son esenciales para la prestación del SERVICIO DE TAXI a los usuarios del AEROPUERTO, y representan parte de la infraestructura que el AICM está obligado a proporcionar.
2. Sin perjuicio de que la DGAC indicó que los conceptos "BOLSA DE TAXIS", "ÁREAS DE ABORDAJE" o "SERVICIO DE TAXI" no son regulados por la LA, sí indicó que el ESTACIONAMIENTO y el derecho de acceso[421] para la prestación de servicios de transporte terrestre al público[422] son esenciales para el AEROPUERTO pues son servicios aeroportuarios.
3. La respuesta de la DGAF no sustenta los argumentos de las emplazadas, en tanto las preguntas relacionadas con su argumento no fueron respondidas "*por tratarse de la competencia del AICM*".

Asimismo, por lo que hace al argumento de las emplazadas sobre la figura del "*acceso esporádico*" el mismo resulta **inoperante** por **no combatir el OPR**. Si bien es cierto en el desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001, respecto al requerimiento relativo a la presentación del "*5. El original o la copia certificada del* [MANUAL DE SERVICIOS], *así como la manifestación respecto a quiénes son los beneficiarios de la figura de acceso esporádico señalada como Giro 16.- Transportación Terrestre y en qué casos aplica*", el AICM respondió que: "*En atención a lo solicitado, se adjunta al presente como ANEXO TRES, la copia certificada del* [MANUAL DE SERVICIOS] *vigente. - - - - - Ahora bien,* ***respecto a quienes son los beneficiarios de la figura de acceso esporádico, se informa que: es todo aquel usuario que por su carácter requiera ingresar con su vehículo a la Terminal Terrestre con el objetivo de brindar un servicio de ascenso y descenso de pasajeros y que no sea de forma permanente en el aeropuerto*** *deberán ser considerados como de acceso*

[420] Folios 37196 y 37197.
[421] Entendido como el derecho de acceso a zona federal.
[422] Que puede entenderse como el SERVICIO DE TAXI en tanto este fue definido como: "*Servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO*".

*esporádico, **mismo que está sujeto a una tarifa específica por el uso de la infraestructura aeroportuaria*** [énfasis añadido]",[423] esto es, la figura de acceso esporádico existe y está prevista para ser usada de manera temporal y sujeto a una tarifa específica; ello **no controvierte el OPR**, en tanto las emplazadas no explican cómo es que la existencia de dicha figura esté relacionada con la imputación realizada en el OPR.

En este aspecto, las emplazadas no demuestran ni exponen razones que tiendan a acreditar que una figura creada para ser utilizada de manera temporal puede equipararse a la prestación del SERVICIO DE TAXI que de manera regular debe realizarse a través de un contrato de acceso a zona federal, cuya duración está definida en ese contrato. De aceptar el argumento de las emplazadas, los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES estarían sujetas a ese régimen, sin haber celebrado contrato alguno, cuestión que no sucede en el caso en concreto y que las emplazadas tampoco acreditan.

Por otra parte, las emplazadas también se refieren a que supuestamente en dos mil cinco y dos mil seis se cerraron algunas zonas de abordaje y aun así se realizaba el descenso en la vialidad. En este aspecto, se indica a las emplazadas que en el presente caso el descenso es irrelevante, con independencia de que sólo se refieren a situaciones transitorias que habrían sucedido fuera del periodo investigado.

Finalmente, dado lo señalado hasta el momento no se advierte cómo es que las emplazadas pretenden probar que "*existen opciones distintas*" a la ofrecida por el AICM respecto del SERVICIO DE ACCESO. De hecho, dicho señalamiento es únicamente una manifestación gratuita, en tanto que sólo especula respecto a lo que se podría haber dicho durante la investigación. Asimismo, sus propias manifestaciones son contradictorias, pues por una parte realizan ese señalamiento y, por otra, indican que "*Es cierto que no existe un competidor diferente de AICM para la provisión del SERVICIO DE ACCESO*" y que "*es cierto que* [el AICM] *controla el servicio aeroportuario consistente en el derecho de acceso a zona federal*". En cualquier caso, se remite a los emplazados al apartado "*No formamos parte de la investigación*" para evitar repeticiones innecesarias.

3.1.4. No hay áreas de descenso.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron:[424]

> **Es incorrecta la aseveración de la AI al señalar que existe una zona de descenso de pasajeros, cuando en realidad ésta no existe, los usuarios del AEROPUERTO pueden descender en cualquier punto de los edificios terminales, lo que significa que ni los PERMISIONARIOS del SERVICIO DE TAXI, ni los transportistas sin autorización de la SCT se encuentran limitados a operar en determinados espacios, según se acredita con el informe que desahogue la DGAC y el AICM con respecto a si en el área concesionada del AEROPUERTO, en su programa maestro de desarrollo o en alguna disposición diversa**

[423] Folio 35775.
[424] Página 6 (párrafos quinto y sexto), 10 (último párrafo) y 11 (primer párrafo y parte del tercer párrafos) de la contestación al OPR de SITIO 300; 9 (párrafos cuarto y quinto), 15 (párrafos tercero; parte del cuarto y el último párrafo) y 16 (parte del primer párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 7 (últimos dos párrafos), 13 (tercero; parte del cuarto y el último párrafo) y 14 (parte del primer párrafo) de YELLOW CAB.

existen zonas o espacios específicos para el descenso de los pasajeros que llegan a la terminal aérea y cuál es el fundamento legal para ello.

Respecto al análisis de la fracción I del artículo 12 de la LFCE: **es absolutamente incorrecto que cuando el SERVICIO DE TAXI tenga como destino el AEROPUERTO, dicho servicio requiera de acceso única, exclusiva y momentáneamente a la zona de descenso de pasajeros. No se requiere de autorización alguna para realizar el descenso de pasajeros; ello implicaría que el acceso se tuviera que controlar mediante barreras físicas o casetas de peaje para cualquier vehículo ya sea particular, de servicios, de proveeduría o de cualquier otra índole por las vialidades de acceso al AEROPUERTO, lo cual en la especie no ocurre, además de que resultaría inconstitucional implementar alguna acción al respecto, pues se estaría prohibiendo el libre tránsito.**

Respecto al análisis de la fracción II del artículo 12 de la LFCE: **el único agente facultado para permitir el acceso a zona federal, a la BOLSA DE TAXIS y ÁREAS DE ABORDAJE, en los términos que lo expone la AI, es el AICM, únicamente respecto de las instalaciones que le fueron concesionadas. En estricto sentido no se necesita de autorización para tener acceso a la zona federal teniendo como destino al AEROPUERTO.**

Para el descenso de pasajeros se necesitaría imponer acciones restrictivas para ingresar a cualquier vialidad que conduzca a los edificios terminales del AEROPUERTO, es decir, barreras físicas o casetas de peaje, lo cual en la especie no ocurre.

Estos argumentos son **inoperantes** debido a que **no combaten** el OPR, de conformidad con lo siguiente.

En primer lugar, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tergiversan lo señalado en el OPR pues indican sin sustento que la AI determinó la existencia de una zona de descenso de pasajeros, así sin más (que según su dicho no existe); cuando en realidad, lo que se dijo en el OPR fue que: "[…] ***si bien se tiene conocimiento de la existencia de taxis que pueden realizar viajes cuyo destino es el AEROPUERTO, este viaje se encuentra limitado por regulación,***[425] ***única, exclusiva y momentáneamente a la zona de descenso de pasajeros*** *y en ningún momento para estos taxis se encuentra permitido hacer uso de la BOLSA DE TAXIS, o inclusive, la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que no cuentan con el permiso emitido por la SCT, ni signaron contrato alguno con AICM, que les autoriza prestar el SERVICIO DE TAXI, razón por la cual* ***en este documento solo se hará referencia al servicio referente a la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de taxis con origen en el AEROPUERTO*** […] [énfasis añadido]".[426]

Así, la referencia a la obligación de determinados taxistas a hacer uso únicamente de la "*zona de descenso de pasajeros*" del AEROPUERTO está limitada únicamente a aquellos taxistas que no prestan el SERVICIO DE TAXI (pero que por motivo de sus actividades de transporte pueden tener como destino el AEROPUERTO), es decir, aquellos que no tienen un permiso de la SCT para prestar el SERVICIO DE

[425] El pie de página correspondiente señala: "*Se explica con mayor detalle en la sección "C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*".
[426] Página 22 del OPR.

TAXI y por consiguiente un contrato de acceso a zona federal celebrado con el AICM para prestar dicho servicio.

En segundo lugar, en ningún momento en el OPR se determinó o planteó que aquellos taxistas que no tuvieran permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI (esto es, aquellos distintos a los PERMISIONARIOS o las AGRUPACIONES) y que tuvieran como destino el AEROPUERTO, requieran alguna autorización por parte del AICM para realizar el descenso de pasajeros o recoger pasaje. En el OPR se aclaró que las referencias al servicio para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de taxi (SERVICIO DE TAXI) serían únicamente de aquel que tuviera origen en el AEROPUERTO.

Se indica que dicha cuestión formó parte del análisis del mercado investigado del OPR y no trascendió a la imputación realizada a las emplazadas ni constituyó en forma alguna el mercado relevante.

3.1.5. La venta de boletos no es lo mismo que el SERVICIO DE TAXI.

Al respecto, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron:[427]

a. La venta de boletos para la prestación del SERVICIO DE TAXI tiene una naturaleza distinta de la operación de dicho servicio. Para utilizar los espacios físicos que ocupan los puntos de venta deben celebrarse contratos de arrendamiento que se encuentran clasificados como servicios comerciales que otorga el AICM y que no están vinculados a la celebración de contratos de derecho de acceso a zona federal como servicios aeroportuarios y, por lo tanto, no son indispensables para prestar el SERVICIO DE TAXI.

Este argumento es **inoperante** debido a que **no combate** el OPR según se explica en los siguientes párrafos.

Si bien es cierto que a lo largo del OPR se mencionan cuestiones como [redacted], dichas referencias sólo se hacen de manera descriptiva respecto del análisis del mercado investigado para explicar cuál es la cadena en la prestación del SERVICIO DE TAXI (desde que se solicita permiso a la SCT y se celebra contrato de acceso a zona federal como AGRUPACIÓN o PERMISIONARIO, hasta que el usuario final del SERVICIO DE TAXI [redacted]); dichas referencias no fueron utilizadas en el análisis de la participación de las emplazadas en la conducta anticompetitiva imputada presuntivamente en el OPR.

Asimismo, en ningún momento se equipara en el OPR la prestación del SERVICIO DE TAXI con la prestación u operación del servicio de venta de boletos, pues únicamente se describe este último como parte de las características de la prestación del SERVICIO DE TAXI sin que ello signifique que sean lo mismo o estén sujetos a las mismas reglas.

[427] Páginas 8 (tercer párrafo) y 18 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 12 (primer párrafo) y 25 (cuarto párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 10 (segundo párrafo) y 23 (tercer párrafo) de YELLOW CAB.

Eliminado: veintidós palabras.

Para mayor referencia, a continuación se transcribe el apartado correspondiente a la descripción del servicio de venta de boletos a los pasajeros:[428]

"[…] *IV. Análisis del mercado investigado* […]

Por lo anterior ***la investigación involucra el análisis del acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen en el AEROPUERTO.***

A continuación se presentan las características del servicio señalado.

[…]

C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Para proporcionar el SERVICIO DE TAXI es necesario cumplir con una serie de requisitos ante la SCT y AICM.

A continuación se describen dichos procedimientos ante cada una de estas entidades públicas.

1. Procedimiento ante la SCT[429] […]

2. Procedimiento ante AICM […]

3. Para la venta de boletos

Una vez satisfechos los requisitos establecidos en los puntos (1) y (2) anteriores, las agrupaciones a las que pertenecen los taxistas o personas morales ***deben asegurarse de que la provisión del servicio cumpla con los siguientes aspectos****:* [es decir, que la provisión del SERVICIO DE TAXI incluya el servicio de venta de boletos]

[redacted]

4. Proceso para la operación del servicio

Los pasos que debe seguir el consumidor final cuando contrata el SERVICIO DE TAXI son las siguientes:

[redacted]

Eliminado: tres párrafos y siete palabras.

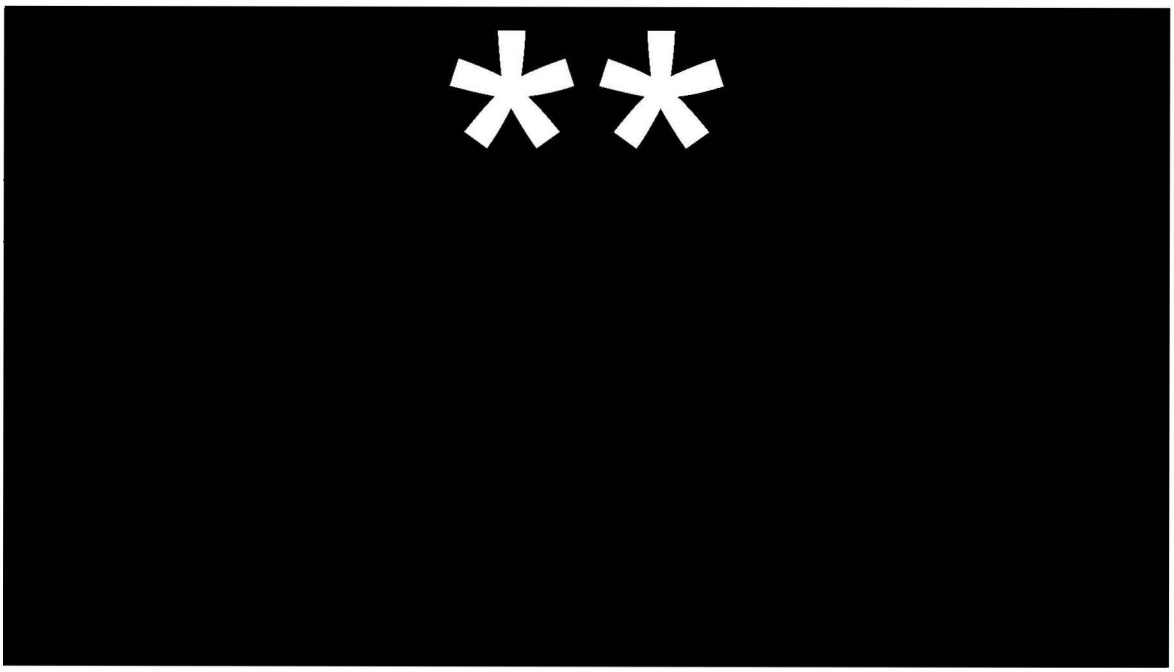
[428] Folio 31487. Página 20 del OPR.

[429] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con manifestaciones de SCT visibles a foja 1988 del EXPEDIENTE*".

[430] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a fojas 9805 a 9807 del EXPEDIENTE, relativa a las disposiciones generales octava, décima segunda y décima tercera, del anexo tres de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte, una agrupación de taxistas; documento que AICM proporcionó en original*".

[431] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a fojas 9803 a 9805 del EXPEDIENTE, relativas a las disposiciones generales octava y décima del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación; para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte; una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original*".

[432] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a foja 9814 del EXPEDIENTE, y relativa a las disposiciones generales vigésima novena y trigésima; del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones*



Eliminado: cuatro párrafos y cuarenta palabras.

generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte; una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original".

[433] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a fojas 9811 a 9812 del EXPEDIENTE, relativa a las disposiciones generales vigésima quinta y vigésima sexta del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación; para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte; una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original*".

[434] El pie de página correspondiente señala: "*Las BOLSA DE TAXIS están fijas para las compañías de taxis; y su posible reubicación es acordada en conjunto por ésta y AICM; y ha de obedecer a una mejora del servicio de autotransporte de taxis desde y hacia el AEROPUERTO*".

[435] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a fojas 9811 a 9814 del EXPEDIENTE, relativa a las disposiciones generales vigésima quinta y vigésima sexta del anexo tres; de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte, una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en copia simple*".

[436] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a foja 8818 del EXPEDIENTE, relativa a las disposiciones generales cuadragésima y cuadragésima primera del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte, una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original*"..

[redacted] [...] [énfasis añadido]".[438]

Además, en ninguna parte del OPR se establece que los contratos de arrendamiento están vinculados a la celebración de contratos de derecho de acceso a zona federal. De hecho, en el OPR los contratos de arrendamiento no se describen como servicios comerciales como señalan los emplazados; en el OPR se mencionó que el artículo 55 del RLA indica que: "*Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:* [...] *VII. Estacionamientos: para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público;* [...] *XI. Derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios.* [...] ***Dentro de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura****, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI* [...] [énfasis añadido]". En virtud de ello, en el sub apartado "*A. Aspectos generales relativos al AEROPUERTO*" del apartado "*VI. Análisis del mercado investigado*" del OPR se determinó que: "[...] *el derecho de acceso al AEROPUERTO para proveer los servicios de transporte terrestre y al ESTACIONAMIENTO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, encuadran en la categoría de servicios aeroportuarios. Por lo tanto,* ***el concesionario es responsable de*** *administrar y* ***arrendar la infraestructura*** *para proporcionar dichos servicios, ya sea por él mismo o bien contratándolo con terceros* [...]".[439]

Se reitera que dicho apartado únicamente forma parte de la descripción del mercado investigado sin que ello signifique que forma parte de la imputación presuntiva realizada a las emplazadas.

Finalmente, respecto a la necesidad de contar con contratos para el acceso a la zona federal a efecto de prestar el SERVICIO DE TAXI con origen en el AEROPUERTO se remite a las emplazadas a lo señalado en el apartado "*No se necesita contrato firmado para acceder a la zona federal, ni tener acceso a la BOLSA DE TAXIS o a las ÁREAS DE ABORDAJE para prestar el SERVICIO DE TAXI*" anterior para evitar repeticiones innecesarias. Asimismo, debe considerarse lo señalado en los apartados "*No somos agentes económicos*" y "*Los contratos no obstaculizan la libre competencia*" de la presente resolución, respecto del análisis de los elementos que permiten determinar que las AGRUPACIONES son agentes económicos y que de hecho son quienes ofrecen el SERVICIO DE TAXI.

Eliminado: cuarenta y un palabras.

[437] El pie de página correspondiente señala: "*Cfr. con información visible a foja 9820 del EXPEDIENTE; relativa a la cuadragésima quinta disposición general del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte, una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original*".
De esta forma; se reitera que la conducta atribuida a SITIO 300; NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB es su participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa imputada al AICM y establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*" y que se refiere únicamente al establecimiento "*de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*".

[438] Folios 31493 y 31495. Páginas 26 y 28 del OPR.

[439] Página 22 del OPR.

b. La relación contractual para acceder a la zona federal, a la BOLSA DE TAXIS y a las ÁREAS DE ABORDAJE para la prestación del SERVICIO DE TAXI por los permisionarios es la existencia entre estos y el AICM; sin embargo, equívocamente se señaló que el AICM tiene como una de sus actividades la venta de boletos, cuando tal actividad corresponde a los PERMISIONARIOS, tan es así, que son ellos quienes registran sus tarifas ante la SCT; lo que el AICM realiza es el arrendamiento de espacios para que dichos PERMISIONARIOS, por conducto de la agrupación o sociedad mercantil que los represente, vendan los boletos respectivos para prestar el SERVICIO DE TAXI. Lo anterior se formula para hacer notar que es incorrecta la presunción de que incurrimos en acciones que contribuyen a la realización de prácticas monopólicas.

Este argumento es **inoperante** porque **no combate** el OPR.

En primer lugar, se aclara que las emplazadas confunden las referencias realizadas en el OPR respecto de la venta de boletos; el OPR señala que el AICM tiene como una de sus actividades derivadas de la CONCESIÓN de la que es titular la venta de boletos; sin embargo, dicha afirmación está fuera del contexto, pues el AICM tendría esa actividad en el caso de que no contrate la prestación del SERVICIO DE TAXI con terceros. En el caso, como esto último sucede, es claro que el AICM no vende los boletos para el SERVICIO DE TAXI.

Esto se confirma si se hace una lectura integral del OPR, en el cual se realizan señalamientos que claramente indican que el AICM autoriza la venta de boletos, pero no realiza la venta por sí misma, como los siguientes:

[redacted]

Eliminado: dos párrafos.

[440] Página 26 del OPR.
[441] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*Cfr. con información visible a fojas 9803 a 9805 del EXPEDIENTE, relativas a las disposiciones generales octava y décima del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte, una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original*".
[442] La nota al pie respectiva señala lo siguiente: "*Cfr. con información visible a foja 9814 del EXPEDIENTE, y relativa a las disposiciones generales vigésima novena y trigésima, del anexo tres, de un Convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, que celebran por un parte AICM y por la otra parte,una agrupación de taxistas, documento que AICM proporcionó en original*".
[443] Página 27 del OPR.

Asimismo, en la Tabla 8 del OPR se señala con claridad que en los contratos celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES uno de los derechos que tienen estas últimas es "*vender boletos a los usuarios*".

Así, en ninguna parte del OPR se señala que el AICM sea quien presta actualmente el servicio de venta de boletos; o que el arrendamiento de espacios para la venta de boletos hubiera formado parte del análisis de la imputación realizada al AICM por cometer prácticas monopólicas relativas, o a las AGRUPACIONES por haber participado en la consecución de los efectos de esa práctica.

Contrario a ello, lo que se señaló en el OPR fue que: "*Derivado de la CONCESIÓN, AICM posee las facultades de administrar, operar y explotar el AEROPUERTO* […]".[444] Así, en ejercicio de esas facultades de administración y operación del AEROPUERTO, el AICM celebró con las AGRUPACIONES, respectivamente, un convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO; en dichos convenios se prevé la venta de boletos al público para hacer uso del SERVICIO DE TAXI.

En dichos convenios, particularmente en las disposiciones [redacted], se establece la obligación de las AGRUPACIONES para realizar la venta de boletos (y no del AICM, quien solo tiene la obligación de supervisar), conforme a lo siguiente:[445]

[redacted]

Eliminado: ciento noventa y ocho palabras

[444] Página 21 del OPR.
[445] Folios 9803 a 9805.

En virtud de lo anterior, en el OPR se señaló que son las AGRUPACIONES quienes son las encargadas de vender los boletos correspondientes a los pasajeros, como se sigue: "[…] [redacted] [redacted] […] [énfasis añadido]".[446]

Sin perjuicio de la aclaración anterior, el argumento **no combate** el OPR en tanto no se entiende cómo es que el arrendamiento de los espacios a las AGRUPACIONES para la venta de boletos por parte del AICM implica que las emplazadas no participaron en la comisión de la práctica monopólica relativa imputada en el OPR, cuando tal cuestión (la celebración de contratos de arrendamiento) no fue la causa por la cual se ordenó emplazar al AICM y a las AGRUPACIONES.

Los contratos de arrendamiento que el AICM celebró para la ocupación de espacios para venta de boletos y oficinas con las AGRUPACIONES (que no formaron parte de la imputación presuntiva del OPR), son actos jurídicos distintos a los convenios de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre los PERMISIONARIOS y el AICM, y a los convenios para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM, que contienen cláusulas anticompetitivas, y en virtud de los cuales se ordenó el emplazamiento del AICM y las AGRUPACIONES.

Así, en el OPR no se ordenó emplazar a dichas personas morales por el hecho de que tuvieran o no la legal posesión de los espacios necesarios para la instalación de los puntos de venta de boletos en el AICM; tampoco porque realizaran actividades como la contratación del personal, manejo administrativo, logística para el movimiento de vehículos o porque se discutiera el espacio que se requiere para la venta de boletos; mucho menos por el hecho de que tuvieran o no celebrados esos contratos de arrendamiento con el AICM; motivo por el cual, no se prueba la pretensión de los emplazados en el sentido de acreditar que no tuvieron participación en "*acciones que contribuyen a la realización de prácticas monopólicas*", en tanto la celebración de los contratos de arrendamiento para la asignación de espacios de venta de boletos no está relacionada con la imputación presuntiva realizada en el OPR respecto de estas AGRUPACIONES y el AICM.

Eliminado: ciento treinta y un palabras.

[446] Páginas 26 y 27 del OPR.

3.1.6. No se necesita la opinión favorable del AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI.

Al respecto, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[447]

> **Contrario a lo señalado por la AI, no se requiere contar con la aprobación del AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI; lo que se requiere es recabar la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate, la cual no necesariamente debe ser en sentido positivo, ni forma parte de los requisitos que el solicitante de un permiso para el SERVICIO DE TAXI debe cumplir. En términos de los artículos 47 e la LCPAF y 28 del RAFSA, no se requiere la aprobación del AICM, ya que la SCT puede expedir el permiso, aún sin la opinión del aeropuerto en cuestión.**
>
> **En tal sentido, resulta incorrecto lo aseverado por esa Autoridad, en el sentido de que los permisos tienen que ser autorizados por la SCT con el "*visto bueno de AICM*", ya que de conformidad con las disposiciones que regulan tales autorizaciones, lo que necesita la SCT para expedir las mismas, es recabar la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate, misma que no se obliga a que necesariamente sea en sentido positivo ni que supuestamente tal visto bueno forme parte de los requisitos que el solicitante de un permiso para el SERVICIO DE TAXI deba cumplir, ya que se trata de un aspecto procedimental.**
>
> **Prueba de ello es que SITIO 300 promovió juicios de amparo, cuya resolución obligó a la DGAF a reponer el procedimiento mediante el cual se autorizó a EXCELENCIA un permiso que incluye hasta 300 UNIDADES, para el efecto de que recabara la opinión del administrador aeroportuario del AEROPUERTO, quien hasta donde tenemos conocimiento, en dos ocasiones emitió opinión en sentido negativo para que se concediera el permiso a EXCELENCIA y, pese a ello, la DGAF expidió el permiso respectivo. Esto se demuestra con el informe que rindan la DGAF y el AICM, respecto a si en enero de dos mil trece y enero de dos mil catorce, le solicitaron al administrador aeroportuario su opinión en términos de los artículos citados respecto de EXCELENCIA, si respondió y en qué sentido.**
>
> **La SCT expide el permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI a todo aquel interesado que cumpla con los requisitos establecidos en Ley, siendo inconcuso que la opinión del administrador del puerto marítimo o aeropuerto federal de que se trate no tiene que ser forzosamente en términos positivos; existe incluso la previsión legal de que a falta de dicha opinión de manera oportuna, se considerará que no existen observaciones por parte de**

[447] Páginas 7 (toda la página salvo los últimos dos párrafos), 9 (último párrafo), 10 (todo salvo el último párrafo); 11 (párrafos segundo, sexto y séptimo), 12 (todo salvo el primer párrafo), 13 (primer párrafo), 14 (cuarto párrafo), 19 (segunda parte del tercer párrafo), 20 (último párrafo y su continuación a la página 21) y 31 (primera parte y final del penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 10 (todo menos el primer párrafo), 11 (primer párrafo), 14 (todo), 15 (primeros dos párrafos, y parte del cuarto y del último párrafo), 16 (párrafos tercero, cuarto y último), 17 (todo), 19 (penúltimo párrafo), 25 (último párrafo), 26 (primer párrafo), 28 (primer párrafo) y 41 (primera parte y final del último párrafo) de NUEVA IMAGEN; así como 8 (todo salvo los primeros tres párrafos), 9 (primeros tres párrafos), 12 (todo salvo el primer párrafo), 13 (primeros dos párrafos), 14 (párrafos tercero, cuarto y último), 15 (todo) 17 (penúltimo párrafo), 23 (último párrafo), 25 (último párrafo y su continuación a la página 26) y 39 (primera parte y final del penúltimo párrafo) de YELLOW CAB.

dichos administradores y, por consiguiente, se satisface tal requisito. Por ello no es necesario contar con la "*opinión favorable*" del AICM; sólo se requiere el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas aplicables, pero entre esos requisitos no se encuentra la mencionada "*opinión favorable*".

Así, es equivocado que se requiera autorización del AICM para ingresar a las instalaciones del AEROPUERTO, pues para ello se requeriría que la administración aeroportuaria dispusiera de facultades legales que no le son afectas y que existieran barreras físicas o casetas para que se actualizara dicho supuesto.

AICM no asigna nuevos permisos o UNIDADES a las AGRUPACIONES, sino que formaliza contratos individuales de acceso a zona federal con los PERMISIONARIOS (personas físicas) que obtienen la autorización correspondiente por parte de la SCT; durante la investigación de mérito se mantuvo el erróneo criterio de que se requiere la opinión favorable de AICM para que la SCT expida nuevos permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Es falso que AICM tenga poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO y poder en el eslabón subsecuente de la cadena productiva mediante el otorgamiento de permisos para el SERVICIO DE TAXI, ya que como se ha dicho, la facultad de expedir tales permisos compete exclusivamente a la SCT, dependencia que para ejercer tal facultad no requiere de la aceptación, visto bueno o conformidad del AICM. En cuanto al establecimiento de cláusulas en las que se hace referencia a la asignación de contratos individuales de acceso de manera proporcional entre las AGRUPACIONES que se encontraban operando en el momento en que se incrementó el padrón vehicular, de ninguna manera limita el acceso a nuevos permisionarios en el mercado, pues cualquier persona está en posibilidad de obtener una autorización de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, siempre que cumpla con los requisitos que la normatividad establece al respecto, no siendo un requisito *sine qua non* el formalizar un contrato de acceso a zona federal con el AICM, ni disponer de una opinión favorable o visto bueno por parte de AICM.

La prestación del SERVICIO DE TAXI es autorizada de forma exclusiva por la SCT y la autorización y vigilancia para el uso y circulación de las vialidades de la zona federal corresponde a la PF. La confusión de estos conceptos es lo que ha llevado a la AI a la conclusión equivocada de que el AICM debe otorgar el visto bueno para obtener un permiso y que es quien autoriza la prestación del servicio dentro del AEROPUERTO. El AICM no puede autorizar o no autorizar la entrada o salida del AEROPUERTO y dicha facultad le corresponde a la PF y a SCT.

En primer término, debe aclararse que las propias manifestaciones de las emplazadas confirman lo que señala el OPR, pues realizan señalamientos de los cuales se deriva claramente que la forma en la que opera el MERCADO RELEVANTE es tal y como lo estableció la AI e incluso reconocen que el AICM tiene poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO. Así, indican que:

- "[…] *a la fecha se presta el SERVICIO DE TAXI en las condiciones expuestas por esa Autoridad, a efecto de facilitar la operación dentro del AEROPUERTO y para efecto de agilizar dicho servicio, ya que sería demasiado problemático el contar con múltiples unidades estacionadas, aún y cuando fuera momentáneo, sobre las vialidades federales en que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO*";[448] que "***el único agente facultado para permitir el acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ZONAS DE ABORDAJE, en los términos que lo expone esa Autoridad, es AICM****, pero precisamente lo es respecto de las instalaciones que le fueron concesionadas* [énfasis añadido]";[449]
- "[…] ***si bien AICM es el único facultado para proveer y proporcionar el servicio aeroportuario consistente en el derecho de acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ello es así en atención a que en la actualidad sólo existe un aeropuerto en la Ciudad de México y es precisamente AICM quien cuenta con la concesión respectiva para operarlo, administrarlo y explotarlo****; no obstante debe reiterarse que en estricto sentido jurídico, no es necesario tener formalizado con dicho concesionario contrato de acceso alguno, ni mucho menos es condicionante para prestar el SERVICIO DE TAXI el estar autorizado para hacer uso de la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ya que como se ha explicado, dicho servicio se puede prestar bajo diferentes circunstancias de las actuales* [énfasis añadido]";[450]
- "[…] ***es cierto que AICM tiene poder en el mercado de acceso a la zona federal y BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO****, no obstante ello no es condicionante para que únicamente se pueda prestar el SERVICIO DE TAXI con origen en el Aeropuerto, bajo los aspectos que controla AICM, sino que también puede prestarse sin que el permisionario… cuente con tales elementos, ya que para ello basta con tener la autorización de la SCT* [énfasis añadido]";[451]
- "[…] *son éstos* [los PERMISIONARIOS] *los que directamente demandan y utilizan el acceso a la zona federal y las ZONAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS****, uso que obedece a las condiciones que a la fecha prevalecen en la prestación del SERVICIO DE TAXI****, más* [sic] *no porque sean espacios indispensables para la prestación de dicho servicio*".[452]

De esta forma, al parecer algunos de sus argumentos se confunden entre la situación que prevalece en el mercado y aquélla que para ellos sería deseable. En este aspecto, el OPR no realiza un análisis sobre cómo debería operar el mercado del SERVICIO DE ACCESO, sino sobre cómo opera. Es un análisis descriptivo y no prescriptivo. Asimismo, las emplazadas realizan señalamientos completamente contradictorios que impiden determinar cuál es el sentido de su defensa, como decir que no se necesita la autorización del AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI, pero al mismo tiempo decir que es el AICM quien por ser concesionario lo administra o que el AICM es el único que puede autorizar el acceso al AEROPUERTO; o bien decir que no tiene poder sustancial, pero al mismo tiempo decir que es cierto que el AICM tiene poder sustancial.

---

[448] Páginas 8 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 9 (penúltimo párrafo) de YELLOW CAB.

[449] Páginas 11 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 15 (último párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 13 (último párrafo) de YELLOW CAB.

[450] Páginas 13 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 (párrafo primero) de NUEVA IMAGEN; y 16 (párrafo primero) de YELLOW CAB.

[451] Páginas 14 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 20 (párrafo tercero) de NUEVA IMAGEN; y 18 (párrafo tercero) de YELLOW CAB.

[452] Páginas 9 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 13 (último párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 11 (último párrafo) de YELLOW CAB.

Ahora bien, el artículo 47 de la LCPAF establece que: "*Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto,* ***la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate. La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones*** [énfasis añadido]".

A su vez, el artículo 28 del RAFSA señala que: "*En la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos,* ***la Secretaría, recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate****, en los términos que señala la Ley. La expedición de permisos para esta modalidad procederá para autobús integral, vagoneta y automóvil sedán, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación del servicio, con límite en operación de cinco años, contados a partir de la obtención del permiso, dotado de aire acondicionado y sonido ambiental. Adicionalmente, el autobús deberá contar con sanitario. Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente* [énfasis añadido]".

Si bien es cierto de los artículos referidos no se desprende expresamente que la opinión que la SCT recabe del AICM respecto a aquellas personas físicas o morales que le soliciten la expedición de un permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI, deba ser en todos los casos favorable por parte del AICM para que la SCT efectivamente expida los permisos referidos; también es cierto que en la realidad la DGAF únicamente otorga permisos a aquellas personas que han obtenido el visto bueno del AICM; por ello, si el otorgamiento de los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI que emite la SCT depende fundamentalmente del sentido de la opinión del AICM, es **infundado** que no se requiera contar con ese visto bueno el AICM.

Al influir sustancialmente el AICM en la decisión de la SCT respecto al otorgamiento del permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI, sin siquiera haber celebrado el contrato de acceso a zona federal respectivo, refuerza el hecho que el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues no tendría sentido que el AICM emitiera una opinión positiva respecto a un permisionario para que se le otorgue el permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI para luego, el propio AICM negarse a celebrar un contrato de acceso a zona federal; a fin de cuentas, el permisionario requiere celebrar dicho contrato para ejercer el permiso que la SCT en su caso le otorgue.

De acuerdo con el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos dependiente de la DGAF, y presentado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis,[453] se hace patente lo siguiente:

"*Respecto de la solicitud de permiso para prestar el servicio de taxi en el AICM.*

[453] Folios 37195 a 37198. Dicho oficio fue presentado en desahogo a la prueba documental en vía de informe ofrecida por PORTO TAXI (folio 31734).

> *6. Señale si alguna persona física o moral ha solicitado permiso para poder prestar el servicio público de taxi dentro de la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, previos requisitos reunidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT), y de ser el caso, si se les ha otorgado o no dicho permiso. En caso de que su respuesta sea negativa, deberá señalar la razón de ésta" (Sic)*
>
> *Sobre el punto en particular, previa solicitud, la Dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte mediante oficio 4.2.1.1.-93/2016 de 18 de enero del año en curso, informó lo siguiente:*
>
> *"RESPUESTA: Esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo, si ha recibido solicitudes de permisos tanto por parte de personas físicas como de personas morales, y en algunos casos se han otorgado los permisos y en otros casos se han negado. **Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros*** [énfasis añadido]".[454]

En virtud de lo anterior, de acuerdo con lo señalado por la DGAF se concluye que debido a las características particulares del AEROPUERTO, la opinión positiva emitida por el administrador del AICM para el otorgamiento de nuevos permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI resulta indispensable, pues es tomada en cuenta por dicha autoridad; por lo tanto, la descripción del mercado investigado es correcta, pues es un requisito contar con la aprobación del AICM para obtener un permiso ante la SCT, y así estar en posibilidades de prestar el SERVICIO DE TAXI.

Por otra parte, las manifestaciones referentes a que SITIO 300 interpuso diversos juicios de amparo para el efecto de que se solicitara la opinión del AICM en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 55 del RAFSA, así como las que se refieren a que EXCELENCIA obtuvo el permiso de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI a pesar de las opiniones en sentido negativo del AICM son **inoperantes** por ser **manifestaciones gratuitas**.

Lo anterior es así, en virtud del informe que el propio AICM rindió en desahogo a la prueba ofrecida por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en relación a si en el mes de enero de los años dos mil trece y dos mil catorce, la DGAC había solicitado al administrador aeroportuario del AEROPUERTO su opinión en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, respecto del otorgamiento de un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI a favor de EXCELENCIA, en el que debía manifestar si el administrador aeroportuario del AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas.[455]

---

[454] Folio 37197.

[455] SITIO 300; NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR; de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Se ofrece como prueba la documental consistente en el **informe que esa Autoridad requiera a la DGAF y a AICM, a efecto de que manifiesten si en enero de 2013 y enero de 2014, se solicitó al administrador aeroportuario de AICM su opinión en los términos de los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA, que manifiesten si el administrador aeroportuario de AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas*** […] [énfasis añadido]". Páginas 9 y 10 de la contestación al OPR de SITIO 300; 12 y 13 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 14 y 15 de la contestación al OPR de YELLOW CAB. (Folios 32098; 32661 y 33852; respectivamente).

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis, el AICM manifestó lo siguiente: "[…] ***Sobre el particular, me permito informar que estrictamente en el mes de enero de dos mil trece, NO se solicitó al administrador aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículo 47 de la*** [LCPAF], ***respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA***. - - - - - *Ahora bien, respecto al cuestionamiento relativo a si* ***en el mes de enero de dos mil catorce***, *se solicitó al administrador aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículos 47 de la* [LCPAF] *y 28 del* [RAFSA] […] *manifiesto que:* - - - - - *Por oficio No. 4.2.1.1.1./0007/2014 del ocho de enero de dos mil catorce, la Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte, requirió la opinión del* [AICM], *en consecuencia* ***mediante oficio DG/0012/2014 de fecha 17 de enero de 2014, se señaló que se reiteraba la opinión en sentido positivo remitida*** [respecto de EXCELENCIA], *sin embargo mediante oficio DG/0041/2014 de fecha 19 de marzo de 2014, se formuló nueva opinión en la que manifestó la intención de revocar la opinión en sentido positivo a favor de* [EXCELENCIA], *para prestar el* [SERVICIO DE TAXI] [énfasis añadido]".[456]

Asimismo, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN también ofrecieron el informe a cargo de la DGAF, para que señalara si en los meses de enero del año dos mil trece y de dos mil catorce, se había solicitado al administrador aeroportuario del AEROPUERTO su opinión en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI a favor de EXCELENCIA, en el que debía manifestar si el administrador aeroportuario del AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas.[457]

En respuesta a lo anterior, mediante el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 presentado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis, la DGAF manifestó lo siguiente: "[…] *Por lo que hace al numeral 4* […] *Sobre el particular, de la revisión efectuadas a las constancias que integran el expediente administrativo de la empresa Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., conformado por la Dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte de esta Dirección General de Autotransporte Federal, se advierte que* ***no existe solicitud realizada al AICM, correspondiente al mes de enero de 2013***. - - - - - ***Por lo que hace al mes de enero de 2014,*** *por oficio 4.2.1.1.-0007/2014 del 8 de enero de 2014, la Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte* ***solicitó al AICM opinión para otorgar permiso de servicio de transportación terrestre de y hacia puertos marítimos y aeropuerto, solicitado por la moral Servicio de Excelencia, S.A. de C.V.*** - - - - - ***Derivado de lo anterior, mediante diverso DG/0012/2014 DE 17 de enero***

---

[456] Folio 35775.

[457] SITIO 300; NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR; de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Se ofrece como prueba la documental consistente en el* ***informe que esa Autoridad requiera a la DGAF y a AICM, a efecto de que manifiesten si en enero de 2013 y enero de 2014, se solicitó al administrador aeroportuario de AICM su opinión en los términos de los artículos 47 de la Ley de Caminos; Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA,*** *que manifiesten si el administrador aeroportuario de AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas* […] [énfasis añadido]". Páginas 9 y 10 de la contestación al OPR de SITIO 300; 12 y 13 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 14 y 15 de la contestación al OPR de YELLOW CAB.

de 2014, el Director General del AICM dio respuesta al respecto. Se anexa copia para mayor referencia. [...]".[458]

Al oficio transcrito, la DGAF únicamente anexo copia simple del oficio DG/0012/2014[459] emitido el diecisiete de enero de dos mil catorce y signado por el Director General del AICM, del que se desprende lo siguiente:

> "*LIC. ANABEL DÁVILA SALAS*
> *DIRECTORA DEL CENTRO METROPOLITANO DE AUTOTRANSPORTE*
> *DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL*
>
> [...]
>
> *Hago referencia a su oficio 4.2.1.1-0007/2014 de fecha 08 de enero de 2014, en el que solicita emitir opinión para otorgar permiso para 300 unidades de servicio de transportación terrestre de y hacia puertos marítimos y aeropuertos, requerido por Servicio Excelencia* [sic] *S.A. de C.V.*
>
> *Al respecto, le manifiesto* ***que reitero la opinión en sentido positivo remitida a Usted*** *en el oficio signado por el Maestro Martín Vázquez Ramírez, Director General Adjunto Jurídico de este aeródromo y apoderado de [sic] mismo, en términos que acredita en el título referido, número DGAJ/241/2013 de fecha 12 de diciembre de 2013, recibido y cancelado con sello fechador de esa Dirección con fecha 13 de diciembre de 2013, mismo del que se adjunta copia como anexo.*
>
> *Asimismo, aclaro que en virtud de la importancia que reviste para este aeródromo el servicio de transportación terrestre, es preciso contar con los 300 taxis de dicha moral a efecto de tener suficientes unidades en funcionamiento para satisfacer la demanda siempre creciente de transporte terrestre, ya que en caso de disminución del padrón vehicular la imposibilidad de brindar un servicio adecuado a los usuarios, incrementaría los tiempos de espera y de atención que ya de por sí en horas críticas son extensos, y por consiguiente se afectarían los traslados de y hacia este aeropuerto, impactando de forma significativa otras actividades de la operación aeroportuaria.*
>
> *En adición a lo anterior expresamos la siguiente consideración respecto a la empresa Servicio Excelencia* [sic] *S.A. de C.V.; se insiste en que el AICM es una entidad cuya naturaleza jurídica no le permite calificar técnicamente la "carencia de solvencia económica", sin embargo, en acato a su solicitud, tratando de clarificar nuestra opinión favorable e institucional, le informo que si bien es cierto la solvencia económica de dicha empresa pareciera haberla llevado a retrasos en sus pagos, en la actualidad, las condiciones entre la misma y el AICM han cambiado y se están superando, por lo que* ***esa entidad no encuentra inconveniente en que esa Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte resuelva sobre la conveniente de autorizar a Servicio Excelencia*** [sic] ***S.A. de C.V. para que continúe prestando el servicio de transportación terrestre de y hacia este aeródromo*** [...] [énfasis añadido]".

En razón de lo anterior, los argumentos de las emplazadas son **gratuitos**, pues suponiendo sin conceder que la manifestación del AICM respecto a su "*intención*" de revocar la opinión positiva que había emitido a favor de EXCELENCIA en enero de dos mil catorce,[460] se hubiere materializado, lo cierto es que ello, si acaso ocurrió, fue en una sola ocasión y bajo circunstancias particulares que las emplazadas no toman en cuenta, como los diversos juicios de amparo entablados por EXCELENCIA en

[458] Folio 37196.
[459] Folio 37198.
[460] Folio 35775.

contra del AICM.[461] No se puede considerar que una situación atípica en la que el AICM supuestamente hubiere revocado su opinión positiva sea la regla a efecto de considerar que su opinión no es relevante, máxime cuando la DGAF, que es la autoridad facultada para otorgar los permisos para el SERVICIO DE TAXI, manifestó que únicamente otorga dichos permisos a aquellos agentes económicos que previamente han recibido la opinión positiva del Administrador Aeroportuario del AICM.

Sin perjuicio de lo anterior, esta autoridad advierte que en virtud del CONVENIO TRANSACCIONAL el contrato de acceso a zona federal suscrito entre el AICM y EXCELENCIA seguía vigente, lo cual presupone que el permiso de EXCELENCIA también, pues no se puede suscribir contrato de acceso a zona federal sin contar el permiso correspondiente.

En este orden de ideas, el AICM manifestó:[462]

a. Reconozco que participo en el proceso seguido ante la SCT para el otorgamiento de permisos para prestar el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos y aeropuertos federales, pero es falso que apruebe el otorgamiento del permiso antes referido, ello por las razones de hecho y de derecho que a continuación se explican:

De conformidad con el artículo 47 de la LCPAF, en los permisos que otorgue la SCT para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, la SCT recabará previamente la opinión del administrador aeroportuario, la cual, a mi parecer, debe versar sobre aspectos de oferta y demanda del servicio de taxi en el aeropuerto en cuestión.

La opinión que emite el administrador aeroportuario está íntimamente relacionada con la eficiencia en la operación del aeródromo de que se trate; se circunscribe a aspectos de oferta y demanda del servicio de taxi que se presentan en el aeródromo en cuestión, pues de no tomarse en consideración dicha opinión, podría verse afectada la operación del puerto o aeropuerto; sin embargo, que el administrador aeroportuario emita una opinión no significa que pueda unilateralmente autorizar o negar un permiso a determinado solicitante; dicha facultad es exclusiva de la SCT.

La opinión está encaminada hacia la correcta administración de la infraestructura de los puertos y/o aeropuertos, y el limitar los alcances de la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto, afecta el interés social y contraviene disposiciones de orden público, pues priva a la colectividad de un beneficio otorgado por las leyes, como es utilizar de manera eficiente las vías generales de comunicación, y el limitar la operación del AEROPUERTO contraviene el principio de eficiencia antes relatado.

---

[461] Lo anterior, de conformidad con la respuesta a la posición 24 de la prueba documental a cargo del AICM, en la que manifiesta que EXCELENCIA continúa prestando el SERVICIO DE TAXI "[…] *en virtud de diversos mandatos judiciales ordenados por diversos Juzgados de Amparo, documentos que se agregan al presente ocurso como ANEXO 1*", lo que presupone que su permiso se encontraba vigente. Folio 37731.

[462] Folios 34109 a 34111. Páginas 11 a 13 de la contestación al OPR del AICM.

b. El artículo 28 del RAFSA indica que la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, autorizará la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente; sin embargo, dicho numeral no establece que sea el administrador aeroportuario del AEROPUERTO quien necesariamente deba aprobar el otorgamiento del permiso multicitado, es decir, los potenciales permisionarios podrán elegir en qué puerto o aeropuerto desean prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros.

Es erróneo considerar que apruebo el otorgamiento de los permisos para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, porque dichos permisos pueden tener como destino distintos puertos o aeropuertos, y porque dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, pero no es una exigencia que los permisos multicitados tengan siempre como punto de origen o destino el AEROPUERTO.

c. En cuanto a la fracción II del artículo 13 de la LFCE, en el OPR se establece que la concesión constituye una barrera infranqueable a la entrada de competidores al mercado relevante; sin embargo, si se parte de la idea de que el mercado relevante es el servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO, el administrador aeroportuario únicamente emite una opinión, pero no determina si se otorga o no el permiso para prestar el servicio público de transportación terrestre de pasajeros.

En primer lugar, los señalamientos en el sentido de que el AICM autoriza los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI son **inoperantes** por **no combatir** la imputación realizada en su contra en el OPR; lo anterior es así toda vez que mediante el OPR no se ordenó emplazar al AICM porque unilateralmente otorgara o negara permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, como lo manifiestan en su contestación o porque autorizara o no los permisos correspondientes.

Además de lo indicado en los párrafos anteriores respecto de los argumentos de las AGRUPACIONES en el sentido de que no se necesita opinión favorable del AICM, debe señalarse que en cualquier caso el AICM participa en el proceso para el otorgamiento de permisos a través de la opinión que le solicita la SCT en cumplimiento a lo establecido por los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA.

De hecho, al señalar que la opinión debe ir encaminada a realizar el análisis de oferta y demanda en el mercado identificado como SERVICIO DE TAXI, el propio AICM reconoce implícitamente, coincidiendo con la SCT, que su opinión es determinante para la que la SCT otorgue los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI que tengan como origen el AEROPUERTO.

Lo anterior también se confirma por el AICM al señalar que la opinión emitida por su administrador aeroportuario está íntimamente ligada con la eficiencia del servicio y es importante para la correcta administración del AEROPUERTO, considerando incluso que los alcances de esta no se deben limitar,

al señalar lo siguiente: "*No se omite mencionar que, **la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, es importante en tanto que a través de ella se garantiza la EFICIENCIA del puerto o aeropuerto**, debido a que **dicha opinión está encaminada hacia la correcta administración de la infraestructura de los puertos y/o aeropuertos, aunado a lo anterior el limitar los alcances de la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto, afecta el interés social y contraviene disposiciones de orden público**, pues ello priva a la colectividad de un beneficio que les otorgan las leyes, como es utilizar de manera eficiente las vías generales de comunicación, ello es así porque la sociedad está interesada en que los servicios que se prestan en las vías generales de comunicación (en particular, en el caso que nos ocupa en Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México) se realicen en forma eficiente y el limitar eventualmente la operación del AEROPUERTO, evidentemente contraviene el principio de eficiencia y/o eficiencia antes relatado* [énfasis añadido]".[463]

En este sentido, resulta evidente que el AICM reconoce que su opinión es un instrumento necesario para la correcta administración del AICM y por consecuencia de la CONCESIÓN de la que es titular. Así, en correlación a lo señalado por la DGAF, se concluye que debido a las características particulares del AEROPUERTO, la opinión positiva emitida por el administrador del AICM para el otorgamiento de nuevos permisos para prestar el servicio de autotransporte de pasajeros con origen en el AEROPUERTO resulta necesaria, y por lo tanto, es un requisito contar con la aprobación del AICM para estar en posibilidades de prestar el SERVICIO DE TAXI, y de esta forma, la descripción realizada en el OPR respecto del mercado investigado es correcta.

Finalmente, el argumento del AICM sugiere que el análisis del artículo 13, fracción II de la LFCE debe ser conforme a un mercado distinto, como lo es el SERVICIO DE TAXI. En este sentido, el AICM pierde de vista que en el OPR se señaló con toda claridad que el mercado relevante es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI,[464] por lo cual, los argumentos del AICM sobre este punto son **inoperantes**, por estar construidos sobre **premisas erróneas** y por ser **gratuitos**, cuando en realidad de acuerdo a lo señalado en el OPR, el mercado relevante es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, sin que el AICM realice señalamientos u ofrezca pruebas en esta parte de su argumentación que tiendan a demostrar que la definición de mercado contenida en el OPR es incorrecta. De cualquier forma, se remita al AICM a lo establecido en el apartado "*Existencia de otros sustitutos del SERVICIO DE TAXI*" de esta resolución para evitar repeticiones innecesarias.

3.1.7. No se definió el mercado relacionado con las reglas para definir el mercado relevante.

El AICM señaló:[465]

> **La COFECE no realizó el análisis de mercado relacionado en donde supuestamente ocurren las consecuencias de una falta de competencia en el mercado relevante de SERVICIO DE ACCESO. La falta de definición del mercado relacionado me depara un perjuicio toda vez que no se definió conforme a los artículos 11, 12 y 13 de la LFCE y, en**

[463] Folios 34110 y 34111. Páginas 12 y 13 de la contestación al OPR del AICM.
[464] Folio 31497. Página 30 del OPR.
[465] Páginas 8 y 9 de la contestación al OPR del AICM.

consecuencia, el mercado relevante de SERVICIO DE ACCESO está mal fundamentado y motivado.

Era fundamental definir correctamente el mercado relacionado, pues la COFECE dejó de tomar en cuenta que en el mismo existen sustitutos de transporte vía terrestre para trasladarse desde y hacia el AEROPUERTO, como son el metro, metrobús, auto particular, taxi fuera del aeropuerto, taxi ejecutivo, taxi a través de una aplicación de celular (UBER, Cabify, etc.), de acuerdo con la "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*", de noviembre de dos mil catorce elaborada por la UNAM, y, al no haberlo hecho, esos sustitutos no fueron considerados en la investigación.

Dado que no se determina correctamente el mercado relacionado y que ni siquiera se realiza el análisis conforme a lo establecido en los artículos señalados, el análisis de mercado relevante no está bien fundado y motivado.

Si la conducta que se me atribuye ocurre en el mercado de SERVICIO DE ACCESO como se define en el OPR, pero su preocupación son las consecuencias en el mercado relacionado de SERVICIO DE TAXI, la AI debió definir el mercado relacionado en donde ocurren las consecuencias supuestamente dañinas al proceso de competencia y libre concurrencia. Al no haberlo hecho, se vulneraron mis derechos humanos a la seguridad y certeza jurídica, y se me dejó en estado de indefensión al no poderme defender adecuadamente de una imputación que se realizó sin apegarse a los artículos 12, 13 y 14 de la LFCE en relación con el mercado relevante y relacionado.

Finalmente, la COFECE aduce consecuencias en un mercado relacionado en el que no participo, no he participado, ni tengo intenciones de participar, por lo que no tengo incentivos para haber cometido ninguna práctica monopólica relativa.

Lo anterior es **infundado,** por lo siguiente.

En primer lugar, en el OPR[466] la AI realizó los análisis respectivos al mercado relevante y poder sustancial, observando el mandato de los artículos 10, 11, 12 y 13 de la LFCE, mas no un análisis relativo al mercado relacionado conforme a dichos artículos debido a que no existe obligación para la COFECE para hacer dicho análisis respecto a los mercados relacionados. La LFCE no obliga ni requiere que forzosamente se analice el mercado relacionado conforme a los parámetros con los que se analiza el mercado relevante (artículos 11, 12 y 13 de la LFCE), como incorrectamente lo señala el AICM.

El artículo 11 de la LFCE señala que: "[…] *Para que las prácticas a que se refiere el artículo anterior se consideren violatorias de esta ley, deberá comprobarse que: - - - - - I. Quien realice dicha práctica tenga poder sustancial* ***sobre el mercado relevante****; y - - - - - II. Se realicen respecto de bienes o servicios* ***que correspondan al mercado relevante de que se trate*** [énfasis añadido]". En este sentido, es claro que ese

[466] Páginas 30 a 39 del OPR.

artículo únicamente obliga a la COFECE a que el análisis en cuestión se realice respecto del mercado relevante.

En otras palabras, conforme a la LFCE respecto de procedimientos de investigaciones por prácticas monopólicas relativas, deberá comprobarse que quien realice la práctica relativa tenga poder sustancial, y que esa práctica se realice respecto de bienes o servicios que correspondan al mercado relevante. Asimismo, el artículo 12 de la LFCE[467] establece los criterios que deben considerarse para la determinación del mercado relevante y, el artículo 13 de la LFCE[468] señala los criterios que deben considerarse para la determinación del poder sustancial de uno o varios agentes económicos en el mercado relevante; en ambos casos los preceptos referidos únicamente se refieren a análisis que deben realizarse en el mercado relevante, y no en otro mercado; tampoco prevén como requisito que deba analizarse el mercado relacionado para poder definir el mercado relevante.

Así, toda vez que la AI no estaba obligada a analizar el mercado relacionado conforme a los parámetros que indica y el mercado relevante (SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI) fue determinado conforme a cada una de las fracciones del artículo 12 de la LFCE y el AICM no desvirtuó dicho análisis, se concluye que el análisis realizado por la AI para determinar el mercado relevante es apegado a Derecho.

En otras palabras, el mercado que debe ser -y que de hecho fue- analizado en términos del artículo 12, fracciones I a IV de la LFCE, es el mercado relevante del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, donde conforme al OPR el AICM tiene poder sustancial de mercado y realiza las conductas de: [i] imponer cláusulas discriminatorias a las AGRUPACIONES que están en igualdad de circunstancias respecto a la asignación de nuevas UNIDADES, favoreciendo a las AGRUPACIONES establecidas y estableciendo ventajas exclusivas; [ii] aumentar el número de UNIDADES para la

---

[467] "*ARTÍCULO 12.- **Para la determinación del mercado relevante**; deberán considerarse los siguientes criterios:*
I. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero; considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución,
II. Los costos de distribución del bien mismo, de sus insumos relevantes, de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;
III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados; y
IV. Las restricciones normativas de carácter federal; local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas; o el acceso de los proveedores a clientes alternativos [énfasis añadido]".

[468] "*ARTÍCULO 13.- Para determinar si uno o varios agentes económicos tienen poder sustancial **en el mercado relevante**, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia; competencia efectiva; existencia de poder sustancial **en el mercado relevante** u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras leyes, reglamentos o disposiciones administrativas; deberán considerarse los siguientes elementos:*
*I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto **en el mercado relevante** por sí mismos; sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder;*
II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;
III. La existencia y poder de sus competidores;
IV. Las posibilidades de acceso del o de los agentes económicos y sus competidores a fuentes de insumos;
V. El comportamiento reciente del o los agentes económicos que participan en dicho mercado; y
VI. Los criterios que se establezcan en el Reglamento de esta Ley así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión [énfasis añadido]".

prestación del SERVICIO DE TAXI sin seguir un criterio o metodología existente, ocasionando de facto que el SERVICIO DE ACCESO se preste en condiciones diferentes para las AGRUPACIONES y EXCELENCIA; y [iii] otorgar diversos descuentos en la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO sin seguir un criterio o metodología existente, ocasionando que el SERVICIO DE ACCESO se preste en condiciones diferentes para las AGRUPACIONES. Lo anterior, en el contexto que las AGRUPACIONES, a quienes el AICM ha prestado el SERVICIO DE ACCESO en condiciones diferentes a otras que prestan el SERVICIO DE TAXI están en igualdad de condiciones.

En este tenor, el perjuicio alegado por el AICM y la supuesta violación a sus "*derechos humanos*" no se actualizan.

Por otra parte, el AICM confunde nuevamente el mercado relevante determinado en el OPR, tratando al mercado relacionado como si se tratara del relevante y entonces pretende que el análisis de sustitución que refiere debía hacerse respecto del mercado relacionado (SERVICIO DE TAXI) y no respecto del mercado relevante (SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI) como lo ordena el artículo 12 de la LFCE, y como de hecho se realizó en el OPR y derivado del cual se determinó que el AICM: "*es el único agente económico concesionario que puede ofrecer este acceso, ya que éste es el único que cuenta con la CONCESIÓN para la explotación y administración del AEROPUERTO, por lo que* ***no existe ningún otro agente económico que cuente con otra CONCESIÓN y que pueda prestar el SERVICIO DE ACCESO****, por lo que no existen sustitutos del lado de la oferta para el SERVICIO DE ACCESO al AEROPUERTO* [énfasis añadido]".[469]

De cualquier forma, el hecho de que el SERVICIO DE TAXI esté relacionado al SERVICIO DE ACCESO no implica considerar que los dos deben definirse al mismo tiempo como mercados relevantes o como parte de un mismo mercado, como pretende erróneamente el AICM sin expresar razones suficientes y mucho menos convincentes para demostrar que así deba ser.

Finalmente, respecto del argumento consistente en que el AICM no tiene incentivos para realizar la conducta, se remite al apartado denominado "*Teoría del daño*" de la presente resolución.

3.1.8. No tengo poder sustancial.[470]

En diversas partes de su contestación al OPR, el AICM señaló que carece de poder sustancial "*sobre el mercado relevante* [...debido a que en su opinión...] *no se acreditan en la investigación... los supuestos establecidos en los artículos 11, 12 y 13 de la Ley Federal de Competencia Económica*",[471] por lo cual concluye que no cometió la práctica monopólica imputada presuntivamente en el OPR dado que a su entender "*no se dan los supuestos establecidos en la LFCE*".[472] Para sustentar su dicho, señala los siguientes argumentos:

---

[469] Folio 31498. Página 31 del OPR.
[470] Páginas 5, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 30 y 31 de la contestación al OPR del AICM.
[471] Página 8 de la contestación al OPR del AICM. Señalamientos similares se dan en el último párrafo de la página 18 de la misma contestación.
[472] Página 16 de la contestación al OPR del AICM.

A. El OPR señala que soy el único agente económico facultado para proveer y proporcionar el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI y que mi participación de mercado es total, por lo que no existen competidores que puedan contrarrestar mi capacidad de fijar precios o restringir el abasto. Esa conclusión no se comparte porque es falsa, contraria a derecho y es violatoria de mis derechos fundamentales, pues si bien es cierto que soy el concesionario del AEROPUERTO, también es cierto que no tengo la capacidad de fijar precios o restringir el abasto, pues no se debe perder de vista que el SERVICIO DE ACCESO no constituye el mercado relevante en sí mismo, pues carece de valor por sí solo, ya que el objetivo final de los permisionarios es propiamente la prestación del SERVICIO DE TAXI y el AICM no tiene poder sustancial en ese mercado relevante.

Para determinar que soy un agente económico que tiene poder sustancial en el mercado relevante es necesario acreditar una serie de elementos que no se colmaron en la investigación. Suponiendo que pudiera fijar los precios o restringir el abasto por lo que hace al servicio de acceso a zona federal, es incuestionable que no tengo poder sustancial para fijar los precios o restringir el abasto por lo que hace al SERVICIO DE TAXI. En todo caso, son los PERMISIONARIOS, dependiendo de la demanda de los usuarios finales, quienes fijan el abasto y los precios por el SERVICIO DE TAXI (pasajeros), por lo que el abasto del mercado se determina en razón de la demanda del servicio y yo no lo controlo.

De esta forma, es evidente que no tengo poder sustancial para fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante, pues éste es en sí mismo el SERVICIO DE TAXI, en el cual los permisionarios en conjunto con los usuarios finales fijan las condiciones del mercado.

El SERVICIO DE TAXI necesariamente implica la existencia de usuarios que lo utilizan para desplazarse desde y hacia el AEROPUERTO, y son los usuarios finales los que en todo caso fijan los precios del mercado dependiendo de la demanda que ejercen respecto del servicio hacia o desde el AEROPUERTO.

Por lo anterior, no impongo ni puedo imponer restricciones en el mercado relevante, ya que los factores que fijan los precios y el abasto en el mercado relevante no dependen de mí; esos factores están determinados por la existencia de otras fuentes alternativas de transporte desde y hacia el AEROPUERTO, considerados como sustitutos de transporte entre los que se encuentran metro, metrobús, auto particular, taxi fuera del aeropuerto, taxi ejecutivo, taxi a través de una aplicación de celular (UBER), factores que en conjunto con la demanda de transporte terrestre que se presente, son los que determinan e influyen en los precios en el mercado relevante y en el abasto que dicho mercado requiere. No tengo poder sustancial para fijar los precios o restringir el abasto en el mercado relevante, pues ello supondría que no existen mayores alternativas de transporte desde y hacia el AEROPUERTO que solo el SERVICIO DE TAXI, lo cual es falso.

De esta forma, en todo caso son los PERMISIONARIOS quienes deben competir entre sí para determinar los precios en el mercado relevante (ofreciendo un precio competitivo) y será

la demanda de los usuarios finales del servicio quienes determinan el precio final.[473]

B. EXCELENCIA manifestó expresamente que únicamente mantenía en operación ciertas unidades y que al veinticuatro de septiembre de dos mil nueve había un veinticinco por ciento de su flotilla que no había entrado en operación debido a que no se había presentado la demanda de taxi. Por ello, no tengo poder sustancial para fijar los precios o restringir el abasto en el mercado relacionado del servicio de autotransporte federal en modalidad de taxi desde y hacia el AICM, pues aún y cuando realizara múltiples contratos de acceso a zona federal, serán los pasajeros que utilizan el SERVICIO DE TAXI (usuarios finales) quienes establecerán la cantidad de Unidades que requieren y que estarán en operación, y quienes determinarán la fijación de los precios por el SERVICIO DE TAXI, pues es claro que los precios y el abasto del SERVICIO DE TAXI dependen directamente de la demanda de los usuarios finales.

Aún y cuando EXCELENCIA o las AGRUPACIONES mantengan contratos de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI, es la demanda del servicio final la que en todo caso fija los precios y el abasto que requiere; por ello es claro que no puedo fijar las condiciones de mercado.[474]

C. En cuanto a las formas de facturación, las AGRUPACIONES son las encargadas de fijar o determinar las tarifas aplicables para la prestación del SERVICIO DE TAXI, de conformidad con los artículos 61, 62 y 63 del RAFSA. Además, de acuerdo con la "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*" de noviembre de dos mil catorce elaborada por la UNAM, dicho servicio se encuentra calificado con precios accesibles y buena calidad a nivel internacional. Tampoco tengo injerencia en la preferencia de los usuarios del SERVICIO DE TAXI, pues reitero que las AGRUPACIONES son las encargadas de fijar o determinar las tarifas aplicables para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y son ellas las encargadas de competir entre ellas para posicionarse en la preferencia del público usuario. Por lo anterior, no pude haber dañado el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI.[475]

D. En el mercado relevante hay dos ámbitos de competencia. El primero se da entre los PERMISIONARIOS con respecto al SERVICIO DE ACCESO, y el segundo se da entre los PERMISIONARIOS en la prestación propiamente del SERVICIO DE TAXI, parte del mercado relevante en el cual no tengo poder sustancial, pues en dicho ámbito son los propios PERMISIONARIOS quienes compiten entre sí por posicionarse en la preferencia del público usuario, y ahí no tengo "*poder relevante*" ni puedo imponer o impongo restricciones a la competencia, pues son los propios prestadores del SERVICIO DE TAXI quienes tienen la opción de prestar el servicio con un precio competitivo y en consecuencia serán los

[473] Páginas 19 (último párrafo); 20 (todo) y 21 (párrafos primero a tercero) de la contestación al OPR del AICM.
[474] Páginas 5 (todo salvo el primer párrafo); 6 (primer párrafo) de la contestación al OPR del AICM.
[475] Páginas 10 (incisos c y d y su continuación a la página 11, primer párrafo) de la contestación al OPR del AICM.

> **consumidores finales quienes puedan elegir con qué prestador de servicios contratarán o bien la forma de transportación que utilizan. Así, no tengo poder sustancial en el mercado derivado de que existen una serie de factores que influyen en el mercado relevante y respecto de los cuales el AICM no tiene poder sustancial ni influencia alguna. Por ello también niego que las conductas imputadas hayan disminuido, dañado o impedido el proceso de competencia y libre concurrencia.**[476]

Estos argumentos son **inoperantes** por los motivos que se exponen a continuación.

En primer término, el AICM **no combate** lo establecido en el OPR, pues sus argumentos están encaminados a acreditar que no tiene poder para fijar precios o restringir el abasto en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI, lo cual no tiene relación con lo determinado en el OPR respecto a la capacidad del AICM para fijar los precios o restringir el abasto en el mercado del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, al ser el único agente que detenta la CONCESIÓN. En el OPR en ningún momento se estableció que el AICM tenía poder sustancial para fijar precios o restringir el abasto en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI.

En el OPR se definió al mercado relevante como el servicio de "*acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen en el AEROPUERTO*"[477] y es ahí donde ocurren las conductas que le fueron imputadas presuntivamente al AICM, y que son las siguientes: **(i)** el establecimiento de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, lo cual se manifestó por un lado, a través del establecimiento de cláusulas discriminatorias en los convenios para acceder a la zona federal celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS; y por otro lado, a través del otorgamiento de incrementos diferenciados y discriminatorios en las autorizaciones para el aumento de UNIDADES a distintas AGRUPACIONES que ya contaban con el derecho de acceso a zona federal y se encontraban en igualdad de condiciones; y **(ii)** el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que se encontraban en igualdad de condiciones.

La emplazada alega que no tiene poder sustancial para fijar precios o restringir el abasto en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI, cuando el poder sustancial analizado en el OPR, en cumplimiento del artículo 11 de la LFCE, se circunscribió precisamente al mercado relevante y no a algún otro, es decir, el análisis de poder sustancial del AICM se realizó respecto del mercado del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y no en el SERVICIO DE TAXI, por ser éste (el mercado del SERVICIO DE ACCESO) donde ocurren las conductas anticompetitivas que fueron imputadas al AICM.

Como se determinó en la presente resolución, la emplazada no acreditó que el mercado relevante del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI estuviera mal definido, o que el mercado relevante debiera haberse circunscrito al SERVICIO DE TAXI; para desvirtuar la determinación

[476] Páginas 15 (todo), 16 (párrafo primero), 19 (primeros cuatro párrafos), 29 (último párrafo), 30 (párrafos segundo y cuarto) y 31 (primer párrafo) de la contestación al OPR del AICM.
[477] Folio 31488.

del poder sustancial que ostenta en el mercado relevante, la defensa del AICM debió versar precisamente sobre el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y no únicamente en este último. Al no haber sido así, todos los argumentos relativos a que no tiene capacidad de fijar precios en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI son **inoperantes**, pues no desvirtúan el hecho de que efectivamente el AICM tiene poder sustancial para fijar precios y restringir el abasto en el mercado relevante del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Adicionalmente, al no haber atacado el AICM las razones en las cuales la AI se basó para considerar que tiene poder sustancial en el multicitado mercado relevante, sus argumentos son **inoperantes** por **no combatir** las razones que motivaron tal determinación.

Además, el AICM confunde sus planteamientos, pues por una parte indica que el mercado relevante es en sí el SERVICIO DE TAXI y por otra parte indica que el mercado relevante tiene dos "*ámbitos*" de competencia que se constituyen por el SERVICIO DE TAXI y por el SERVICIO DE ACCESO. Con independencia de esa confusión, al parecer el AICM pretende con sus argumentos demostrar que en realidad tendría que haberse analizado únicamente el SERVICIO DE TAXI porque es el objetivo final de los PERMISIONARIOS. No obstante, el AICM olvida que para analizar un mercado en términos de la normativa de competencia no es necesario que el mismo se dé con respecto a los consumidores finales de determinado producto o servicio ni existe algún impedimento legal para analizar como relevante un mercado que puede ser el intermedio con respecto a otro que tenga como demandante al consumidor final, como lo es el SERVICIO DE ACCESO; el AICM no demuestra tampoco que así deba ser.

En segundo término, para sustentar su defensa basada en la idea errónea de que el mercado relevante es el SERVICIO DE TAXI, y no el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI como se definió en el OPR, el AICM se limita a señalar únicamente que: [i] "***el Servicio de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO, carece de valor por sí solo***, *puesto que el objetivo final de los PERMISIONARIOS, es propiamente la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de TAXI con origen en el AEROPUERTO* [énfasis añadido]", y [ii] que "*para determinar que AICM, es un agente económico que tiene poder sustancial en el mercado relevante, es necesario acreditar una serie de elementos que no se colmaron en la investigación que nos ocupa*", sin decir a cuáles elementos se refiere ni ofrecer un análisis de cómo pudiera haber cambiado la determinación de su poder sustancial. Lo anterior, en principio es **gratuito**, dado que la emplazada no ofrece argumentos lógico-jurídicos que demuestren más allá de su propio dicho cómo el análisis de mercado relevante realizado por la AI en términos del artículo 12 de la LFCE está equivocado; y a su vez, el AICM no acredita cómo es que de haber tomado en cuenta los elementos que refiere y que no especificó, el análisis de poder sustancial en el mercado relevante (SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI) que se realizó en el OPR hubiera sido distinto.

Aun considerando que el objetivo final de los PERMISIONARIOS al celebrar un contrato de acceso a zona federal con el AICM sea la prestación del SERVICIO DE TAXI, este último depende necesariamente del primero (contar con el SERVICIO DE ACCESO), pues como se dijo anteriormente, las conductas imputadas presuntivamente al AICM ocurren precisamente en el SERVICIO DE ACCESO,

con independencia de que los efectos anticompetitivos puedan ocurrir en el mercado del SERVICIO DE TAXI, sin que ello implique, como lo pretende el AICM, que el mercado relevante sea el del SERVICIO DE TAXI.

Por otra parte, el hecho de que los usuarios finales del SERVICIO DE TAXI o las AGRUPACIONES determinen o no el precio de este servicio (que tampoco el AICM acredita), no tiene injerencia con el hecho de que es el AICM quien fija las condiciones de acceso a la zona federal y establece los precios de la contraprestación que ello conlleva, sin que ningún otro agente económico pueda otorgar ese SERVICIO DE ACCESO, dado que el AICM es el único titular de la CONCESIÓN y por ello tiene poder sustancial. Además, el solo dicho de EXCELENCIA no prueba que sean los usuarios finales del SERVICIO DE TAXI quienes establecen los precios del SERVICIO DE ACCESO o incluso el SERVICIO DE TAXI en sí mismo, por lo que ese argumento es **gratuito**.

Contrario a lo que señala el AICM, para concluir que tiene poder sustancial en el mercado relevante la AI analizó los elementos previstos en el artículo 13 de la LFCE en la sección "*VI. Poder sustancial*" del OPR,[478] de la que se desprende que cada una de las fracciones de dicho artículo fue analizada para concluir que el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante.

Por lo que respecta a la fracción I del artículo 13 de la LFCE,[479] en relación con el artículo 11 del RLFCE, el OPR concluyó que: "[…] ***al ser el AICM el único agente económico facultado para proveer y proporcionar el servicio de acceso a la zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO, su participación en el mercado es total****, por lo que no existen competidores que puedan contrarrestar su capacidad de fijar precios o restringir el abasto. En conclusión, AICM es el único concesionario que puede usar y dar en arrendamiento las superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de acceso, uso y/o de paso sobre las mismas, por lo que tiene una participación única en el mercado* [énfasis añadido]".[480] Ello es incluso confirmado por el AICM en su contestación al señalar que: "***Es cierto que derivado de la CONCESIÓN, AICM pose las facultades para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO****, y que conforme al artículo 48 de la Ley de Aeropuertos, los servicios aeroportuarios son aquellos que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate* [énfasis añadido]".

Sin perjuicio de ello, en su escrito de contestación el AICM señala que no ha dañado el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI, pues en todo caso, son las AGRUPACIONES quienes fijan o determinan las tarifas aplicables para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Aún y cuando lo anterior fuera cierto, como se explicó con anterioridad, el argumento del AICM **no combate** la conclusión a la que arriba el OPR en el sentido de que el AICM tiene poder sustancial en

---

[478] Folios 31502 a 31507.

[479] El artículo 13 de la LFCE señala: "*Para determinar si uno o varios agentes económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras leyes, reglamentos o disposiciones administrativas; deberán considerarse los siguientes elementos: I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder* […]".

[480] Folio 31503.

el **SERVICIO DE ACCESO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO**, pues puede (y de hecho lo hace) fijar los precios por concepto de uso (derecho de acceso y ESTACIONAMIENTO) o arrendamiento de la zona federal sobre una superficie en la que dicho agente económico opera como concesionario único. Es importante distinguir que los precios que los taxistas, agrupaciones de taxis o permisionarios fijen al usuario final y la mecánica que estos utilicen en dicho proceso, son elementos independientes a la fijación de precios que el propio AICM tiene el poder de realizar sobre el espacio sobre el cual detenta una CONCESIÓN en una zona geográfica determinada (esto es, el AEROPUERTO), respecto de la cual no tiene competidores.

Adicionalmente, el argumento del AICM respecto a que no tiene poder sustancial para fijar precios y restringir el abasto en el mercado relevante, pues según su dicho, esos elementos no dependen de dicho agente económico, sino que están determinados por la existencia de otras fuentes alternativas de transporte desde y hacia el AEROPUERTO (refiriéndose a quienes considera como sustitutos del SERVICIO DE TAXI como UBER, CABIFY, etc.), que en conjunto con la demanda de transporte terrestre que se presente, son los que determinan e influyen en los precios en el mercado relevante y en el abasto que dicho mercado requiere, es **inoperante** por **gratuito**, pues el AICM no explica cómo supuestamente los medios de transporte que sustituyen el SERVICIO DE TAXI en conjunto con la demanda del transporte, podrían influir en la capacidad de fijar los precios o restringir el abasto en el SERVICIO DE ACCESO o cómo de hecho ello sucede en la realidad. Así, se trata de una mera afirmación que no está acompañada de algún elemento de convicción que sustente el dicho de la emplazada.

En el caso concreto, el poder sustancial que tiene el AICM para fijar los precios en el mercado relevante se materializa en el cobro por los conceptos de: [i] contraprestación por unidad; [ii] acceso a la zona federal; [iii] renta por el uso de las áreas para ESTACIONAMIENTO y [iv] uso de la infraestructura aeroportuaria, que utilizan como usuarios, las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI; así como en la facultad del AICM para determinar autorizar o no, el aumento de UNIDADES que presten el SERVICIO DE TAXI, previa celebración de un contrato de acceso a zona federal.

Adicionalmente, la capacidad del AICM para restringir el abasto se refleja también en el hecho de que, al ser el único concesionario encargado de prestar los servicios aeroportuarios, es el único agente económico que celebra los contratos de acceso a la zona federal y permitir el acceso para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Es relevante mencionar que la determinación de poder sustancial que detenta el AICM en el mercado relevante definido en el OPR, está también adminiculada con los Manuales Generales de

Organización del AICM vigentes[481] al veintinueve de mayo de dos mil seis[482] y el primero de junio de dos mil doce;[483] de dichos manuales se observa que medularmente contienen una descripción de puestos de trabajo en el AICM, dentro de los cuales hay puestos específicos que se enfocan en la preparación de los contratos y las tarifas que el AICM cobrará por concepto de contraprestaciones.

A modo de ejemplo, de acuerdo con los Manuales Generales de Organización del AICM vigentes en dos mil seis y dos mil doce se aprecia que en ambos casos, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios del AICM tenía las siguientes funciones: "***Determinar y dirigir las políticas, estrategias y tarifas de comercialización de los servicios aeroportuarios***, *complementarios, comerciales* [...] *que ofrece la Entidad a nivel corporativo a nuestros clientes* [...así como...] ***Establecer y autorizar las políticas y procedimientos para la administración de los contratos y convenios de arrendamiento, prestación de servicios*** *complementarios,* ***aeroportuarios*** *y convenios de recolección y entrega de la tarifa de uso del aeropuerto* [énfasis añadido]".[484]

Asimismo, específicamente en el Manual General de Organización del AICM vigente en dos mil seis se aprecia que la Subdirección de Atención a Clientes del AICM tenía las siguientes funciones: "*Evaluar y proponer mecanismos que permitan determinar las condiciones económicas para la renovación o celebración de contratos comerciales con los arrendatarios y permisionarios*".[485] Adicionalmente, del Manual General de Organización del AICM vigente en dos mil doce se aprecia que la Subdirección de Atención a Clientes del AICM tenía las siguientes funciones: "***Instruir el inicio del proceso de formalización o renovación de contratos y/o convenios autorizados por el COCOSA, conforme a las condiciones pactadas*** *y tiempos establecidos.* ***Colaborar con la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios en la revisión de los esquemas tarifarios*** *y de participaciones que aplica la Entidad,* ***al rubro de***

---

[481] De la sección "*Hoja de Registro y Control de Revisiones*" de los Manuales Generales de Organización del AICM proporcionados el veintidós de enero de dos mil dieciséis por el AICM en desahogo al requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-001, se desprende lo siguiente: (i) el quince de julio de dos mil tres se emitió un primer Manual General de Organización del AICM, y el mismo tuvo actualizaciones menores en diciembre de dos mil cuatro, marzo de dos mil cinco, julio de dos mil seis, veintiuno de noviembre de dos mil siete, primero de julio de dos mil ocho y el veintinueve de junio de dos mil nueve; (ii) en marzo de dos mil doce se realizó una modificación integral al Manual original conforme al Acuerdo de Consejo de Administración SACM/3009/10/007, presentado y aprobado en la tercera sesión ordinaria de treinta de septiembre de dos mil diez. Folios 35797; 35798; 36273 y 36274. Lo anterior implica que el primer Manual General de Organización del AICM estuvo vigente del quince de julio de dos mil tres a marzo de dos mil doce, y que a partir de esta última fecha estuvo vigente el segundo Manual como resultado de la modificación integral realizada primero. A mayor abundamiento, en desahogo al requerimiento de información contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2016-001, el AICM señaló respecto del segundo Manual antes referido lo siguiente: "[...] *ahora bien; resulta pertinente aclarar que mediante acuerdo tomado por los miembros de consejo de administración de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; S.A. de C.V. y Servicios de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; S.A. de C.V. y Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México; S.A. de C.V. en la sesión celebrada el 04 de diciembre de 2014; se autorizó modificar la denominación de dicho manual general de organización para quedar como sigue: MANUAL GENERAL DE ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO; S.A. DE C.V. Y AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO; S.A. DE C.V.*". Folios 35771 y 35772.

[482] Folios 35781 a 36258.

[483] Folios 36259 a 36738.

[484] Folios 35885 y 36363.

[485] Folio 35887.

prestación de servicios aeroportuarios, arrendamiento de espacios y acceso a zona federal [énfasis añadido]".[486]

Por otra parte, del MANUAL DE SERVICIOS[487] se observa que el AICM tiene ciertas reglas en la firma de los contratos del AICM en general, y en particular para aquellos relativos al acceso a la zona federal conforme a la cual el AICM fija tarifas de contraprestación y condiciones de los contratos que somete previamente a validación del COCOSA:[488] "[…] *POLÍTICAS ECONÓMICAS DE CONTRATOS DE ACCESO A ZONA FEDERAL.* […] B B […] [énfasis añadido]".[489]

Asimismo, en los convenios "*PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENIO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*" que celebra el AICM con cada AGRUPACIÓN, o el contrato de acceso a zona federal que celebró con EXCELENCIA, el AICM fijó las contraprestaciones mensuales a las AGRUPACIONES que debían cubrir por cada unidad circulante, esto es, la contraprestación total por unidad, por acceso a la zona federal, renta por las áreas para ESTACIONAMIENTO y pago por el uso de la infraestructura aeroportuaria, y es el único que puede hacerlo, dado que es el único titular de la CONCESIÓN para prestar esos servicios aeroportuarios.

En el cuadro siguiente se señalan las cláusulas que establecen las contraprestaciones conforme a cada contrato que pactó el AICM con las diferentes AGRUPACIONES:

Tabla 1.- Cláusulas sobre la contraprestación establecidas en los contratos celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES

Agrupación	Cláusulas en los convenios que se refieren a las contraprestaciones impuestas por el AICM.

[486] Folio 36365.

[487] Folios 36739 a 36797. Dicho manual tiene fecha de emisión en dos mil trece y resulta aplicable al presente procedimiento; toda vez que la investigación concluyó el catorce de mayo de dos mil quince.

[488] En cuanto a la metodología que el AICM sigue de manera general en la firma de contratos; el "*Anexo V. Políticas*" señala los pasos a seguir y las reglas generales que sigue el AICM para: ** ** ** Asimismo; el Anexo en comento señala que existen modelos de contratos que son usados en ciertas contrataciones y señala la metodología a seguir en caso de que no existan modelos anteriores; entre otras cuestiones. Folios 37515.
En cuanto a la metodología que sigue el AICM para los contratos relativos al acceso a zona federal; el apartado "*Políticas Económicas de Contratos de Acceso a Zona Federal*" señala que el AICM fija tarifas de contraprestación y condiciones de los contratos que somete previamente a validación del COCOSA. A modo de ejemplo se transcriben a continuación algunas cláusulas que rigen dicho procedimiento: ** ** ** Folios 37525 y 37526.

[489] Folio 37515 y 37525.

Eliminado: -iento cuarenta y dos palabras.

NUEVA IMAGEN	"[CONVENIO DE NUEVA IMAGEN] [...] [CLÁUSULA] [redacted] ** [redacted] ** [redacted] ** [...] [énfasis añadido]".[491]
YELLOW CAB	"[CONVENIO DE YELLOW CAB] [...] [CLÁUSULA] [redacted] ** [redacted] ** [redacted] ** [...] [énfasis añadido]".[493]

Eliminado: doscientas ochenta y ocho palabras.

[490] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y NUEVA IMAGEN (veintidós de agosto de dos mil ocho) la tasa aplicable de impuesto al valor agregado era de quince por ciento; conforme al artículo 1 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF el veintisiete de marzo de mil novecientos noventa y cinco).
[491] Folio 9467. El convenio completo se encuentra visible a folios 9458 a 9540.
[492] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y YELLOW CAB (veintisiete de febrero de dos mil nueve) la tasa aplicable de impuesto al valor agregado era de quince por ciento conforme al artículo 1 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF el veintisiete de marzo de mil novecientos noventa y cinco).
[493] Folio 9550. El convenio completo se encuentra visible a folios 9541 a 9616.

	"[CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB] […] [CLÁUSULA] ** ** ** […] [énfasis añadido]".[495]
CONFORT	"[CONTRATO DE CONFORT] […] [CLÁUSULA] ** ** ** […] [énfasis añadido]".[497]
SITIO 300	"[CONVENIO DE SITIO 300] […] [CLÁUSULA] ** **

Eliminado: doscientas ochenta y nueve palabras.

[494] En el momento en que se celebró este convenio modificatorio entre el AICM y YELLOW CAB (primero de junio de dos mil doce) la tasa del impuesto al valor agregado aplicable era del dieciséis por ciento; de acuerdo con el artículo 1 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF el siete de diciembre de dos mil nueve).

[495] Folio 9623. El convenio completo se encuentra visible a folios 9617 a 9660.

[496] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y CONFORT (siete de julio de dos mil ocho) la tasa del impuesto al valor agregado aplicable era del quince por ciento de acuerdo con el artículo 1 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF de veintisiete de marzo de mil novecientos noventa y cinco).

[497] Folios 9668 a 9669. El convenio completo se encuentra visible a folios 9661 a 9724.

	[redacted] [...] [énfasis añadido]".[499]
EXCELENCIA	[redacted] [...] [énfasis añadido]".[501]
PORTO TAXI	"[CONTRATO DE PORTO TAXI] [...] [CLÁUSULA] [redacted]

[498] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y SITIO 300 (siete de septiembre de dos mil diez) la tasa del impuesto al valor agregado aplicable era del dieciséis por ciento de acuerdo con el artículo 1 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF el siete de diciembre de dos mil nueve).
[499] Folios 9785 y 9786. El convenio completo se encuentra visible a folios 9777 a 9866.
[500] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y EXCELENCIA (quince de septiembre de dos mil ocho) la tasa aplicable del IVA era de quince por ciento conforme al artículo 1 de la Ley del IVA (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF de veintisiete de marzo de mil novecientos noventa y cinco).
[501] Folios 9970 y 9971. El convenio completo se encuentra visible a folios 9956 a 10038.

Eliminado: trescientas treinta y tres palabras.

[redacted] [...] [énfasis añadido]".[503]

"[CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI] [...]

[CLÁUSULA] [redacted] [...] [énfasis añadido]".[505]

"[Segundo CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI] [...]

[CLÁUSULA] [redacted]

Eliminado: doscientas sesenta y un palabras.

[502] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y PORTO TAXI (veintinueve de mayo de dos mil seis) la tasa aplicable del impuesto al valor agregado era de quince por ciento conforme al artículo I de la Ley del IVA (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF el veintisiete de marzo de mil novecientos noventa y cinco).

[503] Folio 10051. El convenio completo se encuentra visible a folios 10039 a 10073.

[504] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y PORTO TAXI (veintinueve de agosto de dos mil once) la tasa aplicable del IVA era del dieciséis por ciento de acuerdo con el artículo I de la Ley del IVA (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF el siete de diciembre de dos mil nueve).

[505] Folio 10076. El convenio completo se encuentra visible a folios 10074 al 10081.

[506] En el momento en que se celebró este convenio entre el AICM y PORTO TAXI (primero de junio de dos mil doce) la tasa aplicable del IVA era de dieciséis por ciento conforme al artículo I de la Ley del IVA (la reforma aplicable al momento de la celebración del acto jurídico es la publicada en el DOF de siete de diciembre de dos mil nueve).

	** ** [...] [énfasis añadido]".[507]

De lo anterior se concluye que, efectivamente, el único agente económico que provee servicios aeroportuarios como el derecho de acceso a zona federal y el uso del ESTACIONAMIENTO del AEROPUERTO, es precisamente el AICM, sin que exista otro agente económico que pueda proveer (o que de hecho lo haga) a las AGRUPACIONES o PERMISIONARIOS de esos servicios. Asimismo, se advierte que como CONCESIONARIO y dado lo señalado hasta el momento, el AICM es quien determina el precio del SERVICIO DE ACCESO y quien controla su provisión, lo cual confirma que tiene poder sustancial en dicho mercado.

Finalmente, se indica que el poder sustancial del AICM respecto del SERVICIO DE ACCESO es también reconocido por el resto de las emplazadas. Así, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB en sus contestaciones al OPR, manifestaron que: [i] "[...El AICM es...] ***el único agente facultado para permitir el acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ZONAS DE ABORDAJE, en los términos que lo expone esa Autoridad, es AICM***, *pero precisamente lo es respecto de las instalaciones que le fueron concesionadas* [énfasis añadido]";[508] [ii] "[...] ***si bien AICM es el único facultado para proveer y proporcionar el servicio aeroportuario consistente en el derecho de acceso a zona federal y a la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO***, *ello es así en atención a que en la actualidad sólo existe un aeropuerto en la Ciudad de México y es precisamente AICM quien cuenta con la concesión respectiva para operarlo, administrarlo y explotarlo* [...] [énfasis añadido]";[509] y que [iii] "[...] ***es cierto que AICM tiene poder en el mercado de acceso a la zona federal y BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO*** [...] [énfasis añadido]".[510]

PORTO TAXI señaló que: "[...] *aun cuando el gobernado cuente con el permiso otorgado por la Secretaria de Comunicaciones y Trasportes, debe a su vez, suscribir un contrato de Acceso a Zona Federal con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México,* ***quien fija en forma unilateral las condiciones de la contratación con las personas físicas y morales para permitirles el acceso a la zona federal***. *De esto debe hacerse énfasis particular respecto a que las personas físicas y morales que contratan con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con el objeto de acceder a la zona federal* ***se les ve restringida su libertad contractual ya que carecen de la facultad para convenir en cuanto a la forma y contenido del contrato*** [...]*el AICM al ser una empresa de participación estatal mayoritaria, y* ***es quien impone de manera unilateral, exclusiva e inflexible el clausulado que lo integra*** *al velar no por el interés de las morales citada o de su permisionarios sino por el interés general o colectivo al tratarse de un servicio público, como ya ha*

Eliminado: sesenta y cinco palabras.

[507] Folio 10088. El convenio completo se encuentra visible a folios 10082 al 10129.
[508] Página 8 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 9 (penúltimo párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32096; 32657 y 33848; respectivamente.
[509] Página 13 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 (primer párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 16 (primer párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32101; 32664 y 33855; respectivamente.
[510] Página 14 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 20 (tercer párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 18 (cuarto párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32102; 32666 y 33857.

quedado señalado en líneas anteriores [...y que...] ***el AICM es quien establece el clausulado de los contratos que celebra con los permisionarios o concesionarios de manera unilateral*** [...] ***quien establece las condiciones para permitir la entrada de permisionarios que no pertenezcan a los agentes económicos ya establecidos, es el propio AICM****; haciéndolo de manera unilateral previa aprobación de su órgano interno el Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales, en adelante "COCOSA"* [...] [énfasis añadido]".[511]

A su vez, en el escrito presentado en la OFICIALÍA el dieciocho de enero de dos mil dieciséis por medio del cual CONFORT ofreció compromisos en términos del artículo 33 bis 2 de la LFCE, dicho emplazado también realiza manifestaciones que implican que el AICM tiene poder sustancial en el siguiente sentido: "[...] *si bien es cierto que fueron suscritos y firmados los documentos que se nos atribuyen, como son los Contratos Moral e Individuales, porque en el supuesto* ***de no haber aceptado las condiciones de los citados documentos, jamás hubiéramos podido ingresar al mercado de la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez; haciéndose también la aclaración de que tampoco tuvimos en nuestras manos la facultad de pactar cláusula alguna con las autoridades del AICM, sino que éste indujo a la suscripción y firma de ellos*** [...] [énfasis añadido]".[512]

3.1.9. La COFECE influye en la fijación de las tarifas.

En su contestación al OPR, PORTO TAXI señaló lo siguiente:[513]

> **En el antecedente II del segundo contrato modificatorio que celebré con el AICM el primero de junio de dos mil doce, el AICM manifestó tener un trato igualitario a las AGRUPACIONES; de buena fe, parto de la premisa que ello es así, y que las tarifas del AICM son establecidas con base en la opinión de la CFC, quien también influye en el establecimiento de dichas cuotas. Por ello solicité copia de la opinión realizada por la CFC que sirvió de fundamento a dicho antecedente.**
>
> **Derivado de que existe una opinión de la propia CFC y la aprobación del órgano interno del AICM (COCOSA) en cuanto a las tarifas y montos establecidos en los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, se presume que existe igualdad con respecto a las agrupaciones de permisionarios y debe presumirse que "*quien establece las tarifas es el AICM de manera unilateral sin que exista participación en la negociación de las mismas*" por parte de las AGRUPACIONES, sin que exista un acuerdo de voluntades para su establecimiento.**
>
> **Con excepción mía, desconozco los términos en que los contratos de acceso a zona federal celebrados fueron celebrados por el AICM y las AGRUPACIONES, pues siempre pensé que existía un trato igualitario entre las mismas atento a lo señalado por el AICM en el contrato celebrado; no obstante, dichos contratos no tienen por objeto establecer ventajas**

[511] Páginas 5 (párrafo segundo), 19 (último párrafo); 20 (primer párrafo), 21 (último párrafo) y 23 (primer párrafo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 31646, 31660, y 31662 a 31664.
[512] Página 2 del escrito; folio 35386.
[513] Páginas 23 (última línea) a 27 de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

o beneficios económicos a alguna de las partes, pues fueron elaborados unilateralmente por el AICM y COCOSA junto con la opinión de la CFC en el establecimiento de tarifas.

La opinión de la CFC debió considerar que yo sólo cuento con setenta y cinco UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, y las demás AGRUPACIONES tienen como mínimo trescientas UNIDADES a la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Los argumentos de la emplazada resultan **inoperantes**, ya que se trata de manifestaciones **gratuitas** y que **no combaten** las imputaciones realizadas presuntivamente a PORTO TAXI en el OPR, de conformidad con lo siguiente:

En primer lugar, PORTO TAXI manifiesta **gratuitamente** que el AICM tiene un trato igualitario a las AGRUPACIONES pues, según la emplazada, las tarifas de los contratos de acceso a zona federal fueron determinadas con base en la opinión de la CFC y el AICM manifestó que esas tarifas se igualaron a los demás prestadores del SERVICIO DE TAXI. Sin embargo, al mismo tiempo, manifiesta desconocer los términos de los contratos de acceso a zona federal celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES, esos mismos contratos respecto de los cuales dice el AICM otorga un trato igualitario. La contradicción en su dicho es evidente, por lo que no puede considerarse que su mera percepción sea suficiente para acreditar que el AICM otorga un trato igualitario a las AGRUPACIONES y que la CFC intervino en la determinación de las tarifas de acceso a zona federal por parte del AICM, pues en todo caso su conclusión parte de meras especulaciones de cómo se imagina que fueron pactadas las contraprestaciones de los contratos que el AICM firmó con el resto de los AGRUPACIONES.

En segundo lugar, en el antecedente II del SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI,[514] el AICM determinó que: "[…] [redacted] […] [énfasis añadido]"; sin embargo, ello no implica, como pretende PORTO TAXI que efectivamente las tarifas se hubieran establecido por recomendación o por determinación de la entonces CFC, de donde se advierte que en realidad sus argumentos parten de **premisas erróneas.**

En efecto, la prueba que PORTO TAXI ofreció con el objeto de acreditar su dicho, consistente en la opinión emitida mediante el oficio PRES-10-096-2007-182[515] el primero de octubre de dos mil siete

[514] Folios 10082 a 10095.
[515] Folios 90 a 129.

Eliminado: ciento dieciséis palabras.

por el entonces Comisionado Presidente de la CFC no tiene el alcance pretendido por la emplazada de conformidad con lo siguiente.[516]

La opinión contenida en el oficio PRES-10-096-2007-182 trata sobre cuestiones relativas a la evolución del sistema aeroportuario mexicano, destacando la reestructuración que ha experimentado a raíz de la apertura a la inversión privada; la regulación aplicable a los servicios aeroportuarios; la eficiencia operativa y las condiciones de saturación del AICM; alternativas de competencia entre aeropuertos; y el estado que guarda la competencia en servicios complementarios y relacionados.[517] En dicha opinión la CFC emitió recomendaciones sobre ocho aspectos en materia de competencia: "*Primera. Introducir criterios de eficiencia económica a las bases de regulación tarifaria de nuevos concesionarios;* [...] *Segunda. Incluir los ingresos comerciales en las bases de regulación tarifarias de nuevos concesionarios;* [...] *Tercera. Fortalecer la independencia del regulador e incrementar la transparencia de la regulación de los aeropuertos;* [...] *Cuarta. Promover mayor eficiencia en el mecanismo de asignación de honorarios en aeropuertos saturados;* [...] *Quinta. Promover mayor competencia entre aeropuertos;* [...] *Sexta. Eliminar la exclusividad de ASA en el servicio de suministro de combustible;* [...] *Séptima. Eliminar restricciones a la entrada de competidores en el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos (taxis);* [...y] *Octava. Vigilar la integración vertical entre aeropuertos y aerolíneas*".[518]

Como parte de la recomendación primera ["*Introducir criterios de eficiencia económica a las bases de regulación tarifaria de nuevos concesionarios*"] la entonces CFC realizó de manera muy general dos propuestas para mejorar la eficiencia tarifaria del AICM: "*a) Evaluar la conveniencia de modificar la legislación respecto a los criterios que deben cumplir las bases de regulación tarifaria aplicable a nuevos concesionarios. Estos criterios deberían asegurar que: (i) las tarifas guarden una relación razonable con los costos; y (ii) el factor de eficiencia promueva la reducción de costos en beneficio de los usuarios. b) Establecer que las bases de regulación tarifaria cuenten con la opinión de la CFC para verificar el cumplimiento de los criterios anteriores*".[519] Asimismo, como parte de la recomendación segunda ["*Incluir los ingresos comerciales en las bases de regulación tarifaria de nuevos concesionarios*"] se: "*propone modificar la legislación para que las bases de regulación tarifaria aplicables a nuevos concesionarios tengan como objetivo regular una sola bolsa de ingresos, constituida por servicios aeroportuarios y comerciales*".[520]

Sin perjuicio de que la opinión PRES-10-096-2007-182 fue una recomendación de carácter no vinculante al AICM, como puede observarse, en dicha opinión la CFC en ningún momento establece o sugiere los parámetros de cálculo, ni mucho menos especifica la cuotas sobre las cuales el AICM

---

[516] A través de dicha prueba, PORTO TAXI pretende acreditar que: "[l]*as tarifas que se fijan en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus contratos modificatorios; son establecidas con la opinión de esta* [COFECE] [...que la COFECE] *influye en el establecimiento de dichas cuotas* [...así como que...] *el AICM tiene un trato igualitario con todas las agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en la zona federal,* [sic] *pues así fue manifestado a* [PORTO TAXI] *por el AICM en el segundo contrato modificatorio celebrado con fecha primero de junio de 2012, específicamente en el antecedente II, de dicho contrato, por lo que* [PORTO TAXI] *parte de base, y de buena fe, que dicha empresa de participación de mayoría estatal; además de que sus tarifas son establecidas con la misma opinión de esta* [COFECE]".

[517] Página 1 del oficio PRES-10-096-2007-182.

[518] Páginas 28 a 33 del oficio PRES-10-096-2007-182.

[519] Página 28 del oficio PRES-10-096-2007-182.

[520] *Ídem.*

debe fijar el precio por concepto de acceso a zona federal y estacionamiento, y la emplazada tampoco acredita que así haya sido.

Finalmente, se advierte que con estos argumentos PORTO TAXI **no combate** la imputación presuntiva realizada en su contra, pues en el OPR no se cuestionó la idoneidad de las tarifas que cobra el AICM por el acceso a zona federal y uso del estacionamiento.

3.1.10. El AICM es quien fija las condiciones en los contratos.

PORTO TAXI argumentó lo siguiente:[521]

> **Conforme al Código Civil Federal, un convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones; los contratos son convenios que producen o transfieren obligaciones y derechos. Los convenios y contratos se rigen por el principio de libertad contractual que se divide en dos fases: externa e interna; la externa es la facultad de decidir si se celebra o no el contrato; y la interna es la posibilidad de establecer el contenido del acuerdo de voluntades, a lo cual la doctrina denomina autonomía de la voluntad. La jurisprudencia ha reconocido que los principios fundamentales que rigen la voluntad en los contratos son la libertad de contratar así como para escoger a la persona con quien se realice y la facultad para convenir en cuanto a la firma y contenido del contrato, según deriva de la interpretación de diversos derechos constitucionales que confieren a las personas la potestad de crear, modificar y extinguir relaciones jurídicas.**
>
> **La prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, desde y hacia el AEROPUERTO constituye un servicio público, el cual puede ser definido como: "*una actividad derivada de la función administrativa cuyos realizadores pueden ser entes públicos o privados, pero regulados los últimos por los primeros, a fin de garantizar la debida satisfacción del interés general o colectivo, bajo los principios de continuidad, mutabilidad e igualdad de los usuarios*".[522] Se requiere de un permiso que en su oportunidad debe ser solicitado por las personas físicas y morales a la SCT.**
>
> **Aunque el gobernado cuente con el permiso de la SCT, debe a su vez, suscribir un contrato de acceso a zona federal con el AICM, que es quien fija de forma unilateral las condiciones de la contratación con las personas físicas y morales para permitirles el acceso a la zona federal. La libertad contractual de las personas que contratan con el AICM con el objeto de acceder a la zona federal está restringida, ya que carecen de la facultad para convenir en cuanto a la forma y contenido del contrato.**
>
> **En este sentido, la fijación o modificación de las condiciones del contrato de acceso a zona federal que celebré con el AICM, fueron establecidas de manera unilateral por este último, por lo que únicamente ejercí mi libertad contractual en la fase externa al decidir**

[521] Páginas 2 a 23, 27 y 28 de su contestación al OPR.
[522] La nota al pie correspondiente dice: "*Yanome Yesaki; Mauricio. El Concepto de Servicio Público y Régimen Jurídico. Consultable en http://bibliQ;juridicas.unam.mxllibros/6/2544/31.pdf gina 698*".

si me adhería o no al contrato, inclinándome por celebrar el contrato conforme a las cláusulas ya impuestas, pues de no hacerlo, no podría prestar el SERVICIO DE TAXI, y ello no implica una práctica monopólica.

La fijación o modificaciones de los derechos, obligaciones y tarifas que fija el AICM de manera unilateral en la celebración de los contratos de acceso a la zona federal del AEROPUERTO y sus contratos modificatorios, con las personas morales que representan a los PERMISIONARIOS o con éstos directamente, son inflexibles, dado que no están sujetos a consenso entre el AICM y la parte con la que contrata; pues éstas carecen de capacidad de negociación en la elaboración de los mismos.

Lo anterior se traduce en que el principio de libertad contractual en su fase interna está limitado por el AICM, por tanto, ni yo ni las demás personas morales que representan a sus permisionarios (SITIO 300, YELLOW CAB, CONFORT, NUEVA IMAGEN o EXCELENCIA), pueden reflejar el contenido de su voluntad en las cláusulas que contienen dichos contratos, pues únicamente se impregna la voluntad de AICM.

Ello puede estar justificado en el hecho de que la fijación o modificación de derechos, obligaciones y tarifas, debe atender a una finalidad específica: cubrir las necesidades financieras y de ampliación al servicio público, y a su vez, es acorde con la noción misma de "servicio público", entendido como una actividad que atiende al "interés general" y es congruente con la definición específica del "servicio público de transporte de taxi en el AICM" si se toma en cuenta que ésta integra la construcción, administración, operación y explotación del AICM, y su interacción con el autotransporte terrestre del servicio de taxi.

Así, en la fijación de las condiciones contractuales y tarifas que en él se consignan, no se me permite intervenir o participar en su establecimiento o modificación, pues dicha restricción atiende a la naturaleza del servicio prestado, porque al tratarse de un servicio público que prestan los particulares con autorización del Estado, el contrato de acceso a la zona federal que celebré con el AICM debe considerar las necesidades colectivas, el financiamiento, la ampliación de un servicio público del que deben gozar todos los habitantes del país, al atender al interés general relativo a funciones relativas a la construcción, reconstrucción y conservación de las obras requeridas para el funcionamiento de los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo al planear y conducir el desarrollo integral de los servicios de transporte y no a la situación participar de las AGRUPACIONES.[523]

No podría obligarse al AICM a fijar el precio de las tarifas, ni establecer los derechos y obligaciones de manera convencional con cada familia, permisionario, persona moral,

[523] PORTOTAXI señala que sirve de apoyo a sus argumentos la tesis con el rubro "*PRINCIPIO DE LIBERTAD CONTRACTUAL EN EL CONTRATO DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA. LOS ARTÍCULOS 31, PRIMER PÁRRAFO Y 32, PRIMER PÁRRAFO; DE LA LEY DEL SERVICIO PÚBLICO DE ENERGÍA ELÉCTRICA CONTIENEN UNA LIMITANTE A AQUÉL QUE SE ENCUENTRA JUSITFICADA*".

comercio o industria que necesite prestar el SERVICIO DE TAXI, pues de ser así no se atendería a la necesidad colectiva para privilegiar al interés particular. Así, existe una limitación a la libertad contractual, pues ni los permisionarios ni las AGRUPACIONES pueden intervenir en la fijación de derechos, obligaciones y tarifas.

De acuerdo con lo anterior, previo a la prestación del SERVICIO DE TAXI, mis permisionarios y yo debimos reunir los requisitos solicitados por la SCT, además de firmar un contrato de acceso a la zona federal con el AICM, que es quien establece en forma unilateral los términos y condiciones de dicha contratación.

Es evidente que ni mis permisionarios ni yo incurrimos en una práctica monopólica relativa por el solo hecho de firmar con el AICM el contrato de acceso a zona federal y sus convenios modificatorios, pues la suscripción de esos contratos es un mero requisito para prestar el SERVICIO DE TAXI, bajo condiciones y términos establecidos exclusivamente por el AICM y conforme a las disposiciones bajo las que se rige su operación y administración.

La COFECE no puede ignorar lo establecido por los artículos 10, fracción X, 35, fracción X, y 36 de la LFCE; existiría una práctica monopólica relativa, si tanto EXCELENCIA, SITIO 300, YELLOW CAB, CONFORT, NUEVA IMAGEN, los permisionarios adscritos para prestar el SERVICIO DE TAXI o yo, agotáramos el principio de libertad contractual en sus fases interna y externa, teniendo intervención, participación o negociación en el clausulado que consagran los derechos, obligaciones y tarifas que contienen los contratos de acceso a la zona a la zona federal del AEROPUERTO que nos da a firmar el AICM, lo cual no sucede, puesto que el AICM es quien impone de manera unilateral, exclusiva e inflexible el clausulado que integra dichos contratos al velar no por el interés de las morales citadas o de su permisionarios, sino por el interés general o colectivo al tratarse de un servicio público.

El hecho de que mis permisionarios y yo hayamos aceptado el clausulado del contrato de acceso a la zona federal impuesto por el AICM al celebrar dicho contrato no implica la realización de una práctica monopólica relativa, puesto que sólo ejercimos nuestra libertad contractual en su fase externa, es decir, sólo aceptamos contratar con el AICM para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, previa reunión de los requisitos solicitados y permiso de la SCT, ya que de no firmar en las condiciones impuestas por el AICM, me hubiera visto impedida para prestar el SERVICIO DE TAXI que ofrezco.

Por tanto, no podría haber cometido una conducta ilegal. Se trataría de una práctica en la que hubiera participado si hubiera tenido intervención, participación o negociación en el clausulado que consagra los derechos, obligaciones y tarifas que contienen los contratos de acceso a la zona federal que nos da el AICM, quien en realidad impone de forma unilateral, exclusiva e inflexible el clausulado.

En el segundo convenio modificatorio que celebré con el AICM el primero de junio de dos mil doce, tampoco existió un verdadero acuerdo de voluntades, pues el AICM impuso su voluntad únicamente. Para la celebración de un contrato, el AICM requiere previamente la autorización del COCOSA mediante la elaboración de un acuerdo, siendo en dicho caso el acuerdo número CC/SSC/150512/21 de fecha quince de mayo de dos mil doce, como se desprende del antecedente número V del contrato señalado que establece: "*V.- Previo análisis de la solicitud mencionada en el punto anterior, el* [COCOSA], *mediante acuerdo No. CC/SSC/150512/21 de fecha quince de mayo del 2012, autorizó la celebración del presente Convenio Modificatorio al Contrato para efectos de administración y representación común, para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, a efecto de que sea actualizado conforme a las condiciones pactadas con Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300 A.C. (SITIO 300)...*" . Ello robustece que el AICM es quien establece el clausulado de los contratos que celebra de manera unilateral, atendiendo a que uno de los órganos internos que lo constituyen, en este caso el COCOSA, es quien tiene como función de establecer las bases normativas, lineamientos, integración, políticas de actuación y funciones de sus integrantes, además, de contribuir a reglamentar, homogenizar y transparentar las decisiones respecto a la formalización y administración de los instrumentos jurídicos de arrendamiento, y prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, que deriven ingresos para el AICM.

El COCOSA tiene a su cargo la elaboración y renovación de los contratos y convenios que soliciten los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios incluyendo en dichas propuestas las condiciones económicas que se aplicarán en los instrumentos jurídicos; ello consta en el "*MANUAL GENERAL DE ORGANIZACIÓN DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V.*" publicado en el DOF y que estaba vigente el veintinueve de mayo de dos mil seis y el primero de junio de dos mil doce (fecha en que celebré el contrato de acceso a la zona federal y el segundo contrato modificatorio con el AICM).

Al no existir un acuerdo de voluntades en el que se haya desahogado el principio de libertad contractual en su fase interna, no puede existir la voluntad conjunta o combinada entre agentes económicos para disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia atento al artículo 8 de la LFCE.

Estos argumentos son parcialmente **fundados**, de conformidad con lo siguiente.

En el OPR se señaló lo siguiente:

"[…] *para la consecución de su objeto, AICM cuenta con una serie de relaciones jurídicas para la prestación del SERVICIO DE TAXI regidas por cada uno de los convenios "PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL*

AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO"[524] *que tiene celebrado con cada* AGRUPACIÓN, *así como los convenios de "ACCESO A LA ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS"*[525], *que tiene celebrado con cada uno de los* PERMISIONARIOS. - - - - - ***De los convenios antes mencionados se observa la celebración, para cada uno, de un acuerdo de voluntades entre AICM y las AGRUPACIONES*** [redacted] ***que contribuyen a la originación y permanencia de actos con el objeto y posible efecto contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia al desplazar e impedir el acceso de otros agentes económicos al mercado de la prestación del SERVICIO DE TAXI desde el AEROPUERTO.*** [...] *Con esto, se desprende que* ***AICM junto con*** [redacted] ***de manera formal, acordaron*** *una distribución proporcional en los incrementos del parque vehicular, participando ambos en la consecución de los efectos de las probables conductas que actualizan el supuesto de la práctica monopólica investigada.* [...] ***se puede concluir que, si bien AICM y las AGRUPACIONES han pactado*** *diversas formas de incremento al parque vehicular, derivado de las cláusulas donde se establece un incremento proporcional a todos los participantes ya establecidos, estas cláusulas, suponiendo sin conceder, las podrían hacer valer todas las* AGRUPACIONES *aun cuando no sean ellas quienes expresamente las hayan suscrito* [...] [énfasis añadido]".

En este aspecto, esa imputación sólo estuvo basada en el hecho que las AGRUPACIONES o sus PERMISIONARIOS celebraron con el AICM respectivamente, los "*CONVENIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*", en el caso de las AGRUPACIONES como personas morales, así como los "*CONVENIOS DE ACCESO A LA ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS*", en el caso de los PERMISIONARIOS.

Es un hecho incontrovertible que las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS firmaron los instrumentos referidos y con ello se obligaron a los términos y condiciones de los mismos (motivo por el cual fueron emplazados);[526] no obstante, de esos instrumentos no se desprende por sí mismos que dichos agentes económicos hayan estado en posibilidad de negociar con el AICM el contenido de las cláusulas contenidas en los mismos, particularmente aquellas que se refieren al aumento de unidades y al precio del acceso a la zona federal. Contrario a ello, de la evidencia que obra en el EXPEDIENTE se desprende que de acuerdo al dicho de PORTO TAXI, el AICM es quien tiene la capacidad de imponer las condiciones de los contratos relativos a la prestación de servicios aeroportuarios, como los convenios de acceso a zona federal y de establecimiento de características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI, lo que robustece la premisa que el AICM tiene poder sustancial.

Eliminado: cincuenta y cinco palabras.

---

[524] El pie de página correspondiente señala: "*Y en su caso el convenio modificatorio que corresponda*".
[525] El pie de página correspondiente señala: "*Y en su caso el convenio modificatorio que corresponda*".
[526] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB fueron considerados responsables de haber suscrito, respectivamente, el convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para la prestación del SERVICIO DE TAXI donde se comprometieron a [redacted]". Así, la responsabilidad de las emplazadas en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica imputada al AICM radicó también en que fueron las encargadas de [redacted]

En este orden de ideas, en el escrito presentado en la OFICIALÍA el dieciocho de enero de dos mil dieciséis por medio del cual CONFORT ofreció compromisos en términos del artículo 33 bis 2 de la LFCE, dicha emplazada también realizó manifestaciones en el siguiente sentido: "[…] *si bien es cierto que fueron suscritos y firmados los documentos que se nos atribuyen, como son los Contratos Moral e Individuales, porque en el supuesto* ***de no haber aceptado las condiciones de los citados documentos, jamás hubiéramos podido ingresar al mercado de la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez; haciéndose también la aclaración de que tampoco tuvimos en nuestras manos la facultad de pactar cláusula alguna con las autoridades del AICM, sino que éste indujo a la suscripción y firma de ellos*** […] [énfasis añadido]".[527]

Por otra parte, de conformidad con el "*Manual General de Organización del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.*", que estuvo vigente al veintinueve de mayo de dos mil seis[528] y al primero de junio de dos mil doce,[529] se observa que en ambos casos, dichos manuales medularmente contienen las funciones de las Direcciones Generales Adjuntas de Operaciones, Comercial y de Servicios, de Administración y Jurídica.

En el caso concreto, es la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios la relacionada con la elaboración de los contratos materia de la presente resolución como parte de la prestación de servicios aeroportuarios a cargo del AICM, en tanto le corresponde ejecutar la función de: "*Determinar y dirigir las políticas, estrategias y tarifas de comercialización de los servicios aeroportuarios, complementarios, comerciales* […] *que ofrece la Entidad a nivel corporativo a* [sus] *clientes.* - - - - - ***Establecer y autorizar las políticas y procedimientos para la administración de los contratos*** *y convenios de arrendamiento,* ***prestación de servicios*** *complementarios,* ***aeroportuarios*** *y convenios de recolección y entrega de la tarifa de uso del aeropuerto* […así como…] ***Evaluar e intervenir para la resolución expedita y satisfactoria al trámite de la documentación de los clientes que solicitan la celebración de contratos y convenios por la prestación de servicios en el AICM*** […] [énfasis añadido]".[530]

De los manuales se desprende que dentro de la dirección referida, hay una descripción de puestos de trabajo cuya actividad primordial es la preparación de los contratos y determinación de las tarifas que el AICM cobrará por concepto de contraprestaciones, como se indica a continuación:

Área	Funciones	Atribuciones
	2006	
Subdirección de Atención a Clientes	"***Proponer y establecer*** *previa valoración de la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios,* ***las políticas y procedimientos para la administración de los contratos*** *y convenios de arrendamiento,* ***prestación de servicios*** *complementarios,* ***aeroportuarios*** *y convenios de	"***Evaluar y aprobar las solicitudes susceptibles de llevarlas ante el COCOSA, para la autorización de la celebración del contrato respectivo***. […] ***Proponer ante el COCOSA, la celebración y/o renovación de los contratos y convenios*** *que soliciten los arrendatarios y* ***prestadores de servicios***

[527] Página 2; folio 35386.
[528] Folios 35781 a 36010.
[529] Folios 36259 a 36498.
[530] Página 99 del manual de dos mil seis (folio 35885); página 101 del manual dos mil doce (folio 36363).

	recolección y entrega de la tarifa de uso del aeropuerto. ***Conducir la celebración de contratos, renovaciones, convenios*** *y cesión de derechos de los arrendatarios y* ***prestadores de servicios aeroportuarios*** *y complementarios y vigilar el cumplimiento de los mismos* [énfasis añadido]".[531]	***aeroportuarios*** *y complementarios* ***incluyendo en dichas propuestas las condiciones económicas que se aplicarán en los instrumentos jurídicos.*** ***Coordinar la formalización de los contratos y/o convenios previamente autorizados por COCOSA*** [...] [énfasis añadido]".[532]
	2012	
	"*Definir los criterios y estrategias aplicables al proceso de formalización de contratos para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, así como aquellos relativos al arrendamiento en zona federal.* [...] ***Negociar con los representantes de*** *líneas aéreas,* ***prestadores de servicios,*** *arrendatarios, dependencias y entidades gubernamentales,* ***para definir las condiciones económicas que serán pactadas en los contratos y/o convenios*** *con los clientes.* *Examinar los términos y condiciones bajo los cuales se renovarán los contratos y/o convenios con los clientes.* ***Instruir el inicio del proceso de formalización o renovación de contratos y/o convenios autorizados por el COCOSA****, conforme a las condiciones pactadas y tiempos establecidos.* *Colaborar con la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios en la revisión de los esquemas tarifarios y de participaciones que aplica la Entidad, al rubro de prestación de servicios aeroportuarios, arrendamiento de espacios y acceso a zona federal*".[533]	"***Evaluar*** *con base en los documentos recibidos, la* ***conveniencia de formalizar en determinado esquema de pago, una relación contractual con*** *líneas aéreas,* ***prestadores de servicios,*** *arrendatarios, dependencias y entidades gubernamentales,* ***que lo soliciten.*** *Determinar los asuntos cuya relevancia es necesario someter a autorización y/o conocimiento del COCOSA.* [...] ***Coordinar el proceso de formalización de contratos y/o convenios conforme a las condiciones pactadas con los clientes una vez que hayan sido aprobadas por el COCOSA*** [...]".[534]
Gerencia de Atención de Servicios Aeroportuarios	*2006*	
	"***Conducir las políticas y procedimientos para la administración de los contratos de servicios aeroportuarios*** *y convenios de recolección y entrega de la tarifa de uso de aeropuerto,* ***a fin de prestar los servicios conforme a las disposiciones aplicables y*** *de acuerdo a lo previsto en* ***el título de concesión.*** ***Coordinar la integración y evaluación de los expedientes*** *para la formalización de la relación contractual,* ***estableciendo los términos y***	"*Conducción de las actividades para la correcta* ***administración de los contratos de servicios aeroportuarios*** *y convenios de recolección y entrega de la tarifa de uso de aeropuerto, conforme a la normatividad establecida.* *Coordinación en la integración hasta su culminación de los expedientes para la presentación y* ***formalización de la relación contractual, a efecto de que se establezcan los términos y condiciones conforme a las cuales se***

[531] Página 101 del manual de dos mil seis (folio 35887).
[532] Página 102 del manual de dos mil seis (folio 35888).
[533] Página 103 del manual dos mil doce (folio 36365).
[534] Página 105 del manual dos mil doce (folio 36367).

	condiciones conforme a las cuales se prestarán los servicios aeroportuarios [...] [énfasis añadido]".[535]	***deban prestar los servicios aeroportuarios*** [...] [énfasis añadido]".[536]
	2012	
	"[...] *Participar en la integración de criterios normativos institucionales, aplicables al proceso de formalización de contratos para la prestación de servicios aeroportuarios en el AIBJCM* [AEROPUERTO]. ***Participar en las reuniones de concertación con los representantes de las líneas aéreas****, los términos y condiciones que serán integrados en el clausulado de los modelos de contratos y convenios* [...] [énfasis añadido]".[537]	"[...] ***Instrumentar los procesos de celebración y renovación de los contratos para la prestación de servicios aeroportuarios a las líneas aéreas*** *y/o convenios de recaudación y entrega del TUA una vez que han sido autorizados por el COCOSA, así como gestionar con el área jurídica la revisión y validación para dar continuidad a las autorizaciones correspondientes* [...] [énfasis añadido]".[538]
Subgerencia de Control de Servicios Aeroportuarios	*2006*	
	"*Integrar y mantener actualizados los expedientes para la formalización y renovación de los contratos de servicios aeroportuarios y convenios de recaudación de la tarifa de uso de aeropuerto, con la finalidad de presentarlos ante el* [COCOSA], *a efecto de que sean dictaminados*".[539]	"*Notificar a los clientes los requerimientos para la formalización o renovación de sus contratos y convenios, así como vigilar y solicitar la renovación de las pólizas de responsabilidad civil.* *Determinar y vigilar las fechas de renovación de los contratos de servicios aeroportuarios y convenios de recaudación y entrega de la tarifa de uso de aeropuerto, así como controlar y mantener actualizados los expedientes* [...]".[540]
	2012	
	"*Integrar los expedientes con la documentación entregada por las líneas aéreas así como la opinión legal y financiera de las áreas de competencia, que serán soporte de la cédula que se presenta ante COCOSA para la celebración de un contrato de prestación de servicios aeroportuarios* [...]".[541]	"*Elaborar los proyectos de las cédulas con base en las instrucciones recibidas, sobre los asuntos que requieren ser presentados ante el COCOSA* [...]".[542]
Subdirección de Servicios Comerciales	*2006*	
	"[...] *Evaluar y proponer mecanismos que permitan determinar las condiciones económicas para la renovación o celebración de contratos comerciales con los arrendatarios y permisionarios*".[543]	"***Evaluar y autorizar las solicitudes susceptibles de llevarlas ante el COCOSA, para la autorización de la celebración del contrato*** *comercial o* ***de servicios aeroportuarios respectivo.*** *Conciliar y normar las condiciones contractuales con los diversos clientes que prestan sus servicios en el AICM, así como los arrendatarios, apegándose a la*

[535] Página 103 del manual de dos mil seis (folio 35889).
[536] Página 104 del manual de dos mil seis (folio 35890).
[537] Página 105 del manual de dos mil doce (folio 36367).
[538] Página 106 del manual de dos mil doce (folio 36368).
[539] Página 105 del manual de dos mil seis (folio 35891).
[540] Página 106 del manual de dos mil seis (folio 35892).
[541] Página 107 del manual de dos mil doce (folio 36369).
[542] Página 108 del manual de dos mil doce (folio 36370).
[543] Página 115 del manual de dos mil seis (folio 35901).

		normatividad y políticas establecidas para tal efecto, procurando las mejores condiciones para el Grupo Aeroportuario. ***Someter ante el Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales COCOSA, la elaboración y renovación de los contratos, convenios****, cesión de derechos y cambio de situación contractual que soliciten los arrendatarios y prestadores de servicios.* […] *Coordinar la formalización de los contratos y/o convenios previamente autorizados por COCOSA* […]".[544]
	2012	
	"[…] *Evaluar y proponer mecanismos que permitan determinar las condiciones económicas para la renovación o celebración de contratos comerciales con los arrendatarios y permisionarios.* *Coordinar Con las áreas adscritas la atención y elaboración oportuna de los contratos, renovaciones, convenios y cesión de derechos de los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios y comerciales* […]".[545]	"*Celebración de los contratos, renovaciones, convenios y cesión de derechos, así como de seguimiento y evaluación de los asuntos relacionados con los diversos arrendatarios comerciales y prestadores de servicios aeroportuarios.* *Conducción de las negociaciones para determinar las condiciones contractuales con los diversos clientes que prestan sus servicios en el AIBJCM* […]".[546]
Gerencia de servicios comerciales	"***Conducir, evaluar y presentar los proyectos que serán sometidos al Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios (COCOSA), para la celebración de los convenios y contratos por*** *arrendamiento de servicios comerciales.* *Coadyuvar en la elaboración y modificación de las normas y políticas comerciales y demás disposiciones administrativas, así como establecer, difundir y supervisar su aplicación* […]".[547]	"*Conducir, evaluar y presentar los proyectos que serán sometidos al Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios (COCOSA), para la celebración de los convenios y contratos por arrendamiento de servicios comerciales*

De lo anterior se desprende principalmente que: [i] las funciones no se modificaron de manera sustancial entre los manuales; [ii] la Dirección General Adjunta y de Servicios administra los contratos de servicios aeroportuarios; [iii] las solicitudes para celebrar contratos por servicios aeroportuarios (como el acceso a la zona federal) son primero evaluadas para posteriormente someterse a aprobación del COCOSA; y [iv] los proyectos de elaboración o renovación de contratos para la prestación de servicios aeroportuarios se someten a autorización del COCOSA únicamente

[544] Página 116 del manual de dos mil seis (folio 35902).
[545] Página 117 del manual de dos mil doce (folio 36379).
[546] Página 118 del manual de dos mil doce (folio 36380).
[547] Página 117 del manual de dos mil seis (folio 35903).

por las áreas administrativas del AICM que corresponda. Así, el COCOSA cobra relevancia pues autoriza la celebración de los contratos de acceso a zona federal materia de la imputación.

Asimismo, el COCOSA también autoriza las modificaciones a los contratos que se soliciten; por ejemplo, del SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI, en la sección de "*ANTECEDENTES*" se desprende que: "[redacted] [énfasis añadido]".[548]

Por su parte, el objetivo del MANUAL DE SERVICIOS[549] es: "[redacted]".

El numeral 1 del apartado "*IV. NORMAS GENERALES*", establece que: "[redacted] [énfasis añadido]".

Asimismo, se establece que los modelos de contrato utilizados por el AICM para la celebración de los contratos de acceso a zona federal como servicios aeroportuarios deben ser aprobados por el COCOSA, pues "[redacted] [énfasis añadido]",[550] lo cual robustece la hipótesis relativa a que el AICM puede imponer unilateralmente las condiciones en sus contratos, en tanto ya existen modelos aprobados y son los que se utilizan al momento de materializar la relación contractual que corresponda.

Incluso, para aquellos casos que el COCOSA no tenga un modelo de contrato validado, el propio MANUAL DE SERVICIOS establece que: "[…] [redacted]

Eliminado: doscientas cuarenta y cinco palabras.

[548] Folio 10082.
[549] Folios 37498 a 37569. La fecha de primera vigencia de dicho Manual es dieciséis de abril de dos mil doce (folio 37500). Aunque el mismo no se encontraba vigente en la firma de los primeros contratos firmados entre el AICM y las AGRUPACIONES; el mismo se encontró vigente a la firma del contrato "*SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO AL CONTRATO PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN COMUN; PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ CIUDAD DE MÉXICO DE FECHA 29 DE MAYO DE 2006* […]" suscrito entre el AICM y PORTO TAXI el primero de junio de dos mil doce.
[550] Página 10 del Manual (folio 37507).

[redacted] [énfasis añadido]",[551] por lo que en cualquier caso, a final de cuentas es el AICM quien elabora los modelos de contrato que se requieran.

En el apartado "*V. POLÍTICAS*" del MANUAL DE SERVICIOS se establece que "[redacted] [énfasis añadido]",[552] de lo cual se hace patente que el modelo de contrato y posteriormente el contrato permanece todo el tiempo bajo la supervisión del AICM sin que del Manual se desprenda que la participación de los PERMISIONARIOS o las AGRUPACIONES está prevista de manera que intervengan en la elaboración del contrato respectivo, pues el Manual es muy claro respecto a que: 1) el COCOSA autoriza el modelo de contrato, y 2) posteriormente, la áreas que correspondan de la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios elaboran y formalizan los instrumentos jurídicos respectivos.

Al igual que en el apartado "*IV. NORMAS GENERALES*" anterior, el numeral 5 de las "*V. POLÍTICAS*" establece que: "[redacted]".[553]

Los únicos momentos en que se prevé la participación del "cliente" para formalizar un contrato, entendido como la parte con quien el AICM celebra los contratos de servicios aeroportuarios (en este caso: las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS), es:

1) al momento de solicitar la celebración del contrato respectivo con la entrega de la información y documentación que corresponda conforme al anexo 1 del Manual; y

2) al momento de aceptar o no las condiciones económicas presentadas por el AICM, de conformidad con el numeral 21 de las "*V. POLÍTICAS*", que señala: "[redacted] [énfasis añadido]",[554] previo cumplimiento de los requisitos de existencia legal y de acreditación de

Eliminado: doscientas siete palabras.

[551] *Ídem.*
[552] Página 18 del Manual (folio 37515).
[553] Ídem.
[554] Página 21 del Manual (folio 37518).

personalidad que determina el anexo 1 "*REQUISITOS GENERALES PARA LA CELEBRACIÓN DE UN INSTRUMENTO JURÍDICO*".[555]

De hecho, si el "cliente" no acepta las condiciones económicas propuestas por el AICM, la consecuencia inmediata es la no celebración del contrato que inicialmente el "cliente" había solicitado celebrar con el AICM.

De lo anterior se colige que si los PERMISIONARIOS o las AGRUPACIONES no aceptan las condiciones económicas propuestas por el AICM para la celebración del contrato respectivo para tener acceso a la zona federal y estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, se verán impedidos para prestar este último. No existe en el MANUAL DE SERVICIOS algún otro momento de los señalados anteriormente, del que se desprenda o pueda desprender que los "clientes" tienen la oportunidad de pronunciarse sobre el contenido del contrato. Así, se considera que es cierto el argumento relativo a que la suscripción de esos contratos es un requisito para prestar el SERVICIO DE TAXI, bajo condiciones y términos establecidos por el AICM y conforme a las disposiciones bajo las que se rige su operación y administración.

En este orden de ideas, del análisis de los Manuales de Organización descritos en este apartado se concluye que las actividades relativas a la elaboración y autorización del instrumento jurídico por el cual se lleva a cabo la celebración del contrato de prestación de servicios aeroportuarios, como el de acceso a la zona federal, son controladas y ejecutadas en todo tiempo por el AICM.

Sin perjuicio de que por la mera titularidad de la CONCESIÓN el AICM es el único agente económico facultado para prestar el SERVICIO DE ACCESO y no hay agentes económicos que actual o potencialmente puedan contrarrestar ese poder; la manera en que en la práctica el AICM celebra los contratos de servicios aeroportuarios, al elaborar y evaluar, por sí mismo, a través del COCOSA o las áreas administrativas que corresponda, los modelos de contrato a firmar, robustece la premisa de que el AICM tiene la posibilidad de imponer las condiciones en los contratos de servicio de acceso a la zona federal de manera unilateral.

El AICM no se obliga contractualmente con quien no acepte sus condiciones, por lo que las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS se ven obligados a aceptar los términos y condiciones que

Eliminado: doscientos veinticuatro palabras.

[555] Página 30 del Manual (folio 37527).

[redacted]

dicho agente económico imponga, pues de no hacerlo, no podrán prestar el SERVICIO DE TAXI. Lo anterior, aunado al hecho que para poder prestar ese SERVICIO DE TAXI, es un requisito indispensable que primeramente las AGRUPACIONES o PERMISIONARIOS tengan un contrato de acceso a zona federal firmado con el AICM.

3.1.11. No es obligación del AICM prestar el SERVICIO DE TAXI.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB argumentaron lo siguiente:[556]

> **Es incorrecto afirmar que entre las obligaciones que tiene el AICM se encuentra la de proveer el SERVICIO DE TAXI. Los artículos 46 y 48 de la LA, así como 55 del RLA establecen que corresponde al concesionario prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, precisándose que dentro de los servicios aeroportuarios se encuentran incluidos los que corresponden al estacionamiento para los vehículos de servicios de transporte terrestre a público y el derecho de acceso para estos mismos servicios de transporte.**
>
> **Dichos servicios aeroportuarios sólo constituyen acciones de facilitación para la prestación del servicio de transporte terrestre al público, sin que los ordenamientos legales correspondientes establezcan como obligación del concesionario el proveer dicho servicio de transporte terrestre.**
>
> **La diferencia conceptual en ambos supuestos es abismal, misma que no ha sido considerada por la COFECE y de ahí la confusión de considerarnos como posibles responsables de prácticas monopólicas absolutas.**
>
> **Según opinión de la propia COFECE, los servicios aeroportuarios de derecho de acceso y estacionamiento, no implican ni suponen la prestación de servicio de transporte terrestre al público, que en el caso de AICM, este último servicio es ofrecido por los PERMISIONARIOS adheridos a diversas AGRUPACIONES.**
>
> **De igual manera, la CFC opina que el AICM y los PERMISIONARIOS son agentes económicos independientes entre sí, cuyas participaciones en la actividad económica se efectúan en mercados diferentes. El AICM en servicios aeroportuarios y los permisionarios en servicios de autotransporte federal de pasajeros. La LA y la LCPAF distinguen y regulan de distinta manera estos servicios, según el oficio emitido en el expediente CON-013-2006, el cual se ofrece como prueba.**

El argumento anterior es **inoperante** porque **no combate** el OPR.

Toda vez que el servicio aeroportuario que el AICM está obligado a prestar por sí mismo es el SERVICIO DE ACCESO, y no el SERVICIO DE TAXI, esto en nada cambia las conclusiones del OPR en el sentido que el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante y lo ha ejercido a través de las conductas referidas en el apartado anterior con el objeto y efecto de impedir sustancialmente el acceso

[556] Páginas 13 (últimos cuatro párrafos) y 14 (primeros dos párrafos) de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 (últimos dos párrafos) y 19 (primero a cuarto párrafos) de NUEVA IMAGEN; 16 (últimos dos párrafos) y 17 (primero a cuarto párrafos) de YELLOW CAB.

y establecer ventajas exclusivas en favor de varios agentes económicos, con lo cual se ha dañado el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI.

Así, el argumento relativo a que la diferencia conceptual entre el SERVICIO DE ACCESO y el SERVICIO DE TAXI es abismal y que ello no ha sido considerado por la COFECE y de ahí la confusión para considerarlos como probables responsables de prácticas monopólicas absolutas, es **gratuito**, pues las emplazadas no refieren, más allá de su propio dicho, de qué manera habría cambiado la imputación del OPR en caso de que su argumento fuera cierto.

Adicionalmente, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB alegan que por no haber tomado en cuenta lo anterior, en el OPR se les acusó de cometer prácticas monopólicas absolutas, y ello es un error, pues las mismas fueron emplazadas por existir elementos para considerar que probablemente habían participado en la comisión de prácticas monopólicas **relativas previstas en el artículo 10 de la LFCE**, y no **absolutas**, como equivocadamente refieren.

De cualquier forma, las emplazadas olvidan los términos del numeral "*8. Límites a los Derechos de la Concesión*"[557] de la CONCESIÓN, en el cual se establece que: "[…] *el Concesionario podrá contratar con terceros la prestación de los Servicios en los términos previstos por los artículos 48, 52 y 54 al 57 de la* [LA]. *El Concesionario no podrá usar, aprovechar o explotar el Aeropuerto o los Bienes Concesionados para fines distintos a los mencionados en las condiciones 2. y 4. Anteriores, salvo que cuente con autorización expresa de la Secretaría*".

Adicionalmente el numeral 2.3.1 del "*CAPÍTULO II Objeto, Alcances y Régimen Inmobiliario*" y en la MODIFICACIÓN A LA CONCESIÓN se señala que parte del objeto de la misma es: "[…] *Otorgar el uso y dar en arrendamiento superficies incluidas en la Infraestructura Aeroportuaria y otorgar derechos de uso o de paso sobre las mismas, a efecto de prestar, por sí o por conducto de terceros, los Servicios Aeroportuarios y Complementarios a los usuarios que así lo requieran;* […]".[558]

Además, en el numeral 4.4 del "*CAPITULO IV Límites, Vigencia e Inicio de Operaciones*" de la MODIFICACIÓN A LA CONCESIÓN lo siguiente: "[…] *Contratos Existentes. Aeropuertos y Servicios Auxiliares cedió al Concesionario, los derechos y obligaciones derivados de los contratos de prestación de servicios y de arrendamiento de superficies ubicadas dentro del Aeropuerto, mismos que se identifican en el Anexo 2 de esta Concesión. - - - - - De acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior, el Concesionario continuará cumpliendo con las obligaciones a cargo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares establecidas en los contratos de prestación de servicios y de arrendamiento referidos, para lo cual ha notificado a los arrendatarios la cesión arriba mencionada, así como los términos y condiciones de esta Concesión y en especial su obligación prevista en el artículo 52 de la Ley* […]".[559]

Asimismo, en el numeral 5.1 del "*CAPÍTULO V Prestación de los Servicios*" de la MODIFICACIÓN A LA CONCESIÓN se señaló lo siguiente "[…] *El Concesionario será responsable de que los Servicios que se*

[557] Folio 1154.
[558] Folio 1160.
[559] Folios 1162 y 1163.

mencionan en esta Concesión se presten a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio. [...]".[560]

En este sentido, si el AICM, como titular de la CONCESIÓN, en términos del artículo 46, fracción I de la LA es el responsable de asegurar que el AEROPUERTO cuente con la infraestructura, instalaciones, y servicios, entre otros, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad; en términos del artículo 54, párrafo primero del RLA,[561] y el numeral 2.4[562] de la CONCESIÓN, es también responsable de proporcionar los servicios aeroportuarios definidos en los artículos 48 de la LA y 55 del RLA, y entre esos servicios, está el otorgar el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Incluso, en desahogo al oficio DGAJ-CFCE-2016-001 emitido por el titular de la DGAJ, el propio AICM reconoce la interpretación del OPR como cierta al haber señalado que: "[...] ***los servicios aeroportuarios por disposición de la Ley de Aeropuertos (48, fracción I) ,*** **[sic]** ***le corresponde prestar esencial y originariamente al concesionario o permisionario*** *–en este caso a mi representada- y el hecho que dichos servicios puedan proporcionarse directamente o a través de terceros con quien designe y contrate el concesionario,* ***ello no implica que deje de existir la obligación, ni desvirtúa el derecho de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., de prestar los citados servicios aeroportuarios.*** *- - - - - Luego entonces,* ***el hecho que mi representada haya determinado que el servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México*** [SERVICIO DE TAXI], ***se preste a través de terceros – Taxis-****, y no con sus propios activos y personal,* ***no implica que mi poderdante deje de detentar el derecho y la obligación prestar el servicio público de transportación terrestre de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México*** [...] [énfasis añadido]".[563]

En este tenor, no está sujeto a discusión si es o no obligación del AICM el prestar el SERVICIO DE TAXI cuando el propio sujeto de la obligación (el AICM) reconoce que tiene la obligación de asegurarse de que dicho servicio se preste, y ello es acorde a lo determinado en el OPR.[564]

---

[560] Folio 1163.

[561] Dicho precepto establece que: "***El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios*** *y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría* [...] [énfasis añadido]".

[562] Dicho precepto establece que: "[la CONCESIÓN] *incluye la prestación de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales en el Aeropuerto, ya sea directamente por el Concesionario o por conducto de terceros, con excepción de los servicios relativos a combustible señalados en el numeral 2.4.2 siguiente.* ***El Concesionario es responsable frente a la Secretaría a fin de que dichos Servicios se presten en términos de la legislación aplicable.*** *- - - - - El Concesionario será responsable de que el Aeropuerto cuente con los Servicios Aeroportuarios y Complementarios que requiera de acuerdo con su clasificación y categoría* [...] [énfasis añadido]". Folio 1161.

[563] Página 4 del desahogo al requerimiento. Folio 35774.

[564] De hecho, se observa que la copia certificada del instrumento notarial número cuarenta y cuatro mil trescientos treinta y nueve de veintiocho de mayo de mil novecientos noventa y ocho, pasado ante la fe del titular de la notaría número veinticinco del DF señala lo siguiente: "*ARTÍCULO PRIMERO. Objeto social. El objeto de la Sociedad será: ---1.-* ***Llevar a cabo, la administración, operación, construcción y/o explotación de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México, Distrito Federal, así como prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, así como servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos,*** *como se definen en la Ley de Aeropuertos y su . Reglamento por sí o por conducto de terceras personas,* ***así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo pero no limitada a cualquier actividad de transportación terrestre,*** *almacenamiento, almacenamiento fiscal y cualquier otra actividad que sea*

Sin perjuicio de que en la opinión PRES-10-096-2007-182 emitida por el Presidente de la CFC se indique que uno de los servicios aeroportuarios es "*el control del acceso al aeropuerto por terceros que presten servicios complementarios y de transporte terrestre*",[565] podría desprenderse que, como señalan las emplazadas "*los servicios aeroportuarios de derecho de acceso y estacionamiento, no implican ni suponen la prestación de servicio de transporte terrestre al público*", ello es **inoperante** porque **no combate el OPR**, pues es irrelevante en tanto que el OPR no ordenó emplazar al AICM porque prestara o no directamente el SERVICIO DE TAXI como parte de los servicios aeroportuarios y mucho menos basándose en un juicio respecto a si es deseable o no que el propio administrador aeroportuario preste directamente ese servicio o lo contrate con terceros. De cualquier forma, la obligación del AICM de asegurarse de que se preste el SERVICIO DE TAXI no implica que pueda realizar conductas violatorias de la LFCE, como las señaladas en el OPR, y mucho menos que, incluso prestando el SERVICIO DE TAXI por sí mismo, sea el único que pueda hacerlo o pueda prestar el SERVICIO DE ACCESO para prestar el SERVICIO DE TAXI en condiciones que generan efectos nocivos al proceso de competencia y libre concurrencia.

En cualquier caso, como se evidenció en párrafos anteriores, aun cuando se le diera la razón a las emplazadas, la imputación presuntiva del OPR no cambiaría.

3.2. Elementos de la fracción X del artículo 10 de la LFCE

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron que eran "*improcedentes*" los hechos que "*podrían adecuarse a los* [sic] *dispuesto por la fracción X del artículo 10 de la LFCE*" en razón de que en su concepto no es correcta la apreciación de dichos hechos, para lo cual realizaron los señalamientos que se abordan a continuación:[566]

---

complementaria a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos. Asimismo, la Sociedad podrá percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondiente y el título de concesión respectivo, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice [énfasis añadido]" (folio 6710).

Además, también se observa que en el escrito presentado en la OFICIALÍA el trece de junio de dos mil dieciséis, el AICM manifestó lo siguiente: "[…] *es fundamental tener presente que de acuerdo a la normatividad vigente* ***el AICM está obligado a brindar servicios aeroportuarios entre los que se incluyen espacios de estacionamiento y derechos de acceso para transporte terrestre****. De esta obligación se desprende que* ***el AICM está también obligado a prestar el servicio de transportación terrestre por sí mismo o por conducto de terceros.***

Es así que, en su caso, los agentes económicos interesados deben solicitar al AICM tales servicios de estacionamiento y acceso para poder prestar el servicio de transporte en la modalidad de taxi a los usuarios del AICM que deseen dirigirse a un punto de destino a partir del AICM como punto de origen. ***El AICM debe cumplir con ofrecer servicios de transportación independientemente de la modalidad en que lo haga. Esto es, el AICM puede prestar el servicio directamente o por conducto de terceros*** [énfasis añadido]". (folio 37928).

[565] Página 12 de la opinión PRES-10-096-2007-182. Folio 101.

[566] Páginas 15 (párrafo primero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 20 (antepenúltimo párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN; así como 18 (antepenúltimo párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

3.2.1. Argumentos respecto al tema de la subasta pública SP-03/2008

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[567]

> **La conducta que el denunciante nos atribuye, consistente en establecer distintos precios o tarifas de acceso al AEROPUERTO para los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI, es decir, distintos montos de contraprestaciones, realmente no es tal, pues las contraprestaciones que a la fecha pagaban los permisionarios (no las AGRUPACIONES) fueron establecidas atendiendo a las condiciones que regían en la fecha en que se formalizaron los contratos de acceso, los cuales tienen pactada una vigencia y fueron formalizados mediante el acuerdo de voluntades de las partes.**
>
> **La contraprestación mínima que se estableció dentro de la subasta señalada por el DENUNCIANTE fue propuesta considerando las condiciones del servicio y generales a la fecha de dicho procedimiento, sin que existiera condicionante alguna para que participaran determinadas personas morales, es decir, que el denunciante contó con plena libertad de participar o no en la subasta e igualmente tuvo plena libertad de fijar su oferta para que le fuera adjudicado el contrato respectivo; de ahí que también resulte incongruente que durante el tiempo en que inició operaciones y hasta la fecha en que presentó la denuncia que originó el presente procedimiento, no se haya dolido de afectación alguna como la que se investiga, máxime si se considera que durante todo ese tiempo prestó el SERVICIO DE TAXI.**
>
> **Resulta inverosímil e improcedente que el denunciante considere violatorio de la LFCE el diseño de la Subasta Pública SP-03/2008 por el hecho de que el AICM hubiese impuesto como contraprestación una tarifa mínima que inicialmente era superior a la pactada con el resto de prestadores del mismo servicio y con ello haber otorgado ventajas exclusivas a permisionarios competidores de dicha empresa.**
>
> **Los contratos de acceso a zona federal que a la fecha están formalizados entre AICM y cada uno de los PERMISIONARIOS que cuentan con autorización por parte de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, son de fecha anterior a la subasta, lo que implica que existen términos y condiciones que deben observar las partes contratantes, entre las que se encuentra la contraprestación pactada y la vigencia de la misma.**
>
> **En ningún momento se dio un trato distinto a EXCELENCIA respecto del resto de los permisionarios del SERVICIO DE TAXI; el DENUNCIANTE simplemente se obligó a lo que quiso obligarse. En términos de Ley, el que AICM hubiese modificado las condiciones que originalmente rigieron la subasta de mérito, generaría la concesión de condiciones**

[567] Páginas 4 (primer párrafo y parte del último párrafo), 5 (párrafos primero, segundo y tercero), 15 (párrafos segundo, tercero y cuarto) y 18 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 6 (cuarto párrafo), 7 (parte del penúltimo párrafo y último párrafo), 8 (párrafos primero y segundo), 20 (últimos dos párrafos), 21 (párrafos primero y tercero) y 24 (tercer párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN; así como 4 (penúltimo párrafo), 5 (parte del penúltimo párrafo y último párrafo), 6 (párrafos primero y segundo), 18 (últimos dos párrafos), 19 (primer y segundo párrafo) y 22 (tercer párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

favorables en perjuicio del resto de los PERMISIONARIOS.

Aunque EXCELENCIA solicitó un ajuste a sus contraprestaciones, manifestó que no había alcanzado los ingresos previstos en sus corridas financieras; señaló que tenía un veinticinco por ciento de su flotilla operando porque no se había presentado demanda del SERVICIO DE TAXI. Esas situaciones no constituyen un trato discriminatorio, pues el contrato que formalizó EXCELENCIA con el AICM es mercantil y fue producto de una subasta en la que los participantes contaron con libertad de realizar sus ofertas de contraprestaciones a pagar y demás condiciones que así les fue posible, de tal suerte que es improcedente, inoperante y hasta doloso que EXCELENCIA pretenda que en razón de que su proyecto de negocio no funcionó, a través de la denuncia señale que sufrió un trato discriminatorio y que se configuró una práctica monopólica relativa para ocasionarle perjuicios.

No existe una "venta" del SERVICIO DE TAXI, sino que es un servicio por el que se paga una contraprestación que fue fijada como producto de la negociación entre las partes de cada contrato y que debe prevalecer en los términos pactados, siendo una situación distinta la que se presentó en su momento con el denunciante, quien de manera libre y voluntaria y de acuerdo a las condiciones que se presentaron en el momento de realización de esa subasta, se le asignó un contrato de acceso a zona federal, pero no porque se estén realizando prácticas monopólicas por parte del AICM.

Los argumentos señalados son **inoperantes** por **no combatir el OPR,** pues si bien las emplazadas se refieren a una cuestión que formó parte de los elementos que EXCELENCIA denunció como posibles prácticas monopólicas, no fue tomada en cuenta por la AI por encontrarse fuera del umbral temporal de las facultades de investigación de la COFECE que establece la LFCE.

Aun cuando en el apartado "*C. Hechos denunciados*"[568] del OPR se hizo referencia al contenido de la denuncia de EXCELENCIA, en particular, a las bases y criterios de adjudicación de la subasta pública SP-03/2008, ello no trascendió a la imputación presuntiva del OPR en contra de alguno de los emplazados. De hecho, la AI determinó lo siguiente en el subapartado "*A. Establecimiento de un precio mínimo de referencia en el proceso de Subasta Pública SP-03/2008, por encima del precio de las contraprestaciones del SERVICIO DE TAXI que ofrecen otros agentes económicos en el mercado relevante*" del OPR:

"[…] ***Uno de los hechos que consideró el DENUNCIANTE como violatorio de la LFCE, fue el diseño del procedimiento de subasta pública SP-03/2008****, pues a consideración de EXCELENCIA, el que AICM hubiera impuesto una tarifa mínima como contraprestación que de inicio era superior y distinta a la pactada con el resto de los prestadores del mismo servicio otorgó ventajas exclusivas a favor de uno o varios permisionarios que eran competidores de dicho agente económico.* […]

Sobre el particular, ***si bien el DENUNCIANTE señala que AICM, en las bases de la Subasta Pública SP-03/2008, publicada en el DOF el veintiuno de mayo de dos mil ocho, exigió una tarifa mínima como contraprestación, que de origen era superior y distinta a la pactada con el resto de los prestadores del mismo servicio, esta Autoridad considera que, a la presentación de la denuncia de mérito, las facultades***

[568] Páginas 18 a 20 del OPR.

de investigación, única y exclusivamente para este hecho, se habían extinguido en términos de lo dispuesto por el artículo 34 bis 3 de la LFCE.

En efecto, el citado artículo 34 bis 3 de la LFCE establece textualmente lo siguiente:

> *"Artículo 34 bis 3. Las facultades de la Comisión para iniciar las investigaciones que pudieran derivar en responsabilidad e imposición de sanciones, de conformidad con esta Ley, se extinguen en el plazo de cinco años contado a partir de que se realizó la conducta prohibida por esta Ley."*

De las constancias que obran en el expediente se advierte que las bases de la Subasta Pública número SP-03/2008, en la cual, a dicho del DENUNCIANTE, se estableció una tarifa mínima superior a la que pagaban el resto de los prestadores del mismo servicio, fueron publicadas en el DOF el veintiuno de mayo de dos mil ocho y el fallo de la misma se emitió el quince de septiembre de dos mil ocho.[569]

En este contexto, ***se observa que los cinco años a que refiere el artículo 34 bis 3 de la LFCE transcurrieron del veintiuno de mayo de dos mil ocho al veintiuno de mayo de dos mil trece, contados a partir de la publicación de las bases de la subasta de referencia, o bien del quince de septiembre de dos mil ocho al quince de septiembre de dos mil trece, si se computan a partir de la emisión del fallo de la misma.***

Por su parte, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE en que se actúa, se observa que el escrito de denuncia fue presentado a la COMISIÓN el diecisiete de septiembre de dos mil trece y que el acuerdo de inicio de la investigación se emitió el dos de octubre de dos mil trece, publicado en el DOF el diecisiete de octubre de dos mil trece.

Por lo anterior, toda vez que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 34 bis 3 de la LFCE, las facultades de investigación de esta COMISIÓN se extinguen en el plazo de cinco años contados a partir de que se realizó la conducta prohibida por la LFCE, se llega a la conclusión de que, por lo que hace única y exclusivamente a la conducta consistente en el establecimiento de un precio mínimo de referencia en el proceso de Subasta Pública SP-03/2008 por encima del precio de las contraprestaciones del SERVICIO DE TAXI que ofrecen otros agentes económicos en el mercado relevante, tal hecho se encuentra fuera del plazo de cinco años para que esta COMISIÓN pueda ejercer sus facultades de investigación.

De esta manera, en virtud de la emisión del citado acuerdo de inicio de investigación, ***esta COMISIÓN se limitó a analizar las conductas que AICM llevó a cabo a partir del dos de octubre de 2008 a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación*** [énfasis añadido]".[570]

En virtud de lo expuesto, los argumentos esgrimidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN respecto al actuar de EXCELENCIA y las tarifas impuestas por el AICM en el contexto de la Subasta Pública SP-03/2008 son **inoperantes** por **no combatir el OPR**, toda vez que en este último específicamente se estableció que esa conducta se encontraba fuera del plazo establecido en el artículo 34 bis 3 de la LFCE y, por ello, no se analizó para efectos de determinar alguna responsabilidad a los emplazados. Por ello, resultaría ocioso pronunciarse sobre cuestiones que no trascendieron a la imputación del OPR y que en consecuencia, no tendrían impacto en la esfera jurídica de las emplazadas.

3.2.2. Argumentos de las AGRUPACIONES respecto de los descuentos y quitas.

PORTO TAXI señaló:[571]

[569] La respectiva nota al pie señala: "*Manifestaciones visibles a foja 07 del EXPEDIENTE*".
[570] Páginas 41 y 42 del OPR.
[571] Páginas 23 y 24 de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

En cuanto al supuesto establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES, no obstante a estar en igualdad de circunstancias con posterioridad a la subasta pública por la que EXCELENCIA entró a prestar el SERVICIO DE TAXI, no se actualiza dicho supuesto, puesto que el AICM tiene un trato igualitario con las AGRUPACIONES. Lo anterior me fue manifestado por el AICM en el segundo contrato modificatorio celebrado el primero de junio de dos mil doce, específicamente en el antecedente II, de dicho contrato. Al existir una opinión de la CFC y la aprobación del COCOSA del AICM, en cuanto a las tarifas y montos que se establecen en los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, presumo que existe un trato igualitario con las demás AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI.

Por su parte, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN manifestaron:

a. Respecto de los hechos denunciados, el descuento proporcionado por el AICM con motivo de la emergencia sanitaria por la influenza AH1N fue autorizado por el Consejo de Administración del AICM, generándose una política de aplicación general, misma en la que se establecieron determinados requisitos que se tenían que cubrir, ya que sería incongruente que se le proporcionara descuento alguno a los clientes que no sólo no se encontraban al corriente en sus obligaciones contractuales, sino que además presentaban una situación crediticia negativa ante el AICM.

EXCELENCIA omite dolosamente y para sorprender a la autoridad los motivos por los que no le fue proporcionado el descuento en cuestión, pero ello ocurrió por no cumplir con los requisitos correspondientes, pero no porque existieran tratos diferenciados en igualdad de circunstancias. Para ello ofrecemos el informe del AICM a efecto de que proporcione la relación de los clientes a los que se hubiera aplicado algún descuento o quita con motivo de la emergencia sanitaria señalada y para que informe respecto de los clientes que no fueron objeto de dicho descuento o quita, señalando por qué no se aplicó el mismo.[572]

b. Respecto del descuento proporcionado por el AICM con motivo del cierre de MEXICANA, de igual forma EXCELENCIA omite dolosamente señalar que el mismo fue autorizado por el Consejo de Administración, aplicándose a través de una política general y previo cumplimiento de determinados requisitos que tampoco cubrió el denunciante. Para ello ofrecemos el informe del AICM a efecto de que proporcione la relación de los clientes a los que se hubiera aplicado algún descuento o quita por el cierre de MEXICANA y para que informe respecto de los clientes que no fueron objeto de dicho descuento o quita, señalando las razones para ello.[573]

---

[572] Páginas 3 (últimos tres párrafos) de la contestación al OPR de SITIO 300; 5 (último párrafo), 6 (primeros tres párrafos) del escrito de NUEVA IMAGEN; y 4 (primeros tres párrafos) del escrito de YELLOW CAB.

[573] Páginas 4 (párrafos tercero, cuarto y quinto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 6 (último párrafo) y 7 (primeros tres párrafos) del escrito de NUEVA IMAGEN; y 5 (párrafos segundo, tercero y cuarto) del escrito de YELLOW CAB.

c. La conducta que el denunciante nos atribuye, consistente en establecer distintos precios o tarifas de acceso al AEROPUERTO para los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI, es decir, distintos montos de contraprestaciones, realmente no es tal, pues las contraprestaciones que a la fecha pagaban los permisionarios (no las AGRUPACIONES) fueron establecidas atendiendo a las condiciones que regían en la fecha en que se formalizaron los respectivos contratos de acceso, los cuales tienen pactada una vigencia determinada y fueron formalizados por acuerdo de las partes.[574]

d. Los descuentos o quitas que otorgó el AICM no se aplicaron exclusivamente a las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO, sino también a las rentas y servicios de luz y agua que se comercializan en el AEROPUERTO; y no se otorgaron únicamente a permisionarios del SERVICIO DE TAXI, sino a todos los contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales que cumplieron con los requisitos establecidos para el efecto. Tales descuentos fueron producto de una política autorizada por el Consejo de Administración del AICM a efecto de apoyar a sus contrapartes contractuales con motivo de la emergencia sanitaria por el virus de influenza "*AH1N1*" y por el cese de operaciones de MEXICANA. Ello se acredita con el informe que se requiera al AICM a efecto de que señale si entre dos mil nueve y dos mil once EXCELENCIA solicitó que se le aplicaran los descuentos o quitas señalados, la respuesta que le dieron y la razón por la que no se aplicaron.

Para poder tener derecho a los descuentos se tenía que cumplir con ciertos requisitos, como estar al corriente en las obligaciones de pago del contrato correspondiente, pero EXCELENCIA no cumplía con ese requisito, lo cual debe ser valorado con objetividad y estricto apego a Derecho. No hacerlo así supondría que cualquier persona que incumpliera con sus obligaciones tuviera los mismos derechos que quienes sí cumplen.

Como la autoridad necesita allegarse de elementos para determinar la procedencia de la probable responsabilidad que se refiere en el OPR, se solicita requerir al AICM un informe respecto a la mecánica que tenía que seguirse para aplicar los descuentos y los requisitos que tenían que cumplirse para tener derecho a los mismos.

Es incorrecto señalar que el hecho de que AICM hubiese otorgado descuentos a las AGRUPACIONES y demás contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales que cumplieron con los requisitos establecidos por su Consejo de Administración, actualice lo dispuesto por la fracción X del artículo 10 de la LFCE. Contrario a lo señalado por la AI, en las fechas en que se aplicaron tales descuentos, EXCELENCIA no se encontraba en igualdad de condiciones respecto del resto de los permisionarios del SERVICIO DE TAXI, ni respecto de los demás contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales con los que AICM mantenía una relación contractual. Otras personas tampoco cumplieron los requisitos establecidos,

[574] Páginas 4 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 7 (penúltimo párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN; y 5 (penúltimo párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

según se demuestra con el informe del AICM que se ofrece como prueba. De esta forma, contrario a lo señalado en el OPR, no existen elementos que permitan sostener que el AICM haya establecido distintas condiciones de venta del SERVICIO DE TAXI al otorgar de manera discrecional descuentos o quitas en la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO.

Además, es incorrecta la aseveración de la AI al señalar que la sola aplicación de quitas o descuentos deviene en distintas condiciones de venta del SERVICIO DE TAXI en perjuicio de EXCELENCIA. Lo anterior es así, en razón de que la venta del SERVICIO DE TAXI no se representa de otra manera que a través de las tarifas al público y EXCELENCIA no fue objeto de tales quitas o descuentos, por no cumplir con los requisitos establecidos, por no estar en las mismas condiciones que los demás.

Las quitas o descuentos que aplicó el AICM fueron por tiempo y porcentaje limitado para quienes estuvieran al corriente de sus obligaciones contractuales. Esos beneficios sólo impactaron de manera marginal uno de los conceptos que integran los costos de operación y, por consiguiente, no fueron suficientes para permitir un ajuste a la baja de las tarifas, según se acredita con el estudio tarifario que obra en los archivos de la COFECE.

El hecho de que el AICM no haya aportado los elementos, documentos e información necesarios para justificar las razones por las cuales se aplicaron los descuentos o quitas en temporalidades distintas o que lo aportado no justifique dichas aplicaciones no es suficiente para que se determine que hemos incurrido en alguna conducta reprochable o una práctica monopólica, pues la AI dejó de considerar que la forma diferenciada en que AICM otorgó descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, obedeció a que tales descuentos no se otorgaron a las AGRUPACIONES sino a los permisionarios (personas físicas) asociados a las mismas, al ser éstos quienes tienen la obligación de pago de la contraprestación por el derecho de acceso a zona federal. Los descuentos se aplicaron a las AGRUPACIONES sólo respecto de las rentas de sus espacios y a los permisionarios (personas físicas) respecto de la contraprestación por el derecho de acceso, que le corresponde a cada UNIDAD.

Además, los permisionarios de SITIO 300 no recibieron descuento alguno con motivo de la emergencia sanitaria señalada, debido a que en ese momento no cumplieron con los requisitos establecidos por el Consejo de Administración, ya que fue hasta el siete de septiembre de dos mil diez cuando se formalizaron los respectivos contratos individuales de derecho de acceso, sin que existiera alguna inconformidad por dichos permisionarios y sin que se hubiera hecho reserva alguna de derechos para reclamar la aplicación de dichos descuentos. Posteriormente se regularizó su situación contractual, legal y económica con el AICM y por ello pudieron tener acceso a los descuentos con motivo del cese de operaciones de MEXICANA, según se acreditará con el informe que se requiera al AICM. Así, no se está dando alguna prerrogativa a nuestros permisionarios, de ahí que sea improcedente señalar que con nuestras conductas se contribuye a la comisión de prácticas monopólicas y de ahí que no pueda considerarse que existe un daño al proceso

de competencia en el SERVICIO DE TAXI.[575]

e. Lo señalado hace evidente que no existía igualdad de condiciones respecto de los PERMISIONARIOS, de ahí que no se actualice el supuesto legal previsto en la fracción X del artículo 10 de la LFCE. En primer lugar, las distintas condiciones para la prestación del servicio se dieron en razón de las distintas condiciones de los PERMISIONARIOS, derivadas de su relación contractual con el AICM. En segundo lugar, nunca ha existido igualdad de condiciones respecto de todos los PERMISIONARIOS, por el hecho de que EXCELENCIA no ha cumplido con sus obligaciones contractuales de pago, pese a que aparentemente tiene similares obligaciones contractuales con el resto de los PERMISIONARIOS.

Si bien obtuvimos algunos descuentos, EXCELENCIA se ha beneficiado por la omisión del pago del cien por ciento de todas sus obligaciones contractuales desde octubre desde dos mil nueve.

Por ello es improcedente que se señale que existe igualdad de condiciones y que se pretenda desviar la acreditación del supuesto de la fracción X del artículo 10 de la LFCE al hecho de que se otorgaron descuentos de manera diferenciada a los PERMISIONARIOS que cumplieron con los requisitos establecidos para acceder a los mismos; en todo caso, el hecho de que se otorgaron descuentos de manera diferenciada a los PERMISIONARIOS que cumplieron con los requisitos correspondientes, constituye una conducta ajena al presente procedimiento y que interpreta equivocadamente la AI al no haber valorado las circunstancias y condiciones reales de cada obligado al pago de la contraprestación por derecho de acceso y tampoco consideró que en su momento a los permisionarios de SITIO 300 tampoco se le aplicaron determinados descuentos, precisamente por no estar en igualdad de condiciones.

Los descuentos o quitas que se aplicaron no pueden ser considerados como una disminución de la contraprestación pactada, porque fueron temporales y previo cumplimiento de requisitos aplicables, siendo que EXCELENCIA NO ha pagado sus obligaciones y sorprende que el AICM haya permanecido inerte ante esta situación.[576]

Los argumentos anteriores resultan **inoperantes,** dado que **no combaten** el OPR.

---

[575] Páginas 5 (párrafos cuarto y quinto), 26 (últimos cuatro párrafos), 27 (primeros cinco párrafos), 28 (todo), 31 (párrafo segundo), 35 (segundo párrafo), 36 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 8 (párrafos tercero y cuarto), 35 (todo salvo el primer párrafo), 36 (todo salvo el último párrafo), 37 (todo salvo el primer párrafo), 47 (primer párrafo) y 48 (primer párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN; y 6 (párrafos tercero y cuarto) 33 (todo), 34 (todo menos el penúltimo párrafo), 35 (todo), 36 (primer párrafo), 38 (último párrafo), 39 (primer párrafo), 44 (segundo párrafo) y 45 (tercer párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

[576] Página 29 (párrafos primero a tercero), 30 (primero, antepenúltimo y último párrafos) y 33 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300, 38 (todo salvo una parte del tercer párrafo) y 39 (segundo y penúltimo párrafos), 40 (antepenúltimo y último párrafos), 41 (parte del primer párrafo y parte del segundo párrafo) y 43 (segundo párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN, así como 36 (parte de los párrafos segundo y tercero y último párrafo), 37 (párrafos primero y tercero –una parte-), 38 (parte de los párrafos tercero y quinto), 41 (último párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

En la sección: "*VIII. Objeto / Efecto de la Conducta*" del OPR se indica que durante la investigación: "*se observaron, tal y como se señaló en la sección anterior del presente documento, dos conductas que se adecuan al supuesto normativo previsto en la fracción X del artículo 10 de la LFCE* [...]".[577]

La primera de esas dos conductas se refiere al establecimiento: "*de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*" misma que incluye, por una parte, el establecimiento de cláusulas discriminatorias en los convenios entre AICM con los PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES: "*en materia del incremento proporcional al número de unidades que estén prestando el servicio, así como la inclusión de cláusulas discriminatorias que incorporan un sesgo para preferir a las agrupaciones que operan dentro del aeropuerto*" y, por la otra, "*el otorgamiento de incrementos diferenciados y discriminatorios en las autorizaciones para el aumento de unidades a distintas agrupaciones que se encontraban en igualdad de condiciones*".

La segunda de esas conductas se refiere al: "*establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES, no obstante estar en igualdad de circunstancias, con posterioridad a la realización de la citada subasta pública*".

La conducta atribuida a las AGRUPACIONES en el OPR no se refiere al establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el servicio de acceso a las agrupaciones, en tanto esta última fue imputada únicamente al AICM.

En efecto, en el resolutivo "*TERCERO*" del OPR, se ordena emplazar a: [redacted] *por su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE*". En el mismo resolutivo se indica que ello se deriva de que suscribieron y firmaron: "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".

Asimismo, del contenido de las consideraciones del OPR se advierte que en el apartado: "*IX. Participación de las agrupaciones en la conducta investigada*" se exponen "*los razonamientos por los que se determina la probable participación de las AGRUPACIONES en la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE*".

Así, en el inciso "*a) Intermediación de las AGRUPACIONES entre los PERMISIONARIOS y AICM*" se señala que del contenido de los convenios celebrados entre las agrupaciones y el AICM, incluyendo los convenios modificatorios, así como los instrumentos notariales proporcionados por las distintas agrupaciones, en donde se establece su objeto social por el cual se: "*confirma la naturaleza de las AGRUPACIONES como intermediarios ente AICM y los PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO DE TAXI*".[578]

Por otra parte, en el inciso "*b) Relación contractual por parte de las AGRUPACIONES y AICM*" se indica que el AICM cuenta con relaciones jurídicas para la prestación del SERVICIO DE TAXI, regidas por cada uno de los convenios celebrados con cada agrupación, así como los convenios de acceso a la zona federal con cada uno de los permisionarios, de los cuales se desprende:

Eliminado: diez palabras.

[577] Página 83 del OPR.
[578] Página 94 del OPR.

(i) La celebración de acuerdos de voluntades entre el AICM y "*las AGRUPACIONES* [**] *que contribuyen a la originación y permanencia de actos con el objeto y posible efecto contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia al desplazar e impedir el acceso de otros agentes económicos al mercado de la prestación del SERVICIO DE TAXI desde el AEROPUERTO*".

(ii) Que en diversas cláusulas de los convenios: "*se establecen los parámetros a seguir en los supuestos de incremento del parque vehicular*";

(iii) Que "[el] *AICM junto con* [**] *de manera formal, acordaron una distribución proporcional en los incrementos del parque vehicular, participando ambos en la consecución de los efectos de las probables conductas que actualizan el supuesto de la práctica monopólica investigada*";

(iv) Los convenios del AICM con [**] establecen que la agrupación tendrá: "*primacía frente a terceros para ser titulares de los nuevos convenios de acceso a la zona federal", por lo cual si bien no se desprenden condiciones que: "limiten de forma expresa al proceso de competencia, sí establecen una clara ventaja para los competidores que se encuentran prestando el SERVICIO DE TAXI frente a posibles nuevos participantes disminuyendo los incentivos y la capacidad que éstos podrían tener para acceder al mercado*".

(v) Que para el caso de [**] su convenio no contiene cláusula referente al incremento del padrón vehicular, y

(vi) Que si bien "[el] *AICM y las AGRUPACIONES han pactado diversas formas de incremento al parque vehicular, derivado de las cláusulas donde se establece un incremento proporcional a todos los participantes ya establecidos, estas cláusulas, suponiendo sin conceder, las podrían hacer valer todas las AGRUPACIONES aun cuando no sean ellas quienes expresamente las hayan suscrito*".

(vii) Que ello tendría como consecuencia: "*la perpetuación de la presencia en el mercado de cada una de las AGRUPACIONES*".

En el apartado "*c) Indicios de condiciones contrarias al proceso de competencia*" se hace referencia que derivado de un acta de asamblea del Consejo de Administración de AICM, se desprende: "*que siguiendo el orden cronológico entre la negociación y la celebración de los contratos, se pueden establecer las condiciones negociadas por* [**] *las que, en mayor o menor medida, terminaron plasmadas en su contrato celebrado con AICM. Como se observa de la lectura de la referida cláusula "DECIMA SEGUNDA", siguió las líneas generales derivadas de la negociación que obra en el acta denominada "*[**] *dicha negociación tuvo tal injerencia que de manera presuntiva se puede vincular la forma en que se determinó el incremento del padrón vehicular, así como la asignación de los nuevos permisos*" lo cual "*deja entrever que las negociaciones realizadas por parte de* [**] *con AICM propiciaron las condiciones preferentes en su contrato así como los incrementos en el parque vehicular que inhiben el proceso de competencia y libre concurrencia*". Asimismo, se concluyó que: "*las AGRUPACIONES al fungir como representantes entre AICM y los PERMISIONARIOS en la prestación del SERVICIO DE TAXI, en conjunto con los términos en los que han establecido*

Eliminado: cuarenta y cuatro palabras.

condiciones más favorables respecto de posibles competidores, presuntivamente han participado en la comisión de la probable práctica monopólica investigada [...]".[579]

De lo anterior se advierte que en realidad la conducta atribuida a las agrupaciones de taxis, incluyendo a PORTO TAXI, YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN se refiere, como señala el punto resolutivo "*TERCERO*" del OPR, a la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*" y que se refiere únicamente al establecimiento "*de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*" y no al "*establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES, no obstante estar en igualdad de circunstancias, con posterioridad a la realización de la citada subasta pública*".

De esta forma, con los argumentos indicados las AGRUPACIONES no combaten la imputación presuntiva realizada en su contra en el OPR.

3.2.3. Igualdad de condiciones.

El AICM señaló:[580]

> **Para considerar que una conducta se adecua al supuesto legal previsto en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE, es necesario que los agentes económicos respecto de los cuales presuntamente se establecieron las distintas condiciones de venta del SERVICIO DE TAXI se encuentren en igualdad de condiciones; en el caso, las AGRUPACIONES y EXCELENCIA no son agentes económicos que se encontraban, ni se encuentran en igualdad de condiciones y, por ello, niego que haya establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos que se encontraban en igualdad de condiciones. Ello, por lo siguiente:**
>
> **1. El quince de septiembre de dos mil ocho celebré un contrato de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO con EXCELENCIA, y entre las obligaciones que adquirió EXCELENCIA en dicho contrato, se encuentra el pago de las contraprestaciones. Ante la falta de pago de las contraprestaciones estipuladas en la cláusula [redacted] por EXCELENCIA, inicié el procedimiento de rescisión extrajudicial del contrato de mérito, el cual quedó rescindido al treinta de marzo de dos mil diez. Posteriormente, el veintiuno de noviembre de dos mil doce el Juez Sexto de Distrito en Materia Civil en el DF resolvió declarar judicialmente rescindido el contrato de mérito. Por ello, las AGRUPACIONES y EXCELENCIA no estuvieron ni están en igualdad de condiciones porque EXCELENCIA no tiene celebrado contrato de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO pues fue rescindido, y para prestar el SERVICIO DE TAXI es necesario tener suscrito conmigo un contrato del SERVICIO ACCESO.**
>
> **EXCELENCIA ha omitido pagar las contraprestaciones a que se obligó por el acceso a zona**

Eliminado: dos palabras.

[579] Página 97 del OPR.
[580] Páginas 22 (párrafos cuarto, quinto y último) a 27 de la contestación al OPR del AICM.

federal del AEROPUERTO, lo que ha provocado que yo haya tenido que acudir ante distintos Juzgados y Tribunales a promover diversas acciones en contra de la denunciante, para que sean dichos juzgadores y magistrados quienes resuelvan los casos ante ellos sometidos y determinen lo que en Derecho corresponda; por mi parte ello ha implicado un desgaste de recursos humanos y financieros.[581]

2. EXCELENCIA es la única persona moral con carácter de permisionario que detentó un contrato de acceso a zona federal que amparó la operación de trescientos automóviles en el AEROPUERTO. Asimismo, es la única persona moral a la que SCT le otorgó el permiso para operar con trescientas UNIDADES (aunque dicho permiso también ha sido sujeto de juicios y actualmente se encuentra en litigio); por lo que hace a los restantes prestadores del SERVICIO DE TAXI, la SCT les otorga permisos individuales a personas físicas, los cuales se asocian en AGRUPACIONES, sin que ello signifique que éstas sean quienes detenten o posean los derechos otorgados a las personas físicas derivados de los contratos de acceso a zona federal.[582]

3. B **por concepto de acceso a zona federal y arrendamiento, lo que también ha provocado que haya tenido que acudir ante los tribunales federales a iniciar acciones en contra de** B

Por ello, las otras AGRUPACIONES por un lado, y EXCELENCIA y CONFORT por el otro, no pueden ser considerados en igualdad de condiciones, pues estos últimos mantenían B **conmigo.**

Tengo normas que rigen mi actuar, como el MANUAL DE SERVICIOS, el cual tiene como propósito establecer las políticas para la comercialización de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en el AEROPUERTO con el fin de garantizar las mejores condiciones en términos de equidad, competitividad, eficiencia, e imparcialidad. En el numeral 20 del apartado "*V. POLÍTICAS*" de dicho manual, se establece que: "[...] B

B

En consecuencia, la celebración de instrumentos jurídicos para la prestación de servicios en el AEROPUERTO está condicionada a que mis clientes se encuentren al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones, y si no lo están y mantienen adeudos, entonces no están en igualdad de condiciones con quienes sí lo están. De no diferenciar entre quienes cumplen de quienes no, en especial con el pago de contraprestaciones pactadas, se estimularía el incumplimiento generalizado de obligaciones.

Ello es lógico, coherente y sano, pues el cumplimiento de las obligaciones contribuye a

581 Páginas 22 a 24 de la contestación al OPR del AICM.
582 Páginas 9 (último párrafo), 10 (primeros dos párrafos) y 25 (párrafos tercero a quinto) de la contestación al OPR del AICM.

Eliminado: cincuenta palabras.

mantener una sana economía. De alentarse el incumplimiento generalizado de obligación, es en un caso extremo nos llevaría a una crisis económica.[583]

Los argumentos que realiza el AICM que han sido sintetizados plantean que no existía una igualdad de condiciones entre EXCELENCIA y [B] por una parte, y el resto de las AGRUPACIONES.

En este sentido, debe señalarse en primer lugar que las imputaciones presuntivas realizadas en el OPR no se basan exclusivamente en el hecho de que hubiera existido un trato discriminatorio entre EXCELENCIA y las AGRUPACIONES; tampoco se basan únicamente en el trato discriminatorio entre CONFORT y las AGRUPACIONES.

Por lo que hace al aumento discriminatorio en el reparto de UNIDADES, el OPR indica lo siguiente:

"[...]

De los elementos recabados en la investigación se observa que AICM aplicó distintos criterios o metodologías, en ocasiones inconsistentes, para la asignación de UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE ACCESO.

En efecto, para la inclusión de las trescientas UNIDADES con las que originalmente operaría EXCELENCIA, tuvo como origen el proceso de subasta pública identificada con el número SP-03/2008.

Por su parte, cuando se le preguntó al SUBDIRECTOR, cuál fue la metodología para asignar las nuevas UNIDADES a determinadas AGRUPACIONES, derivado del incremento, respondió:

[**]

Por su parte AICM, en el desahogo a un requerimiento de información especificó lo siguiente:

"Los criterios y/o requisitos que se establecieron para el otorgamiento de dicho aumento, se basaron en que se repartirían [**] permisos de manera proporcional a las empresas que resultaran de la división de Sitio 300, por lo que los requisitos que deberían cumplir son los relativos al propio permiso expedido por la SCT y derivar de la división de la señalada agrupación."

"La empresa a la que no se le otorgó la autorización fue Excelencia, toda vez que todavía no prestaba los servicios y no derivó de la división de Sitio 300 conforme al acuerdo del Consejo de administración."

Más aún, en el numeral veintiséis del mismo requerimiento de información, se le preguntó lo siguiente:

[583] Páginas 24 y 26 de la contestación al OPR del AICM.

Eliminado: cien o s-n a y seis palabras.

"26) Si el AICM ha otorgado a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicio de transporte federal de pasajeros, de y hacia el aeropuerto de los años 2008 a la fecha de emisión del presente oficio, autorizaciones para el aumento de unidades para la operación y explotación de este servicio, diversas a las autorizaciones a las que se hace referencia en el inciso a) del numeral 2.5. De ser el caso señale:

f) El mecanismo (adjudicación directa, subasta, concurso, etc.), por el cual fueron otorgadas las autorizaciones, y porque al existir la necesidad de aumentar el número de unidades para la prestación del servicio se implementó dicho mecanismo y no otro.

- *No se implementó mecanismo alguno de adjudicación, dichos permisos derivaron de las negociaciones sostenidas para la división de la empresa Sitio 300.*
- *Se consideró la asignación de* ** *contratos distribuidos de manera proporcional entre las agrupaciones que derivaron de Sitio 300."*

De igual manera, en la comparecencia del representante legal de PORTO TAXI, a pregunta expresa, contestó lo siguiente:

**

Por otro lado, durante la investigación, tal y como se ha señalado, se solicitaron los convenios de las personas físicas, así como de las personas morales, que han firmado con AICM, relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI. De las constancias que obran en el EXPEDIENTE se observa que en la mayoría de los contratos y/o convenios a que se ha hecho referencia en el presente apartado, en su cuerpo clausular se desprenden términos y condiciones restrictivas tocantes al incremento del parque vehicular de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI.

A manera de ejemplo, se cita la cláusula sexta del contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos entre AICM y un permisionario, del cual se observa lo siguiente:

"SEXTA.- Cuando por necesidades aeroportuarias AICM realice el incremento del PADRÓN VEHICULAR, los nuevos contratos de acceso a zona federal se asignarán a todas las agrupaciones y/o sociedades que en ese momento participen en la prestación del SERVICIO, distribuyéndose de manera proporcional al número de UNIDADES, es decir taxis, que representen cada una de dichas agrupaciones y/o sociedades".

Asimismo, se cita la cláusula décimo segunda del "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO..." celebrado entre AICM y ** *el siete de septiembre de dos mil diez, de la cual se observa lo siguiente:*

**

Eliminado: ciento cincuenta y dos palabras.

Al respecto, de la lectura de estas cláusulas se advierte el establecimiento para el caso de que se realice una ampliación del padrón vehicular, del derecho para el PERMISIONARIO y/o agrupación o persona moral signante, de que las nuevas UNIDADES se asignarán de forma proporcional al número de UNIDADES con que cuenten en ese momento la agrupación o entidad a la que pertenecen para la prestación del SERVICIO DE TAXI; así como la obligación para AICM de ofertar los nuevos permisos en dichas condiciones.

Al respecto, también resulta importante aclarar que en los Convenios celebrados el veintidós de agosto de dos mil ocho por AICM y [redacted] AICM y [redacted] el siete de julio de dos mil ocho, se observa el siguiente texto:

[redacted]

Por lo anterior, se concluye de manera presuntiva, que no existe realmente un procedimiento o metodología al cual se haya apegado AICM para la asignación de nuevas UNIDADES, sino que ha establecido distintas metodologías o criterios en la asignación de UNIDADES para las AGRUPACIONES respecto del SERVICIO DE ACCESO, lo que representa un trato diferenciado entre las distintas AGRUPACIONES (así como a los PERMISIONARIOS)

Esta conclusión es consistente con los datos aportados por AICM al analizar el cuadro que anexó con el número uno en el desahogo al requerimiento de información DGIPMR-CFCE-2014-004, presentado en la COFECE el quince de septiembre de dos mil catorce, transcrito en hojas anteriores del presente documento, y en el cual de la interpretación de este cuadro se puede observar lo siguiente:

- *El procedimiento de licitación o subasta, si bien está especificado en algunos contratos con PERMISIONARIOS o AGRUPACIONES, sólo se ha utilizado en una ocasión; cuando ingresó EXCELENCIA al AEROPUERTO.*

- *Según la metodología o criterio expuesto por AICM, para obtener el aumento de UNIDADES, era necesario que la agrupación resultara de la escisión de SITIO 300 y cumplir con los relativos al permiso expedido por la SCT. Al respecto, es de señalar, de conformidad con el cuadro que presentó AICM, que este criterio no se cumplió en los siguientes casos:*

  - *PORTO TAXI es una agrupación que no se formó de la escisión de SITIO 300, y en dos mil nueve se le otorgaron [redacted] UNIDADES, sin que posteriormente se le asignaran más.*

  - [redacted] *sí es una empresa que se derivó de la escisión de SITIO 300 y que presumiblemente cumple con los demás requisitos. A esta agrupación* [redacted]

[redacted]

- *Otro de los criterios o metodología que se observa en lo señalado tanto por el SUBDIRECTOR, los Convenios celebrados entre PERMISIONARIOS y AICM, Convenios celebrados entre AGRUPACIONES y AICM; así como con PORTO TAXI, consiste en que el incremento se haría de manera proporcional. Al respecto,*

Eliminado: ciento ochenta y ocho palabras.

es de señalar, de conformidad con el citado cuadro que presentó AICM, que este criterio no se cumplió en los siguientes casos:

- *En el año dos mil diez, [redacted] era la agrupación con más UNIDADES [redacted] y en el dos mil once solamente se les incrementó en [redacted] mientras que a NUEVA IMAGEN (que en el dos mil diez tenía [redacted] UNIDADES) se le incrementaron [redacted] nuevas UNIDADES; por su parte en el mismo año, a YELLOW CAB se le incrementó con [redacted] nuevas UNIDADES (siendo que en el dos mil diez sólo tenía [redacted]). De esta manera, en dos mil diez recibió más UNIDADES quien menos tenía; lo anterior es divergente al criterio o metodología señalada por AICM.*
- *A [redacted] UNIDADES, aunque sí participa en la prestación del SERVICIO DE TAXI, por lo que en virtud del criterio esbozado, aunque tuviera menor participación que las demás AGRUPACIONES, sí se les debió haber asignado el número proporcional (positivo) correspondiente a su saldo de parque vehicular.*
- *A [redacted] se le incrementó sólo una vez el número de nuevas UNIDADES en una cantidad de [redacted] sin embargo, se le debió haber asignado el número proporcional a su parque vehicular, el cual sería de [redacted] UNIDADES acorde a su participación de mercado en el año de dos mil nueve de [redacted] en tanto que se le incrementó en una proporción de [redacted] respecto al incremento total de nuevas UNIDADES.*

En la siguiente tabla se hace evidente que la asignación de las nuevas UNIDADES no respetó el criterio de aumento proporcional al que hicieron alusión tanto el SUBDIRECTOR, los Convenios celebrados entre PERMISIONARIOS y AICM, Convenios celebrados entre AGRUPACIONES y AICM; así como con [redacted] De hecho, se observa que para agrupaciones que se escindieron de [redacted] por ejemplo [redacted] AICM otorgó los aumentos de forma discriminatoria".

En este aspecto, en la propia Tabla 7 se advierten los números respecto de las nuevas unidades, y posteriormente, si bien se indica que derivado de ello se ocasionó "*de facto que el SERVICIO DE ACCESO se preste en condiciones diferentes para las AGRUPACIONES y EXCELENCIA*", también se indica que no existe una consistencia entre los repartos realizados entre las propias AGRUPACIONES, como PORTO TAXI. De hecho, el propio OPR indica que a pesar de los argumentos del SUBDIRECTOR, ello no sería suficiente para explicar por qué a [redacted] no se le ha otorgado el beneficio de aumento de las unidades durante dos mil nueve a dos mil catorce, a pesar de que cumple con las condiciones para ello, pero además indica que ello no "*explica la razón por la que en el año dos mil diez no se le otorgaron nuevas UNIDADES a [redacted] o por qué en dos mil once no se benefició a [redacted] con un incremento; o bien que en dos mil trece se aumentara el parque vehicular a [redacted] y que en el año de dos mil catorce el único beneficiado fuera [redacted] En cualquier caso se observa que tales incrementos no se repartieron con base en un criterio uniforme, ni de manera proporcional, como fueron pactados en los contratos y como quedó evidenciado en la parte conducente del presente documento*"[584] y que "*al momento en que AICM estableció distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, al haber utilizado criterios o metodologías distintas para la asignación de nuevas UNIDADES, lo realizó no solo respecto de [redacted] sino de [redacted] quienes bajo su propio estándar estaban en igualdad de condiciones*".[585]

[584] Página 63 del OPR.
[585] *Ídem.*

Eliminado: setenta y cinco palabras.

Por otra parte, por lo que hace a la imputación presuntiva respecto del otorgamiento de descuentos o quitas, el OPR indica lo siguiente:

> "*De esta forma, de las constancias del EXPEDIENTE se observa la aceptación expresa por parte de AICM de haber proporcionado descuentos a AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI, en virtud de los sucesos ocurridos por el impacto del virus de la influenza AH1N1,* [sic] *así como por el cese de operaciones de "Mexicana de Aviación", durante los años dos mil nueve, dos mil diez y dos mil once respectivamente.*
>
> *En este sentido se observó que los descuentos o quitas fueron aplicados en temporalidades distintas a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI. Es decir, no existe una razón clara de por qué AICM prolongó las quitas o descuentos a algunos permisionarios y a otros no.*
>
> *Ahora bien, esta COMISIÓN no pierde de vista que AICM, en su escrito de quince de septiembre de dos mil catorce señala que el descuento no fue aplicado a AGRUPACIONES que tuvieran algún juicio en contra de AICM; hubieran tenido algún adeudo o no hayan cumplido con la entrega de la garantía (entre éstas EXCELENCIA). Asimismo, señala que la duración en la aplicación de los descuentos varía dependiendo de la supuestas afectaciones sufridas por cada AGRUPACIÓN de forma diferenciada (y que se expresa dicho daño con el número de UNIDADES con las que contaban cada AGRUPACIÓN), y, en el caso del descuento derivado del cierre de Mexicana, por ocurrir únicamente la afectación en la terminal uno del AEROPUERTO.*
>
> *En este sentido, sin prejuzgar sobre la validez de estos argumentos, y suponiendo sin conceder que estuviera justificada la decisión de no dar descuentos a quienes tuvieran algún adeudo o juicio contra AICM, de la Tabla 9, se observa que a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI y cumplían con los requisitos impuestos por AICM, dichos descuentos les fueron aplicados de forma discrecional y diferenciada en lo que respecta a la duración de los mismos otorgados con temporalidades distintas.*
>
> *En la tablas proporcionadas por AICM podemos observar que el descuento del 20% (veinte por ciento) sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO, otorgado con motivo del virus de la influenza AH1N1* [sic] *en dos mil nueve, AICM lo aplicó a SITIO 300, CONFORT, YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, por una duración de* [redacted]
>
> *Asimismo, de esta tabla también se advierte que el descuento del 35% (treinta y cinco por ciento) sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO, otorgado con motivo del cese de operaciones de "Mexicana de Aviación", AICM lo aplicó a SITIO 300, CONFORT, YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN, y SITIO 300 entre dos mil diez y dos mil once, por* [redacted] *descuento que continuó aplicándose, aunque discontinuamente en virtud de una ampliación de prórroga en un monto equivalente al 20% (veinte por ciento) sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO, a SITIO 300, CONFORT, YELLOW CAB, PORTO TAXI y NUEVA IMAGEN por una duración de* [redacted] *les aplicaron en el mismo mes el descuento por ampliación de prórroga por el cierre de Mexicana de Aviación.*
>
> *Sin embargo, suponiendo sin conceder que estos criterios se hubieran aplicado, con base en la información presentada por AICM, las temporalidades aplicadas a cada agrupación no se soportan con los datos presentados por AICM. Es decir, no existe evidencia clara de por qué AICM prolongó las quitas o descuentos a algunos AGRUPACIONES y a otras no.*
>
> *Si bien se puede justificar la aplicación tardía de dichos descuentos porque algunas agrupaciones no estuvieron al corriente con sus pagos y garantías, no se explica el por qué AICM otorgó duraciones más largas, medidas en meses de los descuentos, para algunas AGRUPACIONES.*
>
> [...]

Eliminado: cincuenta y seis palabras.

*De la información presentada en las tablas anteriores se puede tomar como ejemplo, el descuento de la influenza: AICM otorgó la misma duración de tres meses en la aplicación del beneficio tanto a CONFORT como a YELLOW CAB, aun cuando el primero tenía ** UNIDADES y el segundo ** UNIDADES **

*De la misma manera, en el caso del descuento por concepto de la prórroga por el cierre de Mexicana de Aviación, AICM otorgó un periodo de ** meses de descuento a ** teniendo ** UNIDADES en tanto que a ** le otorgó ** teniendo ** ** UNIDADES que ** en dos mil once.*

*De esta forma, de la información aportada por AICM no se observa un criterio específico, mediante el cual otorgó los descuentos aludidos. De hecho en la tabla siguiente se muestra que la aplicación de los descuentos se otorgó bajo distintas condiciones, siendo ** ** que obtuvieron los mayores descuentos, medidos estos por el descuento promedio y por el número de meses que se recibieron dichos aumentos.*

[...]

En este sentido se tienen por reproducidas aquí los razonamientos que se expusieron en este mismo apartado pero de la conducta referida al aumento de las UNIDADES, como si a la letra se insertasen en obvio de excesivas repeticiones.

No obstante lo anterior, no se pierde de vista que en el caso de EXCELENCIA, AICM manifestó que no aplicó estos descuentos toda vez que este agente económico tenía adeudos con AICM.

En este contexto, se podría considerar que EXCELENCIA al tener adeudos con AICM no se encontraba en igualdad de condiciones respecto de aquellos prestadores del SERVICIO DE TAXI que sí fueron beneficiados con los descuentos aplicados por AICM, por lo que podría estar justificado que AICM no otorgara los descuentos a quienes no cumplieron con los requisitos fijados por él mismo.

*Así, suponiendo sin conceder que las razones esgrimidas por AICM se interpretaran en el sentido de atribuirle características diferentes a las AGRUPACIONES y empresas y por ello se considerara que no están en igualdad de condiciones, dichos argumentos no justifican la razón por la cual, como mencionamos en la sección anterior, a ** se le ha otorgado una duración más larga ** en la aplicación del descuento por el concepto de prórroga derivado del cierre de operaciones de "Mexicana de Aviación", aun cuando tiene un número de unidades ** en relación a ** la cual tiene ** UNIDADES y se le otorgó ** de duración en la aplicación de la prórroga, siendo que estas dos agrupaciones cumplían con los parámetros establecidos por AICM.*

En consecuencia de lo anterior, no resulta claro ni transparente la razón por la que AICM trató de manera diferenciada a aquellas AGRUPACIONES que sí cumplieron con los requisitos que el mismo AICM estableció, pues éstas, al encontrarse en igualdad de condiciones se le debía de aplicar los descuentos en los mismos términos.

Por todo lo anterior, se advierten elementos para presumir la conducta de discriminación en el otorgamiento de descuentos toda vez que a agentes económicos que estaban en igualdad de condiciones se les trató de manera distinta, en concordancia con el supuesto contenido en el articulo10, fracción X de la LFCE".[586]

Así, el OPR no basa su imputación exclusivamente en el hecho de que existiera una desigualdad de trato entre EXCELENCIA y las AGRUPACIONES o entre CONFORT y el resto de las AGRUPACIONES.

[586] Páginas 76 a 82 del OPR.

Eliminado: cincuenta y tres palabras.

Específicamente el OPR indicó que existía un trato diferenciado también entre NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y PORTO TAXI; sin embargo, el AICM sólo se refiere al tema de la igualdad de condiciones en los términos planteados y que se analizan en la presente sección, de tal forma que en realidad sus argumentos **no combaten la totalidad** de los elementos en los que se basa la imputación presuntiva realizada en su contra. De hecho, incluso si le asistiera razón, la imputación presuntiva realizada en el OPR subsistiría, en tanto que no existe ninguna explicación en la contestación al OPR de AICM que explique las diferencias a que hace referencia el OPR y que no tienen nada que ver con EXCELENCIA y CONFORT. Por ello, los argumentos que se analizan resultan **inoperantes.**

Lo anterior, considerando que SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN se contradicen cuando señalan que "*no es factible atribuir a EXCELENCIA características diferentes del resto de los permisionarios y por ello se considere que no está en igualdad de condiciones respecto de los mismos*".

Con independencia de lo anterior, para efectos de claridad se realizan las siguientes precisiones:

Sobre el hecho de que la única persona moral permisionaria es EXCELENCIA.

Los argumentos en los que pretende fincar una diferencia entre EXCELENCIA y las AGRUPACIONES basándose en que la primera es la única persona moral que tiene permisos y contrato de acceso a zona federal directamente, resultan **gratuitos** y, por tanto, **inoperantes,** pues la emplazada no señala cómo es que esas circunstancias son relevantes como para justificar un trato diferenciado con respecto a la asignación de UNIDADES y el otorgamiento de descuentos. En este sentido, el OPR señaló que existía una igualdad de condiciones entre las AGRUPACIONES y EXCELENCIA, debido a que tenían que cumplir los mismos estándares para la prestación del SERVICIO DE TAXI; sin embargo, el AICM no explica por qué los mismos estándares señalados no son suficientes para considerar que existe igualdad de condiciones y sólo se refiere a una situación basada en la forma jurídica de quien resultó PERMISIONARIO, sin explicar por qué la misma permite considerar que no debería tratárseles igual para el aumento de unidades o en el otorgamiento de descuentos.

En cualquier caso, aun y cuando EXCELENCIA sea una persona moral titular de un permiso que ampare trescientas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y en virtud de ello haya celebrado directamente un contrato de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI con el mismo número de UNIDADES, el AICM convino con las AGRUPACIONES y con los PERMISIONARIOS asociados a las mismas, al igual que con EXCELENCIA,[587] la obligatoriedad de las "*Características y Condiciones Generales de Operación para la* [prestación del SERVICIO DE TAXI]", de las cuales se advierte que las obligaciones principales que tienen los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES y EXCELENCIA son las mismas, a saber: [i] el pago de una contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO; y [ii] que el SERVICIO DE TAXI se debe prestar de manera ininterrumpida durante las veinticuatro horas del día.

[587] Folios 9463 y 9464 respecto de NUEVA IMAGEN, 9618 y 9619 respeto de YELLOW CAB, 9664 y 9665 respecto de CONFORT, 9781 y 9782 respecto de SITIO 300, 9960 y 9662 respecto de EXCELENCIA, 10042 y 10043 respecto de PORTO TAXI.

En este sentido, en los contratos que celebró el AICM con NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300, respectivamente, se señaló lo siguiente:

Agentes económicos	Contenido
NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300	**
CONFORT	
EXCELENCIA	
PORTO TAXI	

Por su parte, a efecto de demostrar "*El establecimiento de cláusulas discriminatorias en los convenios (incluyendo los convenios modificatorios) entre AICM con los PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES en materia del incremento proporcional al número de UNIDADES que estén prestando el servicio, así como la inclusión de cláusulas discriminatorias que incorporan un sesgo para preferir a las AGRUPACIONES que ya operan dentro del AEROPUERTO, en el procedimiento para determinar el ganador en las subastas públicas para incrementar el número de UNIDADES*" analizado en el OPR,[592] se agrega la siguiente tabla en la cual se aprecia claramente la diferencia de cláusulas que suscribió el AICM con las AGRUPACIONES, y a su vez, del contrato de acceso a zona federal que suscribió con EXCELENCIA:

Agente Económico	Instrumento jurídico celebrado con el AICM	Fecha de celebración	Contenido de la cláusula referente al otorgamiento de incrementos diferenciados y discriminatorios en las autorizaciones para el aumento de UNIDADES.
NUEVA IMAGEN	CONVENIO DE NUEVA IMAGEN.[593]	Veintidós de agosto de dos mil ocho	**

[588] Folios 9465 respecto de NUEVA IMAGEN, 9548 respecto de YELLOW CAB y 9783 respecto de SITIO 300.
[589] Folio 9667.
[590] Folio 9964.
[591] Folio 10044.
[592] Página 83 del OPR.
[593] Folios 9458 a 9540.

Eliminado: doscientos cincuenta y tres palabras.

			[redacted]
YELLOW CAB	CONVENIO DE YELLOW CAB[595]	Veintisiete de febrero de dos mil nueve	
	CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB.[597]	Primero de junio de dos mil doce.	
CONFORT	CONTRATO DE CONFORT.[599]	Siete de julio de dos mil ocho.	

Eliminado: una columna completa.

[594] Folio 9466.
[595] Folios 9541 a 9616.
[596] Folios 9549 y 9550.
[597] Folios 9617 a 9660.
[598] Folios 9622.
[599] Folios 9661 a 9724.
[600] Folio 9668.

SITIO 300	CONVENIO DE SITIO 300.[601]	Siete de septiembre de dos mil diez.	**
EXCELENCIA	*"CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO[...]".*[602]	Quince de septiembre de dos mil ocho.	No aplica.
PORTO TAXI	CONTRATO DE PORTO TAXI.[604]	Veintinueve de mayo de dos mil seis.	No aplica.
	CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI.[605]	Veintinueve de agosto de dos mil once.	No aplica.
	SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI.[606]	Primero de junio de dos mil doce	**

En este orden de ideas, el razonamiento de AICM es **inoperante** también por estar basado en **premisas erróneas**, pues EXCELENCIA firmó su respectivo contrato de acceso a zona federal con los mismos derechos y las mismas obligaciones que el resto de los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES, por lo cual no existía diferencia alguna entre ellos, con excepción de la cláusula relativa al incremento de UNIDADES, lo cual evidencia que, de entrada, dio un trato diferenciado a agentes económicos que se encontraban en ese momento en igualdad de condiciones, independientemente de la cantidad de UNIDADES que amparaba el permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI o el contrato de acceso a zona federal.

Asimismo, por lo que hace a su señalamiento consistente en que las AGRUPACIONES no son quienes detentan o poseen los derechos otorgados por los contratos de acceso a zona federal, se remite al AICM al apartado "*Los contratos no obstaculizan la libre competencia.*", inciso c, en el cual se atiende

Eliminado: ciento veintiún palabras.

[601] Folios 9777 a 9955.
[602] Folio 9785.
[603] Folios 9956 a 10038.
[604] Folios 10039 a 10072.
[605] Folios 10078 a 10081.
[606] Folios 10082 a 10129.
[607] Folio 10087.

de forma específica este tipo de señalamientos. De cualquier forma, debe señalarse que las cláusulas en las que se establecieron los incrementos de UNIDADES a través del otorgamiento de nuevos convenios de acceso a zona federal, se pactaron con las AGRUPACIONES y con los PERMISIONARIOS asociados a éstas, respectivamente;[608] por ejemplo, en ambos instrumentos jurídicos se estipuló: "[…] ** ** […] [énfasis añadido]";[609] en este sentido, aunque se establecen prerrogativas que si bien les podría corresponder ejercer a los PERMISIONARIOS, están condicionadas a que éstos la ejerzan por conducto de las AGRUPACIONES a las que se encuentren asociados, por lo que de *facto* el incremento de UNIDADES se otorga a las AGRUPACIONES.

Sobre la supuesta inexistencia del contrato con EXCELENCIA

Por lo que hace al argumento respecto de la supuesta inexistencia del contrato celebrado entre el AICM y EXCELENCIA, se señala lo siguiente.

Si bien es cierto que en la sentencia dictada el veintiuno de noviembre de dos mil doce por el JUEZ SEXTO en el Juicio Ordinario Mercantil B promovido por EXCELENCIA en contra del AICM, se resolvió, entre otras cosas, lo siguiente: "[…] B B B […]";[610] también es cierto que el cinco de agosto de dos mil trece, AICM y EXCELENCIA suscribieron el CONVENIO TRANSACCIONAL, cuya cláusula décima "B" estipuló que: "[…] B B [contrato de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrado entre el AICM y EXCELENCIA el quince de septiembre de dos mil ocho] B B [611] B

Eliminado: doscientas ochenta palabras.

---

[608] Véase la valoración de las pruebas identificadas con los numerales "24" y "25" del apartado denominado "*Análisis de las pruebas que sustentan las imputaciones del OPR.*" de la presente resolución.

[609] Folios 9785 y 17618. Se toma como ejemplo el convenio celebrado entre el AICM y SITIO 300; así como el convenio de acceso a zona federal celebrado entre el AICM y uno de los permisionarios asociados a SITIO 300, ambos de fecha siete de septiembre de dos mil diez.

[610] Folios 9044 y 9045. Dicha sentencia fue confirmada en este aspecto por el B B promovidos por el AICM y EXCELENCIA, respectivamente, de conformidad con el antecedente B del CONVENIO TRANSACCIONAL (folio 36963).

[611] En el mismo CONVENIO TRANSACCIONAL, en los antecedentes B se menciona que esos convenios modificatorios son: B

B

B […] [énfasis añadido]".[612]

Por ello, es evidente que por medio del CONVENIO TRANSACCIONAL, EXCELENCIA y el AICM acordaron que el contrato de acceso a zona federal y estacionamiento que habían celebrado el quince de septiembre de dos mil ocho seguiría subsistiendo, aunque se hubiera tenido por rescindido desde el treinta de marzo de dos mil diez, y estuvieron de acuerdo en que ese CONVENIO TRANSACCIONAL tuviera la categoría de "sentencia ejecutoriada", obligándose a cumplirlo en todo momento.

Así, no es verdad que el contrato de acceso a zona federal y estacionamiento haya quedado rescindido por la sentencia emitida por el JUEZ SEXTO en el expediente B pues fue en virtud del multicitado CONVENIO TRANSACCIONAL que el contrato de acceso a zona federal celebrado por EXCELENCIA y el AICM estuvo nuevamente vigente.

El AICM pretende tergiversar la información proporcionada en su contestación desconociendo el propio CONVENIO TRANSACCIONAL del que es parte, que es incluso posterior a la sentencia que refiere, y que refleja su voluntad para continuar la relación contractual iniciada con EXCELENCIA el quince de septiembre de dos mil ocho.

Así, el AICM no logra acreditar que EXCELENCIA estuviera en un supuesto distinto a los demás PERMISIONARIOS o AGRUPACIONES por no tener celebrado un contrato de acceso a zona federal, que, de conformidad con el análisis de este apartado, sí se tenía celebrado. Ello con independencia de las fechas en las cuales se habrían dado las situaciones discriminaciones y la fecha del CONVENIO TRANSACCIONAL, lo cual se abunda en los siguientes párrafos.

Sobre la supuesta existencia de adeudos para justificar la discriminación en el reparto de UNIDADES.

Ahora bien, en los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES se pactaron condiciones distintas en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO respecto del incremento de UNIDADES para las

B

B […]". Página 2, folio 36966.

[612] Folio 36978.

Eliminado: trescientas palabras.

AGRUPACIONES; es decir, el "*beneficio*" otorgado por el AICM varía de agrupación a agrupación y no existe una metodología o criterio uniforme para dicho incremento.

Lo anterior se advierte del numeral veintiséis del requerimiento de información formulado al AICM en la investigación, mediante el oficio número DGIPMR-CFCE-2014-004,[613] en el cual se le preguntó: "*26) Si el AICM ha otorgado a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicio de transporte federal de pasajeros, de y hacia el aeropuerto de los años 2008 a la fecha de emisión del presente oficio, autorizaciones para el aumento de unidades para la operación y explotación de este servicio, diversas a las autorizaciones a las que se hace referencia en el inciso a) del numeral 2.5.* ***De ser el caso señale****: - - - - - f)* ***El mecanismo*** *(adjudicación directa, subasta, concurso, etc.),* ***por el cual fueron otorgadas las autorizaciones****, y porque al existir la necesidad de aumentar el número de unidades para la prestación del servicio se implementó dicho mecanismo y no otro".* A lo cual, el AICM respondió: "***No se implementó mecanismo alguno de adjudicación****, dichos permisos derivaron de las negociaciones sostenidas para la división de la empresa Sitio 300* [...] [énfasis añadido]".[614]

Así, el AICM incluyó distintas cláusulas que son anticompetitivas tanto en los contratos que celebró con los PERMISIONARIOS, como con las AGRUPACIONES, en las que estableció que cualquier incremento en el parque vehicular para el SERVICIO DE TAXI, dependiendo del convenio firmado debe:

a) otorgarse a los prestadores de servicio que ya están dentro del AEROPUERTO en partes iguales;

b) otorgarse de forma proporcional respecto al saldo de parque vehicular existente a cada uno de las AGRUPACIONES ya existentes en el mercado; o bien,

c) en un proceso licitatorio, para el caso de empate con la mejor propuesta solvente que se reciba de cualquier otro participante, la agrupación ya existente tendrá primacía frente a terceros.

Por el contrario, en el contrato de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO celebrado entre EXCELENCIA y el AICM no se pactó cláusula alguna en relación con la asignación de nuevas UNIDADES en caso de que hubiera un incremento en el parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI; en este sentido, el SERVICIO DE ACCESO respecto del incremento de UNIDADES se pactó en condiciones diferentes para las AGRUPACIONES y EXCELENCIA.

En este tenor, la conducta consistente en el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, se materializó en dos momentos: el primero, cuando las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS suscribieron junto con el AICM los respectivos convenios que contienen cláusulas anticompetitivas; en el caso de NUEVA IMAGEN, el veintidós de agosto de dos mil ocho; en el caso de YELLOW CAB, el veintisiete de febrero de dos mil nueve; respecto de SITIO 300, el siete de septiembre de dos mil diez; respecto de CONFORT, el siete de julio de dos mil ocho y en el caso de PORTO TAXI, el primero de junio de dos mil doce.[615]

El segundo momento ocurrió con el otorgamiento de los nuevos contratos de acceso a zona federal con los que finalmente se dio el incremento de UNIDADES; esto último ocurrió en febrero de dos mil

[613] Folios 9437 a 9455.
[614] Visible en el desahogo al requerimiento de información que obra a folios 9450 y 9451.
[615] Véase la valoración de dichos convenios, dentro del apartado de valoración de pruebas de la presente resolución.

nueve con la asignación de [redacted] contratos individuales de acceso a zona federal, en favor de [redacted].

Por ello, es incorrecto el señalamiento respecto a que "[…] *las AGRUPACIONES y EXCELENCIA no son agentes económicos que se encontraran, ni se encuentran en igualdad de condiciones,* ***ya que EXCELENCIA no tiene celebrado con AICM contrato de acceso a zona federal y estacionamiento (porque el contrato que en un principio se celebró posteriormente fue rescindido)*** […] [énfasis añadido]", pues en ambos momentos, suponiendo sin conceder que tuviera razón el AICM, cuando se suscribieron los convenios de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT, así como cuando se otorgaron los [redacted] contratos de acceso a zona federal en favor de PERMISIONARIOS agremiados a [redacted], EXCELENCIA se habría encontrado en igualdad de condiciones con el resto de las AGRUPACIONES respecto de la validez del contrato de acceso a zona federal suscrito con el AICM, así como al corriente en el pago de contraprestaciones por concepto de derecho de acceso a zona federal; lo anterior, toda vez que según el propio CONVENIO TRANSACCIONAL, el adeudo de EXCELENCIA comenzó en el [redacted].

En este sentido, el AICM se limita a realizar una relatoría de hechos tendenciosa, sin demostrar que no existieran las mismas condiciones respecto de la asignación de nuevas UNIDADES a las AGRUPACIONES, utilizando criterios o metodologías distintas; y que otorgó contratos de acceso a zona federal de manera discriminatoria en favor de ciertas AGRUPACIONES y sin seguir una metodología consistente.[616]

Sobre la existencia de adeudos para justificar el otorgamiento diferenciado de descuentos y quitas a [redacted].

Por otra parte, del OPR se advierte que el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al otorgar de forma diferenciada descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por dicho servicio por parte del AICM, se presentó con motivo de tres eventos: 1) la emergencia sanitaria derivada del virus de influenza comúnmente conocido como "*AH1N1*"; 2) el cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias; y 3) la prórroga de los descuentos con motivo del cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias.[617]

Asimismo, en el OPR se señaló que: "[…] ***suponiendo sin conceder que estuviera justificada la decisión de no dar descuentos a quienes tuvieran algún adeudo o juicio contra AICM****, de la Tabla 9,* ***se observa que a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI y cumplían con los requisitos impuestos por AICM, dichos descuentos les fueron aplicados de forma discrecional y diferenciada*** *en lo que respecta a la duración de los mismos otorgados con temporalidades distintas* […] [énfasis añadido]".[618] Asimismo, en el pie de página 188 se indicó que "*tal y como se especificó en el apartado correspondiente, que haberle negado los beneficios o descuentos referidos* [redacted] ***podría haber estado justificado*** *en el entendido que no cumplían con los requisitos*

[616] Páginas 42 a 67 del OPR.
[617] Páginas 67 a 82 del OPR.
[618] Página 76 del OPR. Folio 35146.

Eliminado: treinta y tres palabras.

establecidos (entre ellos no adeudos y juicios en contra del AICM). Sin embargo no justifica el trato diferenciado a los demás agentes económicos que sí estaban en igualdad de circunstancias".

Respecto del otorgamiento de quitas o descuentos en el pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, con motivo de la emergencia sanitaria derivada del virus de influenza ANH1N1, de la evidencia que integra el EXPEDIENTE, en el "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACION DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 24 DE SEPTIEMPRE DE 2009*", presentada en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce por el AICM, se advierte, que en el punto siete de la orden del día se propuso discutir el "[redacted]"[619].

En este sentido, el veinticuatro de septiembre de dos mil nueve, el Consejo de Administración del AICM acordó que se aplicaría un descuento del [redacted] por un periodo de [redacted] durante el ejercicio fiscal dos mil nueve, en el monto de las contraprestaciones mensuales vigentes a los prestadores del SERVICIO DE TAXI, como consecuencia del virus de la influenza ANH1N1, y que para estar en posibilidad de recibir el beneficio anterior, se estableció como requisito que las AGRUPACIONES, invariablemente, estuvieran al corriente en sus obligaciones de pago y en la presentación de sus garantías. Asimismo, se especificó que el periodo de reducción para aplicar el beneficio anterior, se llevaría a cabo en los tres meses siguientes en que se verificara el cumplimiento de las obligaciones, siempre y cuando dicho período no rebasara lo devengado en el ejercicio fiscal del dos mil nueve.

En segundo término, respecto del otorgamiento de quitas o descuentos en el pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, con motivo del cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias; de la evidencia que integra el EXPEDIENTE, en el "*ACTA DE LA CONTINUACIÓN DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. CELEBRADA EL 07 DE OCTUBRE DE 2010*", presentada en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce por el AICM, se advierte que el Consejo de Administración del AICM acordó el siete de octubre de dos mil diez, aplicar una disminución en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, en un [redacted] por ciento para los prestadores del SERVICIO DE TAXI, con motivo del cese de operaciones de las aerolíneas que en su momento componían a Grupo Mexicana; y que la aplicación de dichos descuentos sería aprobada, en cada caso, por el COCOSA, siempre que se cumpliera con los requisitos establecidos para tal efecto, dentro de los que se

Eliminado: cuarenta y nueve palabras.

[619] Folio 10544.

encontraba, estar al corriente en todas sus obligaciones de pago con el AICM al cierre del mes de agosto de dos mil diez.

Asimismo, en dicha acta se especificó que los descuentos con motivo del cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*", tendría un período de vigencia del primero de septiembre de dos mil diez al treinta y uno de enero de dos mil once.

Ahora bien, si se considera que en el CONVENIO TRANSACCIONAL, celebrado el cinco de agosto de dos mil trece entre el AICM y EXCELENCIA, se estipuló que: "[…] ** ** ** […] [énfasis añadido]";[620] es evidente que el adeudo de EXCELENCIA por concepto de contraprestaciones de acceso a zona federal comenzó en el mes de **

En este tenor, si el descuento en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO con motivo de la emergencia sanitaria derivada de la existencia del virus de la influencia ANH1N1, se llevaría a cabo en los tres meses siguientes al veinticuatro de septiembre de dos mil nueve –fecha en que se acordó el descuento–, es decir, en los meses de octubre, noviembre y diciembre del año dos mil nueve; y, por otro lado los adeudos de EXCELENCIA comenzaron en octubre de dos mil nueve, esta autoridad advierte que por lo que hace a EXCELENCIA efectivamente se incumple con uno de los requisitos establecidos por el AICM para el otorgamiento de descuentos en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO con motivo del virus de la influencia ANH1N1, esto es, estar al corriente en sus obligaciones de pago, y por tanto, EXCELENCIA no se encontraba en las mismas condiciones que el resto de las AGRUPACIONES.

Asimismo, si el descuento en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO con motivo del cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*", se llevaría a cabo en periodo comprendido entre el primero de septiembre de dos mil diez al treinta y uno de enero de dos mil once y, por otro lado, los adeudos de EXCELENCIA comenzaron en ** y se prolongaron hasta ** ** se advierte que efectivamente EXCELENCIA incumplió con uno de los requisitos establecidos por el AICM para el otorgamiento de descuentos en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO con motivo del cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*", esto es, estar al corriente en todas sus obligaciones de pago con el AICM al cierre del mes de ** y por tanto, EXCELENCIA no se encontraba en las mismas condiciones que el resto de las AGRUPACIONES.

Finalmente, por lo que hace al otorgamiento de descuentos en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO con motivo de la prórroga relacionada con el cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*", de la evidencia que integra el EXPEDIENTE, particularmente del documento denominado "*PRÓRROGA PARA LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE APOYO PARA CLIENTES DE AEROPUERTO INTERNACIONA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. (AICM) AFECTADOS POR LA SUSPENSIÓN*

[620] Folio 36971.

Eliminado: sesenta y seis palabras.

DE OPERACIONES DE LAS AEROLÍNEAS QUE COMPONEN GRUPO MEXICANA: COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V., MEXICANA INTER, S.A. DE C.V. Y AEROVÍAS CARIBE, S.A. DE C.V.", presentado por el AICM el quince de septiembre de dos mil catorce en la OFICIALÍA, se advierte que el Consejo de Administración del AICM acordó prorrogar el descuento por el cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*" en un [redacted] a los prestadores de servicios del AEROPUERTO, por un periodo de [redacted], sin que se advierta qué requisitos eran los necesarios para tener acceso a dichos descuentos, ni la fecha en que se tomó dicha determinación; por lo tanto, se considera que al ser una prórroga del descuento otorgado con motivo del cese de operación del Grupo "*Mexicana de Aviación*", el periodo de dichos descuentos comenzaría al finalizar el periodo original, y así comprendería el período de febrero a mayo de dos mil diez; y en esta misma lógica, para la aplicabilidad del descuento se exigiría los mismos requisitos que para el descuento original.

En este sentido, dado que existe evidencia en el sentido de que el adeudo de EXCELENCIA por concepto de contraprestaciones de acceso a zona federal comenzó en [redacted] fecha previa al otorgamiento de los descuentos referidos, y que dicho adeudo se prolongó más allá del periodo de [redacted] se concluye que efectivamente EXCELENCIA incumplió con uno de los requisitos establecidos por el AICM para el otorgamiento de descuentos en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO con motivo de la prórroga por el cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*" –estar al corriente en todas sus obligaciones de pago con el AICM–, y por tanto, no se encontraba en igualdad de condiciones con respecto al resto de las AGRUPACIONES.

Lo anterior, con independencia de lo ya señalado en el sentido de que la imputación presuntiva realizada en el OPR no se basa exclusivamente en las diferencias de trato que hubieran existido entre [redacted] y el resto de las AGRUPACIONES.

Supuesta existencia de adeudos por parte de [redacted]

Por lo que hace a los argumentos en los que refiere que [redacted] mantiene adeudos por concepto del SERVICIO DE ACCESO, lo que también ha provocado que haya acudido ante órganos jurisdicciones a reclamar el pago, dicho argumento es **inoperante** por **gratuito** y por **no combatir** el OPR; esto en razón de que por una parte, el AICM no demuestra su dicho, y por el otro, si lo dicho por el AICM fuera cierto y [redacted] mantiene adeudos, luego entonces no existe explicación que soporte el hecho de que dicha agrupación se vio beneficiada con los descuentos en las contraprestaciones con motivo: 1) de la emergencia sanitaria derivada del virus de influenza ANH1N1; y 2) por el cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias.

De la tabla contenida en el OPR, denominada "*Descuentos otorgados a las empresas de taxis, descritos en forma mensual y anual*",[621] se advierte que el descuento del [redacted] sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del virus de la influenza ANH1N1 en dos mil nueve, se otorgó a [redacted] por un periodo de [redacted] meses, durante [redacted] del año dos mil nueve; asimismo, se advierte que el descuento con motivo del cese de operaciones del Grupo "*Mexicana de Aviación*" se otorgó a [redacted] por un periodo de [redacted] meses, de [redacted]

[621] Página 70 a 72 del OPR.

Eliminado: treinta y un palabras.

[redacted] y finalmente que el descuento con motivo de la prórroga por el cierre de Grupo "*Mexicana de Aviación*" se otorgó por tres meses, en el periodo de [redacted] de dos mil once.[622]

En razón de lo anterior, la manifestación que realiza el AICM sobre los adeudos de [redacted] es **gratuita** y **no combate** la imputación que se hizo en su contra con motivo de esta conducta en el OPR, pues [redacted] se vio beneficiada con los descuentos en el pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO. Asimismo, se indica que dichos argumentos **no combaten** el hecho de que los descuentos o quitas fueron aplicados en temporalidades distintas a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI, pues no expone alguna razón que controvierta el haber prolongado las quitas o descuentos de manera diferenciada a las AGRUPACIONES.

En cualquier caso, los adeudos de [redacted] con el AICM, derivados de la falta de pago por las contraprestaciones de acceso a zona federal, de acuerdo con la información proporcionada por el propio AICM,[623] comenzaron, para efectos del contrato de acceso identificado con el número [redacted][624] y para efectos del contrato de acceso identificado con el número [redacted].[625]

Como se señaló previamente, el incremento de UNIDADES autorizado por el AICM a través del otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal, se materializó entre febrero de dos mil nueve y junio de dos mil catorce; por tanto, queda demostrado que el marco temporal en el que se dio el "*El otorgamiento de incrementos diferenciados y discriminatorios en las autorizaciones para el aumento de UNIDADES a distintas agrupaciones que se encontraban en igualdad de condiciones, con posterioridad a la realización de la subasta pública SP-03/2008*"[626] y la fecha de los adeudos de CONFORT y EXCELENCIA no tiene una relación lógica que justifique dicha discriminación, toda vez que los agentes económicos antes señalados, en distintas temporalidades, se encontraban al corriente en sus pagos y, sin embargo, no fueron sujetos del incremento de UNIDADES realizado a través de la suscripción de nuevos contratos de acceso a zona federal con el AICM, sin que el AICM justificara por qué dichos agentes económicos no fueron sujetos del aumento de UNIDADES realizado a partir de febrero de dos mil nueve.

De esta forma, la igualdad de condiciones con el resto de las AGRUPACIONES se refleja en el hecho de que al igual que EXCELENCIA, CONFORT tenía suscritos convenios de acceso a zona federal vigentes y se encontraban al corriente respecto del pago de contraprestaciones por concepto de derecho de acceso a zona federal, cuando: [i] se suscribieron los convenios de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT; y [ii] se otorgaron los [redacted] contratos de acceso a zona federal en favor de PERMISIONARIOS agremiados a PORTO TAXI; por tanto, administrativamente podían ser sujetos del

Eliminado: treinta y tres palabras.

[622] Véase la valoración de la prueba en el apartado de valoración de pruebas de la presente resolución.
[623] De conformidad con el escrito presentado en la OFICIALÍA el veintisiete de enero de dos mil dieciséis. en desahogo a la vista ordenada por el Pleno de la COFECE, en virtud de los compromisos ofrecidos por CONFORT; folios 37003 a 37039.
[624] Folio 37003.
[625] Folio 37004.
[626] Página 83 del OPR.

incremento de UNIDADES.

Asimismo, se le indica que la finalidad de esta COFECE a través del procedimiento de mérito no es fomentar el incumplimiento generalizado de obligaciones, sino, a través de la aplicación de la LFCE, proteger el proceso de competencia y libre concurrencia, mediante la eliminación de prácticas monopólicas para contribuir al funcionamiento eficiente de los mercados; por lo tanto, la manifestación relativa a que "*al no diferenciar entre aquellas personas que si cumplen con sus obligaciones, en especial con el pago de las contraprestaciones, de las personas que no cumplen con las obligaciones pactadas, en especial con el pago de contraprestaciones, se estimularía el incumplimiento generalizado de obligaciones, lo que sin duda estaría enviando un mensaje falso respecto a que el incumplimiento de obligaciones es bueno y no acarrea ninguna consecuencia*" es **inoperante** por **gratuita**.

Por otra parte, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[627]

> **EXCELENCIA no se encontraba en igualdad de condiciones para el otorgamiento de nuevos contratos de acceso por parte del AICM, porque prácticamente desde el inicio de su relación contractual con AICM ha mantenido una constante de incumplimientos, en cuanto a sus obligaciones de pago y de garantizar sus obligaciones contractuales. De esta forma, existen razones para que no se le considerara respecto de alguna prerrogativa que pudiera conceder o aplicar el AICM.**
>
> **No nos encontrábamos en igualdad de condiciones, pues a los PERMISIONARIOS asociados a nosotros, en todo momento el AICM les ha sido exigido el cumplimiento de sus obligaciones contractuales y operativas, como son: el pago de contraprestaciones, constitución de garantías, sustitución de UNIDADES por otras de modelos más recientes y la contraprestación por concepto de revisión de tales unidades vehiculares. Por el contrario, a EXCELENCIA se le ha eximido del cumplimiento de todas estas obligaciones, no obstante, que también se encuentran consignadas en su respectivo contrato. La igualdad de condiciones entre los actores económicos, derivada de los instrumentos contractuales sólo existe de manera formal a manera de simulación por parte de AICM pues EXCELENCIA recibe trato y condiciones preferenciales respecto de nuestros PERMISIONARIOS asociados.**
>
> **Derivado de lo anterior, tampoco es cierto que se hubiera creado incertidumbre de las condiciones del mercado de acceso a la zona federal o que sea cierto que se haya impedido el acceso a nuevos agentes económicos, la expansión de los existentes o establecido ventajas exclusivas.**

---

[627] Páginas 15 (último párrafo), 16 (primer párrafo), 17 (parte del penúltimo párrafo y último párrafo), 23 (párrafos segundo, tercero y cuarto), 24 (párrafo segundo y parte del párrafo cuarto), 26 (primer párrafo), 29 (parte del párrafo primero), 30 (parte del antepenúltimo párrafo), y 35 (parte del último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 21 (párrafos tercero y cuarto), 24 (parte del primer párrafo y el segundo párrafo), 31 (párrafos segundo, tercero y cuarto), 32 (párrafo segundo y parte del párrafo cuarto), 34 (tercer párrafo), 38 (tercer párrafo), 40 (parte del antepenúltimo párrafo) y 47 (parte del segundo párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN y 19 (párrafos tercero y cuarto), 21 (parte del último párrafo), 22 (primero y segundo párrafos), 28 (último párrafo), 29 (párrafos primero a cuarto), 30 (último párrafo), 31 (párrafo primero y parte del tercero), 32 (tercer párrafo), 36 (tercer párrafo), 38 (parte del tercer párrafo), y 44 (tercer párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

En el caso de EXCELENCIA resulta incongruente que haya manifestado que no alcanzó los objetivos que tenía proyectados y que además no contaba con el veinticinco por ciento del total de las UNIDADES que tenía autorizadas porque no existía suficiente demanda del SERVICIO DE TAXI y que por otro lado señale que se asignaron UNIDADES a otras agrupaciones con excepción de EXCELENCIA, aunque no es una agrupación. Lo anterior es así, porque es claro que ni siquiera pudo cubrir la cantidad de UNIDADES que le fueron autorizadas, siendo ilógico que pretendiera más unidades o que señale que existe un perjuicio a sus intereses.

Resulta incorrecta la aseveración de la AI, en cuanto al hecho de que el AICM haya incrementado el número de UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI y las haya designado discrecionalmente entre diversas agrupaciones; la diferencia existió en la asignación de "*contratos de acceso*" por parte de AICM obedeció a las circunstancias propias de cada asignación.

En el caso de CONFORT, tampoco estamos en igualdad de condiciones, pues es incorrecto el señalamiento de que no se le otorgó el beneficio del aumento de UNIDADES durante el periodo comprendido de dos mil nueve a dos mil catorce siendo que cumplió con las condiciones señaladas, en razón de que CONFORT es una sociedad mercantil a la que no se le asignan UNIDADES, sino a los PERMISIONARIOS que se encuentran agrupados a ésta, lo cual confirma que, contrario a lo señalado en el OPR, los contratos individuales de acceso a la zona federal y no las UNIDADES se formalizan con las personas físicas titulares de los permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI y no con las AGRUPACIONES.

Por otro lado, no se está considerando el número de PERMISIONARIOS que se encontraban asociados a dicha agrupación y las fechas en que se separaron los mismos, ya que de haberse observado, se habría percatado que hubo asignación proporcional a los PERMISIONARIOS, quienes ya no se encontraban agrupados a CONFORT.

Las emplazadas realizan argumentos que tienen que ver con la supuesta falta de igualdad entre CONFORT y EXCELENCIA, por una parte, y el resto de las AGRUPACIONES, por otra. En este sentido, se remite a las emplazadas a las respuestas dadas a los argumentos del AICM en el sentido de que la imputación presuntiva realizada en contra del mismo no se basa exclusivamente en esa diferencia. No obstante, considerando que SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN realizaron, además de estos argumentos, otros que tienden a demostrar la supuesta falta de igualdad entre las AGRUPACIONES, se remite a lo señalado en el sentido de que ni CONFORT ni EXCELENCIA mantenían adeudos con el AICM en el momento en que se realizaron las asignaciones de UNIDADES.

Así, para dichas personas morales, por las razones señaladas, los argumentos que exponen resultan **infundados,** dado que los adeudos de EXCELENCIA [redacted]**.[redacted][628] y por

[628] De conformidad con el antecedente VI. del CONVENIO TRANSACCIONAL, que a la letra dice: "[…] [redacted] […] [énfasis añadido]"; folio 36965.

Eliminado: sesenta y un palabras.

el otro lado, que el incremento de UNIDADES autorizado por el AICM a través del otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal, se materializó desde febrero de dos mil nueve; asimismo, la suscripción de diversos convenios celebrados con las AGRUPACIONES, como los de CONFORT, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, se realizó en fecha previa a los adeudos de EXCELENCIA; en este sentido no existe una relación temporal entre el supuesto incumplimiento de las obligaciones contractuales de EXCELENCIA y el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI.

Por otro lado, con respecto al argumento de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB respecto a que a CONFORT no se le otorgó el beneficio del aumento de UNIDADES, en razón de que a las AGRUPACIONES no se les asignan UNIDADES, sino a los PERMISIONARIOS que se encuentran agrupados a éstas, en los convenios suscritos entre el AICM y las AGRUPACIONES se advierte la inclusión de cláusulas que se refieren a la asignación de contratos de acceso a zona federal respecto del incremento de UNIDADES para las AGRUPACIONES.

En el convenio que celebraron el AICM y NUEVA IMAGEN se señaló lo siguiente:

[redacted] [énfasis añadido]".[629]

Por su parte, en los convenios celebrados por el AICM con YELLOW CAB, SITIO 300 y PORTO TAXI, se estipuló lo siguiente:

[redacted] [...] [énfasis añadido]".[630]

En este sentido, las cláusulas en las que se establecieron los incrementos de UNIDADES a través del otorgamiento de nuevos convenios de acceso a zona federal, se pactaron con las AGRUPACIONES, y en dichas cláusulas se incluyen las siguientes expresiones: [redacted]

[629] Folio 9466.
[630] Folios 9622 respecto de YELLOW CAB; 9785 respecto de SITIO 300; y 10087 a 10088 respecto de PORTO TAXI.

Eliminado: un párrafo y ciento cincuenta y ocho palabras.

[redacted];[631] también se observa: "[redacted];[632] así como "[redacted];[633] y "[redacted]".[634]

Así las cosas, es evidente que en los convenios de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES, se han establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al pactar la asignación de las UNIDADES a las AGRUPACIONES utilizando criterios distintos. Se reitera que se establecen prerrogativas que si bien les podría corresponder ejercer a los PERMISIONARIOS, están condicionadas a que éstos la ejerzan por conducto de las AGRUPACIONES a las que se encuentren asociados, por lo que de *facto* el incremento de UNIDADES se otorga a las AGRUPACIONES.

En relación con el argumento consistente en que no se está considerando el número de PERMISIONARIOS que se encontraban asociados a [redacted], y las fechas en que se separaron los mismos, ya que de haberse observado, se habría percatado que hubo asignación proporcional a los PERMISIONARIOS, quienes ya no se encontraban agrupados a [redacted], es **infundado**, pues en la Tabla 5 del OPR,[635] que fue proporcionada por el AICM, se observa que no se otorgaron nuevos contratos de acceso a zona federal a alguno de los PERMISIONARIOS asociados a [redacted], como incorrectamente lo señalan SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; únicamente se advierte que entre julio de dos mil nueve y diciembre de dos mil trece, treinta y siete PERMISIONARIOS que se encontraban asociados a CONFORT cambiaron de agrupación, sin embargo, tampoco se advierte que mientras estuvieran asociados a CONFORT se beneficiaran con el incremento de UNIDADES. Ahora bien, el incremento de UNIDADES autorizado por el AICM a través del otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal, se materializó desde febrero de dos mil nueve; en este sentido, se advierte que hasta dos mil once, [redacted] habría tenido [redacted] PERMISIONARIOS (conforme a la Tabla 5 del OPR); sin embargo, no le asignaron UNIDADES adicionales.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[636]

> **Es incorrecto que todos los permisionarios se hayan colocado en algún momento en igualdad de condiciones, ya que cada agrupación o sociedad mercantil ha presentado diversas condiciones que impiden darles el mismo trato.**
>
> **SITIO 300 fue objeto de señalamientos para que los permisionarios agremiados se separaran y formaran distintas agrupaciones; una vez separados, formaron distintas agrupaciones menores, lo que implicaba que se les diera un trato distinto.**

[631] Folio 9466 respecto de NUEVA IMAGEN.
[632] *Ídem.*
[633] *Ídem.*
[634] Folios 9622 respecto de YELLOW CAB; 9785 respecto de SITIO 300; y 10087 a 10088 respecto de PORTO TAXI.
[635] Páginas 50 a 53 del OPR.
[636] Páginas 17 (parte del párrafo antepenúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 23 (último párrafo y su continuación a la página 24) del escrito de NUEVA IMAGEN y 21 (último párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

Eliminado: cincuenta palabras.

Lo anterior resulta **inoperante** por ser **manifestaciones gratuitas**, pues en dichos argumentos no se especifica cuáles fueron esas circunstancias particulares que a su entender "justifican" "*El establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*", toda vez que no señalan las características individuales que tenían o tienen las AGRUPACIONES que fueron beneficiadas con tales incrementos; así, las emplazadas deben ofrecer argumentos que controviertan y superen las imputaciones que de manera presuntiva se hicieron en el OPR, y ofrecer los elementos de convicción o pruebas que soporten sus manifestaciones.

En este tenor, el hecho de que SITIO 300 se haya dividido en varias AGRUPACIONES no implica que los agentes económicos que participan en el mercado identificado como SERVICIO DE ACCESO tengan la facultad de realizar conductas anticompetitivas que puedan tener por objeto o efecto disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia, al desplazar o impedir el acceso al mercado o establecer una ventaja exclusiva a favor de una o varias personas. Asimismo, las emplazadas no demuestran por qué resulta relevante el hecho que señalan para efectos del trato que deben recibir las AGRUPACIONES con respecto al aumento de unidades vehiculares para prestar el SERVICIO DE TAXI.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[637]

> **El convenio de acceso a zona federal de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 celebrado con ASA concluyó su vigencia el veinticinco de mayo de dos mi seis, pero dichos PERMISIONARIOS continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI durante los siguientes cuatro años de manera ininterrumpida.**
>
> **En ningún momento la SCT, ni la PF, ni ninguna otra autoridad competente, impidió, obstaculizó, prohibió, limitó o siquiera cuestionó la posibilidad legal para la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de tales PERMISIONARIOS.**
>
> **Por el contrario, se experimentó la obstaculización y el cuestionamiento por parte de AICM para el uso de la infraestructura aeroportuaria concesionada, por la carencia de convenios vigentes por concepto de derecho de acceso y ESTACIONAMIENTO por parte de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300.**
>
> **Mientras los contratos individuales de derecho de acceso no fueron formalizados por los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, éstos no se encontraban en igualdad de condiciones respecto de los demás PERMISIONARIOS asociados a otras AGRUPACIONES, y por tanto no era viable pretender que se nos otorgaran las mismas condiciones, facilidades o beneficios aplicables para los demás. Hasta que estos formalizaron sus contratos individuales de derecho de acceso con el AICM el siete de septiembre de dos mil diez, existió igualdad de condiciones respecto de los demás PERMISIONARIOS asociados a otras.**

[637] Páginas 24 (últimos tres párrafos) y 25 (primeros dos párrafos) de la contestación al OPR de SITIO 300; 32 (últimos dos párrafos) y 33 (primeros tres párrafos) del escrito de NUEVA IMAGEN y 30 (últimos dos párrafo) y 31 (primeros tres párrafos) del escrito de YELLOW CAB.

AGRUPACIONES, y pudieron reclamar un trato entre iguales, tal como se demostrará con el informe que proporcione el AICM.

Dicho argumento es **inoperante** porque **no combate** la imputación presuntiva realizada en el OPR; por el contrario, la confirma, toda vez que aun sin contar con contrato, a SITIO 300 se le asignaron UNIDADES de forma diferente respecto de otras AGRUPACIONES; así NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y el propio SITIO 300 manifiestan expresamente que no existía igualdad de condiciones: "[…] *es de reconocerse que estos últimos no se encontraban en igualdad de condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados en otras agrupaciones o sociedades y que por tanto, no era dable el pretender que se nos fueran otorgadas las mismas condiciones, facilidades o beneficios que resultaban aplicables* […]"[638], y sin embargo, se les asignaron nuevos contratos de acceso a zona federal, que a su vez traen aparejado el incremento de UNIDADES.

Así, señalan a su conveniencia que los PERMISIONARIOS no tenían celebrados contratos de acceso a zona federal y por lo tanto no se vieron beneficiados con el incremento de UNIDADES; cuando lo cierto es que el incremento de UNIDADES en favor de SITIO 300 se pactó en fecha previa al siete de septiembre de dos mil diez, específicamente el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, de acuerdo con lo señalado en el ACTA, en la cual se observa lo siguiente:

> "[…] *En este orden de ideas, el* [A] [Subdirector de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la SCT], ***consideró*** *oportunos los términos en que se dio esa subasta* [la Subasta Pública SP-03/2008], *asimismo, en lo que respecta al señalamiento del informe presentado, de* ***que además de la parte proporcional de los*** [B] ***nuevos contratos individuales que pudieran corresponderle para la división de SITIO 300, se le asignen*** [B] ***contratos individuales adicionales****, consideró, que Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., no puede tener un número ilimitado de empresas ofreciendo el servicio de taxis, por lo que estimó conveniente restringirlo de alguna manera, agregando, que* ***no se explica cual es el cambio por el que antes se realizó una subasta pública para asignar estas 300 unidades que se mencionan y ahora*** [B] ***van a ser asignadas en forma directa.***
>
> *Sobre el particular,* [A] entonces Director General del AICM], *comentó, que* ***la asignación directa del acceso de estas*** [B] ***unidades a SITIO 300****, obedece a un estímulo para que esta asociación acepte dividirse y así resolver este problema, sin dejar de resaltar que SITIO 300, solicitaba un número de* [B] *vehículos y que fue en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes donde se acordó autorizarle este número de vehículos, con la condición de que tienen que dividirse de acuerdo a lo señalado en el informe presentado.*
>
> […]
>
> *El* [A] *en virtud de lo expuesto, estimó, que esta problemática no ha terminado,* ***ya que el acceso de*** [B] ***vehículos que se consideraron otorgarle a SITIO 300****, no le son suficientes, atendiendo a que han solicitado un número de* [B]
>
> *Sobre el particular, el* [A] *señaló, que efectivamente* ***ellos solicitan 300 accesos para la prestación del este servicio, lo cual no se va a autorizar, precisando, que la entidad les propuso,***

[638] Páginas 24 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 33 (primer párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN y 30 (último párrafo) y 31 (primer párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

Eliminado: treinta palabras.

> ***la autorización de 1000****, informándoles, que el día que iniciaran la prestación del servicio, se iban a tener* B *vehículos, a lo cual manifestaron que esta situación no les convenía, sin dejar de mencionar, que efectivamente esta consideración no les es conveniente, ya que con mayor número de unidades que tengan para prestar el servicio, les tocan menos viajes por día a cada operador* [...] [énfasis añadido]".[639]

En razón de lo antes transcrito se advierte que en el propio documento analizado se estableció que el AICM asignó ciento ochenta contratos de acceso a zona federal a SITIO 300 y las agrupaciones que se desprendieron de ésta –NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB–, confirmando así la conducta consistente en el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI; incluso el entonces director general del AICM señaló que "[...] ***la entidad les propuso, la autorización de 1000*** [UNIDADES]", lo cual si bien es cierto no ocurrió inmediatamente o en la cantidad señalada, el incremento de UNIDADES ocurrió paulatinamente en los años siguientes, de acuerdo a lo observado en la información presentada por el propio AICM, señalada en el apartado "*V. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de la presente resolución.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[640]

> **No existía una igualdad de condiciones, pues resulta intrascendente que para la prestación del SERVICIO DE TAXI sea necesario que cumplan con los mismos requisitos y que tuvieran derechos y obligaciones contractuales similares, ya que al no contar las AGRUPACIONES con permiso alguno expedido por la SCT, no es dable que se señale que deben cumplir con los mismos requisitos para prestar SERVICIO DE TAXI, puesto que no lo tienen.**
>
> **Pretender que cualquier permisionario que obtenga autorización por parte de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI y firme un contrato individual de acceso con el AICM, sólo por estos hechos se coloca en igualdad de condiciones respecto de las AGRUPACIONES que ya existieran, sería totalmente equivocado, ya que tal y como ocurrió con el denunciante, aún y cuando contaba con un permiso para prestar el multicitado servicio y tenía un contrato de acceso debidamente formalizado con AICM, no se encontraba en igualdad de condiciones respecto de YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, ya que nosotros siempre hemos cumplido con nuestras obligaciones contractuales, lo cual *per se* ya implica una diferencia.**

Lo anterior es **infundado**, pues contrario a lo que señalan los emplazados, el hecho de que un permisionario tenga un contrato de acceso a zona federal celebrado con el AICM y un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI expedido por la SCT lo coloca en igualdad de condiciones con otros que los tengan, ya que se tiene que cumplir esencialmente con las mismas obligaciones contractuales; de esta forma, cualquier agente económico que cumpla con dichos requisitos está facultado de hecho y de derecho para prestar el SERVICIO DE TAXI, y se encuentra en igualdad de condiciones con aquellos agentes económicos que también cumplan los requisitos señalados.

Eliminado: treinta palabras.

[639] Folios 36875 a 36877.
[640] Páginas 24 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 32 (párrafos segundo y tercero) del escrito de NUEVA IMAGEN y 30 (párrafos segundo y tercero) del escrito de YELLOW CAB.

En este sentido, frente al AICM en su calidad de agente económico como proveedor del SERVICIO DE ACCESO, todos los PERMISIONARIOS que cumplan con lo anterior, jurídicamente están en igualdad de condiciones. Así, no "*resulta intrascendente*" esa situación, como señalan erróneamente las emplazadas.

Ahora bien, por lo que hace a la manifestación consistente en que no existe igualdad de condiciones entre EXCELENCIA por un lado y SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN por el otro lado, ya que estas últimas supuestamente han cumplido con sus obligaciones contractuales, se reitera lo establecido previamente en el presente apartado, en el sentido de que, ha quedado demostrado que los adeudos de EXCELENCIA [B]641 y que a su vez, el incremento de UNIDADES autorizado por el AICM a través del otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal, se materializó entre **febrero de dos mil nueve** y junio de dos mil catorce; asimismo, la suscripción de diversos convenios celebrados con las AGRUPACIONES, como son los de CONFORT, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, se realizó en fecha previa a los adeudos de EXCELENCIA, por lo cual no existe una relación temporal entre el supuesto incumplimiento de las obligaciones contractuales de EXCELENCIA y el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI.

PORTO TAXI señaló:[642]

> **No presto el servicio en igualdad de condiciones, pues mi servicio se presta con camionetas, tipo *suburban* y no con vehículos sedan. Asimismo, cuento con escasos 75 (setenta y cinco) permisos y la inversión y mantenimiento es más elevada en comparación con un vehículo sedan. Al ser reducido el número de unidades, la capacidad de respuesta en la prestación del servicio es menor.**
>
> **Así, hay que entender que por condiciones de igualdad no surge por la "*prestación del servicio*", pues entre las agrupaciones prestadoras del servicio de taxi hay notables diferencias, siendo las más evidente el número de permisos que hay entre una y otra; por ejemplo, EXCELENCIA cuenta con cerca de trescientos (cuatro veces más que yo, lo cual también ocurre con SITIO 300).**
>
> **Por ello no necesariamente debe cubrirse el mismo monto de acceso a la zona federal; sin embargo, ello es competencia exclusiva del AICM. Es relevante señalar que no hay y no ha existido disposición en contrato entre el AICM y PORTO TAXI en donde se establezca como beneficio exclusivo la prestación del servicio con camionetas tipo *suburban*, "*pues todas y cada una de las restantes agrupaciones que prestan el servicio de taxi cuentan con camionetas tipo suburban, aunque no con la cantidad, presentación y eficiencia en la prestación del servicio*" que presto.**

641 De conformidad con el antecedente VI, del CONVENIO TRANSACCIONAL, que a la letra dice: "[…] "[B] […] [énfasis añadido]"; folio 36965.

642 Páginas 35 y 36 de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

Eliminado: sesenta y un palabras.

Los argumentos anteriores son **inoperantes,** según se explica en los siguientes párrafos.

En primer lugar, sus señalamientos son confusos, pues PORTO TAXI señala que realmente la prestación del servicio es irrelevante para considerar que existe igualdad de condiciones, para lo cual propone que debería atenderse al número de permisos a la calidad del servicio o al tipo de unidades con las que se presta el SERVICIO DE TAXI. Sin embargo, en su propio escrito se contradice porque señala que entiende que existe igualdad de condiciones con los demás prestadores del SERVICIO DE TAXI (cuando señala, por ejemplo que "*existe un trato igualitario con las demás agrupaciones de permisionarios que prestan el servicio de taxi en la zona federal*").

Por otro lado, en sus argumentos considera que hay una desigualdad con respecto a los demás prestadores del SERVICIO DE TAXI, debido a que presta el servicio con *suburban* y no con vehículos sedan; sin embargo, la propia emplazada reconoce que "*pues todas y cada una de las restantes agrupaciones que prestan el servicio de taxi cuentan con camionetas tipo suburban, aunque no con la cantidad, presentación y eficiencia en la prestación del servicio*".

En cualquier caso, la emplazada no ofrece algún razonamiento o prueba para demostrar que el número de permisos o las demás situaciones que señala tendrían que jugar un papel lo suficientemente importante para considerar que las condiciones de trato deberían de ser distintas. La emplazada no señala algún elemento que permita determinar que el número de permisos, la calidad del servicio o la inversión requerida justificarían pagar más o menos caro el SERVICIO DE ACCESO, tener descuentos diferenciados o ser sujeto de asignaciones también diferentes. Por ello, sus manifestaciones en este sentido son **gratuitas.**

Contrario a lo que señala PORTO TAXI, y tal como como lo indica el OPR, lo relevante es que las AGRUPACIONES prestan el SERVICIO DE TAXI y que todas utilizan el SERVICIO DE ACCESO y están sujetas sustancialmente a las mismas obligaciones con el AICM. No se explica entonces por qué son sujetas a descuentos con temporalidades distintas o a asignaciones de UNIDADES diferentes que, por lo demás, ni siquiera se basaron en el presente caso, en el número de permisos con que contaba cada AGRUPACIÓN.

Con independencia de lo anterior, sus argumentos en todo caso confirmarían lo que señala el OPR, pues con los mismos indica que no se encuentra en igualdad de condiciones con respecto a otras AGRUPACIONES; si no estaba en igualdad de condiciones, entonces no existe explicación para considerar que se le dieron UNIDADES adicionales como a otras AGRUPACIONES, se firmaron las cláusulas correspondientes con el AICM (como se hizo con otras AGRUPACIONES) o se le dieron descuentos diferenciados (como se hizo con otras AGRUPACIONES).

Finalmente, la emplazada argumenta que nunca se estableció como beneficio exclusivo la prestación del servicio mediante camionetas; sin embargo, con ello **no combate** lo establecido en el OPR, pues nunca se emplazó a PORTO TAXI ni a alguna otra persona moral por el hecho de que hubiera establecido o no una exclusividad como la que menciona.

3.2.4. No existió asignación discrecional de UNIDADES.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[643]

> **La asignación fue producto de diversas condiciones y circunstancias que no son tomadas en cuenta por la autoridad, como lo es que con lo recomendado por la propia COFECE se llevaron a cabo diversas negociaciones con cada grupo de permisionarios que decidieran separarse de SITIO 300, considerando en todo momento la proporcionalidad de cada grupo. La asignación de contratos individuales de acceso obedece a las circunstancias y condiciones particulares de cada agrupación, pero en función de lo que determina cada uno de los permisionarios (personas físicas) que la conforman y que a libre voluntad y decisión determinan a qué agrupación pertenecen.**

En este sentido, dicha manifestación resulta **inoperante,** por ser **gratuita** y porque **no combate** lo señalado por el OPR, sino que lo confirma.

En efecto, el OPR se refiere a que existe una asignación de UNIDADES que no obedece a una metodología definida por parte del AICM, lo que crea un trato discriminatorio respecto de personas que se encuentran en la misma circunstancia en tanto que se trata de prestadores del SERVICIO DE TAXI que para operar requieren del SERVICIO DE ACCESO.

El OPR en la página cincuenta y ocho, señala con claridad que no es cierto que se hubiera seguido un criterio de proporcionalidad en la asignación de unidades para prestar el servicio cuando señala que "*En la siguiente tabla se hace evidente que la asignación de las nuevas UNIDADES no respetó el criterio de aumento proporcional al que hicieron alusión tanto el SUBDIRECTOR, los Convenios celebrados entre PERMISIONARIOS y AICM, Convenios celebrados entre AGRUPACIONES y AICM; así como con PORTO TAXI. De hecho, se observa que para agrupaciones que se escindieron de SITIO 300, por ejemplo YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y CONFORT, AICM otorgó los aumentos de forma discriminatoria*". Las emplazadas únicamente indican que se respetó la proporcionalidad, pero no realizan argumento alguno tendiente a demostrar que lo que señala el OPR en sus páginas cincuenta y ocho y siguientes sea incorrecto.

Por otra parte, las emplazadas sólo indican que la asignación de los contratos individuales se da en función de lo que determina cada uno de los permisionarios que deciden libremente a qué agrupación pertenecen; sin embargo, no presenta ninguna evidencia al respecto ni realiza algún señalamiento que tienda a demostrar que esa situación es relevante para demostrar que no existió un trato discriminatorio. Tampoco indican por qué es relevante que sea libre la decisión sobre a qué agrupación se puede agremiar un permisionario, considerando que el OPR no basa su imputación en el hecho de que se pueda o no cambiar de agrupación cuando ya se tiene el permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.

Finalmente, se indica que las emplazadas están tergiversando la opinión contenida en el oficio PRES-10-096-2006-076, toda vez que en dicho oficio no se recomendó y mucho menos se ordenó al AICM que realizara un aumento de UNIDADES que fuera proporcional a la presencia que tenía en el

[643] Páginas 16 (párrafos tercero –en parte- y penúltimo), de la contestación al OPR de SITIO 300; 22 (párrafos segundo –en parte- y penúltimo) del escrito de NUEVA IMAGEN y 22 (párrafos segundo –en parte- y penúltimo) del escrito de YELLOW CAB.

AEROPUERTO cada una de las AGRUPACIONES. Por el contrario, en dicha opinión se recomendó entre otras cosas, lo siguiente:

> "[…] *esta autoridad recomienda la suscripción de nuevos contratos entre el AICM y los prestadores del servicio de autotransporte federal de pasajeros en comento, considerando los siguientes elementos:*
>
> […]
>
> *Cuarta.* ***Promover la formación de dos o más agrupaciones de permisionarios independientes entre si*** *con las actuales integrantes de SITIO 300, a fin de facilitar el establecimiento de condiciones de competencia en la prestación del SERVICIO ORDINARIO.*
>
> *Quinta.* ***Eliminar el derecho de preferencia a las agrupaciones en la ampliación del parque vehicular, a fin de suprimir exclusividades y barreras a la entrada de nuevos prestadores de servicios.*** *Asimismo, otorgar nuevos contratos de servicios de acceso y estacionamiento a los interesados no involucrados actualmente en los servicios de autotransporte de pasajeros desde y hacia el AICM, para la prestación del SERVICIO ORDINARIO* […] [énfasis añadido]".[644]

En virtud de lo anterior, si bien es cierto que la opinión contenida en el oficio PRES-10-096-2006-076 señala como recomendación que se deberían crear nuevas AGRUPACIONES, es evidente que no se ordenó ni recomendó que se llevaran a cabo negociaciones para la asignación proporcional de contratos de acceso a zona federal, en la forma en que lo describen SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, o en la manera en que fue realizada por el AICM (asignación de nuevas UNIDADES respecto de aquellos que ya se encontraran operando) ni mucho menos puede ser utilizado como una autorización para propiciar asignaciones discriminatorias a las AGRUPACIONES.

3.2.5. El AICM no puede aumentar UNIDADES y sólo llenó el padrón.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN señalaron:[645]

> **AICM no está facultado para aumentar UNIDADES para el SERVICIO DE TAXI, tal facultad es exclusiva de la SCT; al AICM solo le corresponde la asignación de contratos de acceso.**
>
> **El Consejo de Administración del AICM, en su sesión del veintiséis de septiembre de dos mil ocho, aprobó el acuerdo mediante el cual se cerró el padrón vehicular de taxis en B B UNIDADES, las cuales en esa época estaban repartidas entre PORTO TAXI con B, SITIO 300 con B, CONFORT con B B, NUEVA IMAGEN con B, EXCELENCIA con B, y B nuevos contratos individuales que serían distribuidos entre SITIO 300,**

Eliminado: veintiséis palabras.

[644] Folios 130 a 136.

[645] Páginas 16 (párrafos tercero –en parte- y último), 17 (párrafos primero y segundo), 18 (último párrafo), 19 (párrafos primero y tercero), 21 (párrafos primero, tercero y quinto), 23 (párrafos primero y último y su continuación a la página 24), 30 (parte del segundo párrafo), 32 (parte del primer párrafo), 35 (parte del párrafo tercero y parte del último párrafo) y 36 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 22 (párrafos segundo –en parte- y último), 23 (párrafos primero y segundo), 25 (último párrafo), 26 (último párrafo), 28 (párrafos primero, tercero y quinto), 30 (último párrafo y su continuación a la página 31), 31 (último párrafo y su continuación hasta la página 32), 40 (segundo párrafo), 42 (parte del segundo párrafo) y 47 (parte del segundo párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN y 20 (párrafos segundo –en parte- y último), 21 (párrafos primero y segundo), 23 (último párrafo), 24 (penúltimo párrafo), 26 (párrafos primero, tercero y quinto), 28 (antepenúltimo párrafo), 29 (penúltimo párrafo), 37 (último párrafo), 38 (primer párrafo), 40 (parte del primer párrafo), 44 (parte del último párrafo) y 45 (párrafo primero del escrito de YELLOW CAB.

NUEVA IMAGEN, CONFORT y posteriormente YELLOW CAB, lo que implica que no es factible que se pretenda exigir la existencia de una metodología o criterio, cuando en realidad no existió un incremento de las UNIDADES que prestan el SERVICIO DE TAXI como lo interpreta la AI, sino que se dio la cobertura de las UNIDADES que hacía falta incorporar al servicio para completar el número de UNIDADES con las que se cerró el padrón vehicular a septiembre de dos mil ocho.

Lo anterior implica que durante el periodo de investigación del presente expediente, no tuvo verificativo ningún incremento del padrón vehicular y por consiguiente tampoco es exigible una metodología o criterio y que sea incorrecto que en el supuesto de que ingresara algún nuevo permisionario, el AICM tuviera motivaciones para autorizar incrementos al parque vehicular para restaurar hipotéticas condiciones de igualdad que nunca se dieron.

Así, no existió un incremento sino la asignación proporcional de contratos individuales de acceso respecto del número que se encontraba disponible hasta cubrir el padrón cerrado y autorizado por el Consejo de Administración del AICM, cuya formalización se concretó de manera paulatina en los siguientes años, razón más que clara por la que no se puede observar que no se haya cumplido con lo pactado en las cláusulas de los contratos de los permisionarios, las cuales indican que el incremento se da entre quienes estén operando (no entre los firmantes), ya que tal pacto sólo es exigible tratándose de un incremento del padrón vehicular por arriba del autorizado por el Consejo de Administración del veintiséis de septiembre de dos mil ocho, en la cual se cerró el padrón en B **unidades. Por tanto, no se impide la entrada de nuevos oferentes del SERVICIO DE TAXI.**

El procedimiento de subasta sólo se utilizó en una ocasión, cuando ingresó EXCELENCIA, en razón de que sólo se tenía disponibilidad de incorporar hasta trescientas unidades para la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que para completar el padrón vehicular autorizado por el Consejo de Administración del AICM ya estaban asignados los contratos individuales de acceso a zona federal, lo cual fue del conocimiento de ese cuerpo colegiado e incluso aprobado por éste.

Dicho argumento es **infundado**, pues si bien es cierto que de conformidad con los artículos 47[646] de la LCPAF y 28[647] del RAFSA los permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI los otorga la SCT

Eliminado: una palabra.

[646] Dicho artículo establece: "*Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, **la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate. La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones***
[énfasis añadido]."

[647] Dicho artículo señala que: "*En la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, **la Secretaría, recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate**, en los términos que señala la Ley. La expedición de permisos para esta modalidad procederá para autobús integral, vagoneta y automóvil sedán, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación*

(cuestión que así fue definida en el OPR), también es cierto que para el otorgamiento de los mismos la SCT recaba previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, en este caso el AICM.

En este sentido, de acuerdo con la prueba documental en vía informe ofrecida por PORTO TAXI a cargo de la DGAF,[648] se observa que en desahogo a la misma, mediante el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 presentado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis, y signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos dependiente de la DGAF,[649] manifestó que: "[…] ***los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva,*** *en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros* [énfasis añadido]".[650]

En virtud de lo anterior, se concluye que debido a las características particulares del AEROPUERTO, la opinión positiva emitida por el administrador del AICM para el otorgamiento de nuevos permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI es indispensable para estar en posibilidades de obtener el permiso señalado; en este sentido, si bien el AICM no otorga directamente los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI, y dado que sin su opinión no se otorgan los permisos es posible concluir que *de facto* influye decisivamente en el aumento de las unidades que prestarán el SERVICIO DE TAXI; la SCT no los otorga si previamente no hay una opinión positiva del AICM, o si previamente el solicitante no ha iniciado los trámites para suscribir un contrato de acceso con el AICM; lo anterior se confirma con el "*Oficio núm. OF/ADT2/01402/2014*" emitido por el propio AICM,[651] en el que se observa lo siguiente:

> "*Me refiero a sus atentos 4.2.1.1.-1987 y 4.2.1.1.-2400, mediante los cuales* [la SCT] *solicita la opinión de este Aeropuerto, en relación a la posibilidad de dar de alta un vehículo para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en esta Terminal Aérea, mediante la expedición del respectivo permiso a favor de los CC.* [redacted] *y* [redacted]
>
> *Sobre el particular, y para los efectos de lo dispuesto en los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares,* ***me permito informar a usted que este Aeropuerto no tiene iniciado ningún trámite*** *relacionado con los CC.* [redacted] *y* [redacted] ***por lo que no podemos expresar una respuesta favorable*** [énfasis añadido]".[652]

Con independencia de lo anterior, se reitera que de cualquier forma, quien pretenda prestar el

Eliminado: dieciocho palabras.

---

del servicio, con límite en operación de cinco años, contados a partir de la obtención del permiso, dotado de aire acondicionado y sonido ambiental. Adicionalmente, el autobús deberá contar con sanitario. Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente [énfasis añadido]".

[648] Folio 31734. Anexo 6 de la contestación al OPR de PORTO TAXI (folio 31734).

[649] Folio 37195 a 37198.

[650] Folio 37197.

[651] Dicho oficio fue emitido el dos de octubre de dos mil catorce, por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM.

[652] *Ídem.*

SERVICIO DE TAXI requiere de un contrato de acceso firmado con el AICM y que es el propio AICM quien determina las condiciones e incluso con quién va a contratar.

Asimismo, en diversos convenios celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM se pactaron cláusulas en las que se establecieron los incrementos de UNIDADES a través del otorgamiento de nuevos convenios de acceso a zona federal, y en dichas cláusulas se incluyen las siguientes expresiones: "[redacted] […] [énfasis añadido]".[653] En este sentido, es evidente que el AICM sí se atribuye como facultad la de incrementar el padrón vehicular o asignar UNIDADES, a través del otorgamiento de contratos de acceso a zona federal, cuestión que además, ni siquiera es controvertida por dicho agente económico. De hecho, conforme a la cláusula, no existe una diferencia como la que pretenden las emplazadas entre la asignación de nuevos contratos y el aumento del padrón vehicular.

Asimismo, en el ACTA[654] no se indica que el padrón vehicular se "*cerraría*" en [redacted] UNIDADES, por el contrario, en dicha ACTA se indica lo siguiente:

> "[…] *En este orden de ideas, el Ing.* [redacted] [Subdirector de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la SCT], *consideró oportunos los términos en que se dio esa subasta* [la Subasta Pública SP-03/2008], *asimismo, en lo que respecta al señalamiento del informe presentado, de que además de la parte proporcional de los* [redacted] *nuevos contratos individuales que pudieran corresponderle para la división de SITIO 300, se le asignen* [redacted] *contratos individuales adicionales, consideró, que Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., no puede tener un número ilimitado de empresas ofreciendo el servicio de taxis, por lo que estimó conveniente restringirlo de alguna manera, agregando, que no se explica cual es el cambio por el que antes se realizó una subasta pública para asignar estas 300 unidades que se mencionan y ahora* [redacted] *van a ser asignadas en forma directa.*
>
> *Sobre el particular, el* [redacted] Director General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.], *comentó, que la asignación directa del acceso de estas* [redacted] *unidades a SITIO 300, obedece a un estímulo para que esta asociación acepte dividirse y así resolver este problema, sin dejar de resaltar que SITIO 300, solicitaba un número de* [redacted] *vehículos y que fue en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes donde se acordó autorizarle este número de vehículos, con la condición de que tienen que dividirse de acuerdo a lo señalado en el informe presentado.*
>
> *Bajo este esquema, el Ing.* [redacted] *preguntó, el sustento legal para este procedimiento, a lo que el* [redacted] ***dio respuesta en el sentido de que no existe, destacando, que ni siquiera se tiene un supuesto legal en el que establezca que la adjudicación de este servicio debe ser a través del procedimiento de subasta pública, por lo que la entidad podría haber adjudicado en forma directa, sin dejar de mencionar, que toda esta operación se ha sustentado en un marco de negociación.***

[653] Folios 9622 (respecto de YELLOW CAB); 9785 (respecto de SITIO 300); y 10087 a 10088 (respecto de PORTO TAXI).
[654] "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACION DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V, CELEBRADA EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2008*", en adelante, "ACTA". Folios 36867 a 36905.

Eliminado: tres renglones y treinta y nueve palabras.

Con base en lo anterior, el A *preguntó, que si dentro de esta tesitura el fin es brindar a la entidad la posibilidad para que otras empresas presten el servicio, a lo que el* A *dio respuesta en sentido afirmativo, resaltando, que esta situación tendría lugar, como en el caso de los* B *agremiados de SITIO 300, que ya se separaron de dicha asociación, conformando una nueva agrupación, solicitando en consecuencia a la entidad en términos de lo acordado, la autorización del acceso para la prestación de este servicio de taxi de las* B *unidades que le corresponden.*

En este tenor, el A *solicitó, se precisara los motivos por los cuales la entidad señala que podría asignar más vehículos, informando al respecto el* A ***que en el caso de que se observe que ya no son suficientes los vehículos para prestar el servicio, se hará un estudio mediante el cual se dictamine que efectivamente se tiene la necesidad de incrementarlos para que esta terminal aérea opere de manera eficiente, destacando, que si se da este supuesto se llevará acabo la asignación de los mismos mediante subasta pública correspondiente,*** *sin dejar de mencionar, que de acuerdo a los cálculos, esta situación pudiera tener lugar en 3 o 4 años aproximadamente.*

El A *en virtud de lo expuesto, estimó, que esta problemática no ha terminado, ya que el acceso de* B *vehículos que se consideraron otorgarle a SITIO 300, no le son suficientes, atendiendo a que han solicitado un número de* B

Sobre el particular, el A *señaló, que efectivamente ellos solicitan* B *accesos para la prestación del este servicio, lo cual no se va a autorizar, precisando,* ***que la entidad les propuso, la autorización de*** B ***informándoles, que el día que iniciaran la prestación del servicio, se iban a tener*** B ***vehículos, a lo cual manifestaron que esta situación no les convenía, sin dejar de mencionar, que efectivamente esta consideración no les es conveniente, ya que con mayor número de unidades que tengan para prestar el servicio, les tocan menos viajes por día a cada operador.***

El A *preguntó, si de acuerdo a lo señalado, la asignación de esto* B *accesos se dará hasta el momento en que estén de acuerdo, a lo que el* A *dio respuesta en sentido afirmativo, agregando, que* ***en el caso de que no tenga lugar esta negociación, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., tiene previsto llevar a cabo el Plan "C", que consiste en subastar estos accesos con la posibilidad, como último recurso, de contemplar el número que corresponde a las*** B ***unidades con las que vienen operando****, sin dejar de mencionar, que esta situación ocasionaría un enfrentamiento, en virtud de que ni siquiera podrían entrar a trabajar en esta terminal aérea.*

[…]

El A [Director de Asuntos Jurídicos de ASA], ***por lo que toca al señalamiento de que no existe un fundamento legal respecto de las acciones que se han adoptado en la atención a este tema, precisó, que el soporte legal es la Ley de Prácticas Monopólicas*** [sic], *ya que la situación de SITIO 300 sería una práctica monopólica en contra de dicho ordenamiento legal,* ***en virtud de que el mismo permite a las empresas tomar acuerdos que impidan este tipo de prácticas*** *y que en este contexto, sí existe, ya que hubo una recomendación de la Comisión Federal de Competencia (COFECO), en cuanto a que la asignación del servicio de taxis ya no se otorgara a SITIO 300 y que en tal sentido, a contrario sensu, se entiende que si se permite la práctica monopólica se estaría violentando la citada ley.*

El A *señaló, que atendiendo dicha recomendación, es por lo que se ha llevado todo este procedimiento; sin embargo, comentó, que de acuerdo a su consideración, la pregunta del* A *consistió en conocer con base en que ley se están otorgando a SITIO 300 los* B *contratos individuales de acceso a zona federal mencionados dentro del informe.*

Asimismo, comentó, que ***todas estas asignaciones tienen lugar principalmente atendiendo las negociaciones*** *que se han informado.*

Eliminado: cincuenta y nueve palabras

En este orden de ideas, el [redacted] *señaló, que con estas acciones justamente se está rompiendo la práctica monopólica que ha tenido SITIO 300* [...] [énfasis añadido]".[655]

De lo anterior se desprende que el propósito del ACTA no fue "cerrar" el padrón vehicular como equivocadamente refieren las emplazadas, sino llevar a cabo el procedimiento que tendiera a atender la opinión de la CFC en el sentido que "*la asignación del servicio de taxis ya no se otorgara a SITIO 300*".

Aunado a lo anterior, el propio AICM en el desahogo a la prueba confesional a su cargo, que entre otros, ofrecieron SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en respuesta a la posición identificada con el numeral cincuenta y cinco, que a la letra establecía: "*Que en la Sesión del Consejo de Administración del AICM celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, dicho Consejo autorizó que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO DE TAXI fuera de* [redacted] *unidades vehiculares*";[656] manifestó que "*No*".[657] En este sentido, los emplazados no logran acreditar su dicho.

En ninguna parte del ACTA se acordó "cerrar" el "padrón vehicular" en [redacted] UNIDADES, como incorrectamente lo señala SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB; por el contrario, se determinó que en caso de que las UNIDADES ya no fueran suficientes para prestar el SERVICIO DE TAXI, posterior al estudio técnico que lo confirmara, la asignación de vehículos se llevaría a cabo mediante subasta pública; en este sentido, los argumentos de las emplazadas son **infundados**. Asimismo se confirma, que de *facto* es el AICM quien asigna las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, de lo contrario no establecería en un acta de su Consejo de Administración la necesidad de realizar un estudio técnico para después llevar "***a cabo la asignación*** *de los mismos mediante subasta pública correspondiente* [énfasis añadido]".

Eliminado: once palabras.

3.2.6 La integración de los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES es dinámica.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB también manifestaron:[658]

> **Se han asignado contratos de acceso a zona federal a las personas que han obtenido la autorización por parte de la SCT y que han formalizado dichos contratos bajo las condiciones que el propio AICM ha fijado como requisito, que cada nuevo permisionario deba estar incorporado a cualquier agrupación o sociedad mercantil, por razones de eficiencia y optimización, lo cual según la AI ha generado un presunto incremento desproporcional, cuestión en la cual ni las AGRUPACIONES ni los PERMISIONARIOS tienen injerencia; pues resultaría impráctico y sumamente complicado, atender y negociar con cada PERMISIONARIO, además de la inviabilidad de asignar en arrendamiento la estructura necesaria para la prestación del SERVICIO DE TAXI para cada PERMISIONARIO.**

---

[655] Folios 36875 a 36877.
[656] Folio 37288.
[657] Folio 37379.
[658] Páginas 16 (párrafo cuarto), 19 (párrafos cuarto y quinto), 20 (párrafo segundo), 21 (primer párrafo), 22 (tercero a último párrafo y su continuación a la página 23) de la contestación al OPR de SITIO 300; 22 (párrafo tercero), 26 (párrafos segundo y tercero), 27 (primer párrafo), 28 (primer párrafo), 29 (últimos dos párrafos) y 30 (todo) del escrito de NUEVA IMAGEN y 20 (párrafo tercero), 24 (párrafos primero, segundo y último), 25 (primer párrafo), 26 (primer párrafo), 27 (últimos dos párrafos) y 28 (primeros tres párrafos) del escrito de YELLOW CAB.

La AI interpreta que se asignaron nuevos permisos o UNIDADES a las AGRUPACIONES utilizando criterios o metodologías distintas, cuando lo cierto es que cada persona que obtuvo autorización por parte de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI decide de manera voluntaria a qué agrupación o sociedad mercantil afiliarse o agremiarse, además la COFECE ha dejado de observar que al no existir prohibición o impedimento para que cualquier persona que se encuentre en una agrupación gestione su cambio a otra (lo cual ocurre de manera constante), y así se aprecie la supuesta desproporcionalidad. Tan es así, que en la Tabla 5 denominada "*información presentada por el AICM en desahogo presentado el quince de septiembre de dos mil catorce*" se hace referencia a los distintos cambios de agrupación o sociedad mercantil que han efectuado los PERMISIONARIOS producto de la decisión personal de cada uno de ellos, lo que ha generado la confusión de un incremento que en realidad no lo es.

La integración de los PERMISIONARIOS asociados a las diferentes AGRUPACIONES fue, es y será dinámica, circunstancia que la AI no consideró y por tanto arribó al juicio equivocado de que no se utilizaron criterios o metodologías uniformes para la asignación de los nuevos contratos individuales de derecho de acceso.

Hasta donde se sabe, en el caso de CONFORT sí se formalizaron diversos contratos de acceso a la zona federal con los permisionarios agrupados a esta empresa contemplando el criterio de proporcionalidad, mismo criterio respecto del cual esta autoridad debe observar el número de permisionarios que conformaban CONFORT al momento de la asignación correspondiente.

De igual forma, se debe observar que el hecho de que a la fecha el número de personas asociadas no refleje la eventual asignación proporcional de contratos tiene su origen en que las personas físicas que inicialmente integraron CONFORT, ejerciendo su derecho de libre asociación, decidieron incorporarse a otras agrupaciones, incrementando en consecuencia la membresía de esas mismas agrupaciones y, por consiguiente, la asignación proporcional se refleja en estas mismas, no en CONFORT, que contrario a otras, experimentó una involución.

En el caso de SITIO 300 se aclara que los contratos formalizados como producto de los permisos que obtuvieron las personas que realizaron su trámite respectivo ante la SCT, además de que debe puntualizarse que el objetivo del AICM derivado de la opinión de la entonces CFC era la división de esta agrupación, pero no su extinción. Considerando que AICM no puede ni debe limitar a quienes obtengan la autorización correspondiente a efecto de que se adhieran a la agrupación o sociedad mercantil que consideren conveniente; es claro que el crecimiento de SITIO 300 obedeció a tal circunstancia, ya que como se podrá observar, el crecimiento fue poco significativo.

Las personas físicas asociadas a SITIO 300 decidieron celebrar sus respectivos contratos individuales de derecho de acceso hasta el siete de septiembre de dos mil diez ya regularizaron diversos aspectos administrativos referentes a dichos contratos hasta

mediados de dos mil doce, existiendo incluso la necesidad de desistirse de diversos recursos legales interpuestos en contra del AICM, con la finalidad de armonizar la relación contractual con dicha entidad, lo que explica por qué durante los años dos mil nueve a dos mil once no se asignaron proporcionalmente contratos individuales a las personas físicas asociadas a SITIO 300.

Es improcedente que se pretenda que un incremento sin metodología o criterio definido, por sí mismo, implique una práctica monopólica.

Los argumentos de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB son **inoperantes** por diversas razones.

En primer término, en el apartado "*C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*", dentro del sub apartado "*2. Procedimiento ante el AICM*" del OPR se estableció que: "***Para que una persona física pueda prestar el SERVICIO DE TAXI*** *debe cumplir con los siguientes requisitos: - - - - - i.* ***Las personas físicas que cuenten con el permiso de la SCT, deben pertenecer a alguna AGRUPACIÓN****, la cual es quien comunica a AICM las designaciones de los PERMISIONARIOS, a efecto de que éstos celebren un contrato para el acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI con AICM. El dejar de pertenecer a una agrupación de taxis puede ser causal de rescisión dicho contrato* [énfasis añadido]",[659] pues derivado de que en los diversos contratos de acceso a zona federal suscritos por los PERMISIONARIOS, se establece la obligación de pertenecer a una de las AGRUPACIONES, que a su vez se convierte en un requisito establecido por el AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI; en este sentido, este apartado del OPR sólo es una descripción del mercado investigado que sirve para explicar el funcionamiento del mismo.

En dicho apartado del OPR no se establece alguna imputación a las AGRUPACIONES que lo controvierten por la simple pertenencia a una agrupación como PERMISIONARIO, pues el propio OPR reconoce tal circunstancia como condición necesaria para celebrar un contrato de acceso a zona federal con el AICM; por lo tanto, sus argumentos resultan **inoperantes** por **no combatir** el OPR.

Por lo que hace a los argumentos en los cuales señalan que resultaría impráctico y sumamente complicado, atender y negociar con cada PERMISIONARIO, además de la inviabilidad de asignar en arrendamiento la estructura necesaria para la prestación del SERVICIO DE TAXI; son **inoperantes** por **no combatir el OPR**, pues no es materia de debate si la conformación y existencia de las AGRUPACIONES es idónea o no para el buen funcionamiento del AEROPUERTO, pues se reitera, el propio OPR reconoce que esa es una característica del funcionamiento del SERVICIO DE ACCESO, y los probables responsables no fueron emplazados por el hecho de pertenecer o no a una agrupación, sino por haber suscrito convenios que contienen cláusulas anticompetitivas que probablemente tienen el objeto y efecto de impedir el acceso u otorgar ventajas exclusivas.

En otras palabras, si bien es cierto que no se tiene conocimiento de alguna prohibición legal para que los PERMISIONARIOS se asocien o agremien en la agrupación que prefieran, lo cual implica que pueden cambiar libremente de agrupación, en ningún apartado del OPR se ordenó emplazar a las AGRUPACIONES por el dinamismo que mostraron los PERMISIONARIOS al afiliarse a las AGRUPACIONES o se indicó que ello era ilegal.

[659] Página 25 del OPR.

En este tenor, es **infundado** el argumento consistente en que cada PERMISIONARIO decide voluntariamente a qué agrupación se afilia, y que en este sentido la AI interpretó mal la "*Tabla 5*" del OPR, denominada "*Información presentada por el AICM en desahogo presentado el quince de septiembre de dos mil catorce*",[660] generando una confusión, pues el incremento de UNIDADES observado en la tabla, en realidad son los cambios de agrupación que han efectuado los PERMISIONARIOS; en la propia tabla presentada por el AICM claramente se aprecian las diferencias entre el incremento de UNIDADES ocasionado por el otorgamiento de nuevos permisos y contratos de acceso a zona federal, de aquellos incrementos ocasionados por el cambio de agrupación de algún PERMISIONARIO. Así, cuando el incremento deriva de nuevos permisos y contratos de acceso a zona federal, en la citada tabla generalmente se estipula: "*se anexan 15 permisos nuevos*"; a diferencia de cuando el incremento deriva del cambio de agrupación que realizan los PERMISIONARIOS, en este caso, en la tabla se señala: "*se integran 39 unidades*" o "*se cambiaron 4 unidades*"; es decir, siempre se hace la distinción entre "*unidades*" y "*permisos*", no dejando lugar a dudas respecto del momento en que se otorgaron nuevos permisos y contratos de acceso a zona federal, que por consecuente traen aparejado un incremento de UNIDADES en determinadas agrupaciones.

Aunado a lo anterior, se advierte que la AI sí tomó en cuenta que los PERMISIONARIOS pueden cambiar libre y voluntariamente de agrupación, lo anterior es así derivado de que en la Tabla 7 del OPR,[661] elaborada por la AI con la información proporcionada por el AICM en la Tabla 5, se establece claramente la diferencia en dos columnas distintas, una denominada "*Aumento de nuevas UNIDADES*" y la otra denominada "*Movimientos entre AGRUPACIONES*".

Asimismo, por lo que hace a los argumentos referentes a que sí se formalizaron diversos convenios de acceso a zona federal con los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT, y que en este sentido se debería de observar el número de PERMISIONARIOS que conformaban CONFORT al momento de la asignación correspondiente, su argumento es **inoperante** por **gratuito**, pues de la información proporcionada por el propio AICM, en la "*Tabla 5.-Información presentada por el AICM en desahogo presentado el quince de septiembre de dos mil catorce*" del OPR,[662] se observa que a CONFORT no se le asignó algún nuevo contrato de acceso a zona federal, a pesar de haberse originado de la escisión de SITIO 300.

En razón de lo anterior, es incorrecto que el número actual de PERMISIONARIOS asociados a CONFORT no refleje la eventual asignación proporcional que señalan SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, cuando lo cierto es que CONFORT nunca recibió un nuevo contrato de acceso a zona federal, y las emplazadas no señalan los hechos o datos específicos que permitan analizar a esta autoridad como es que arribaron a dicha conclusión.

Por lo que hace a las manifestaciones en las que refieren que las personas físicas que inicialmente integraron CONFORT, decidieron incorporarse a otras agrupaciones, incrementando la membresía de esas agrupaciones, y que el crecimiento de SITIO 300 obedeció a que el AICM no puede ni debe

660 Páginas 50 a 53 del OPR.
661 Páginas 59 y 60 del OPR.
662 Páginas 50 a 53 del OPR.

limitar que los PERMISIONARIOS se adhieran a la agrupación que consideren conveniente, se insiste en el hecho de que esa libertad de los PERMISIONARIOS no fue materia de imputación del OPR, sino que constituyó un descripción sobre la cual la AI desarrolló la práctica imputada, como se explicó anteriormente.

Finalmente, respecto a que el incremento sin metodología o criterio definido no implica por sí solo una práctica monopólica relativa, dicho argumento es **inoperante** por ser una **manifestación gratuita**, que más allá de su propio dicho no acredita las razones, hechos o datos específicos que permitan analizar a esta autoridad como es que las emplazadas arribaron a dicha conclusión o que permita determinar que lo señalado en el OPR es incorrecto. Asimismo, dicha manifestación **no combate** el OPR, pues esa no es la única circunstancia que fue considerada en el OPR.

3.3. Argumentos relacionados con el objeto y efecto señalados en el OPR

Las emplazadas realizaron diversos argumentos tendientes a demostrar que en el caso no existió el objeto o el efecto señalado en el OPR. Así, para demostrar entre otras cosas que "*las conductas que se le imputan al AICM no generan objetos y/o efectos anticompetitivos que dañen el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI* [y que] *no existen daños al proceso de competencia y libre concurrencia*"[663] y que "*la conducta de AICM respecto de los hechos que se investigan* [...] *no tiene por objeto ni genera ninguno de los efecto señalados por esa Autoridad en el presente apartado, toda vez que* [...su actuar no...] *ha implicado un desplazamiento indebido, impedimento sustancial del acceso o condiciones exclusivas a favor de terceros en favor de otros permisionarios*" [664] ofrecieron los argumentos que se analizan a continuación:

3.3.1 No se restringe la incorporación de nuevas AGRUPACIONES

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron:[665]

> **Respecto del contenido de las cláusulas de los contratos formalizados entre AICM y los PERMISIONARIOS, si bien se señala que cuando el AICM realice el incremento del padrón vehicular, los nuevos contratos individuales de acceso serán asignados a todas las agrupaciones y/o sociedades que en ese momento participen en la prestación del SERVICIO DE TAXI de manera proporcional al número de unidades de dichas agrupaciones y/o sociedades, no se están generando derechos de exclusividad para las agrupaciones y/o sociedades que actualmente se encuentran prestando el servicio, puesto que en el caso futuro de un incremento del parque vehicular destinado a la prestación de SERVICIO DE TAXI, es decir, más allá de las [B] unidades, participarían todas aquellas agrupaciones y/o sociedades que en ese momento futuro e incierto se encontraran presentes en la operación de dicho servicio; es decir, que no se está**

Eliminado: cuatro palabras.

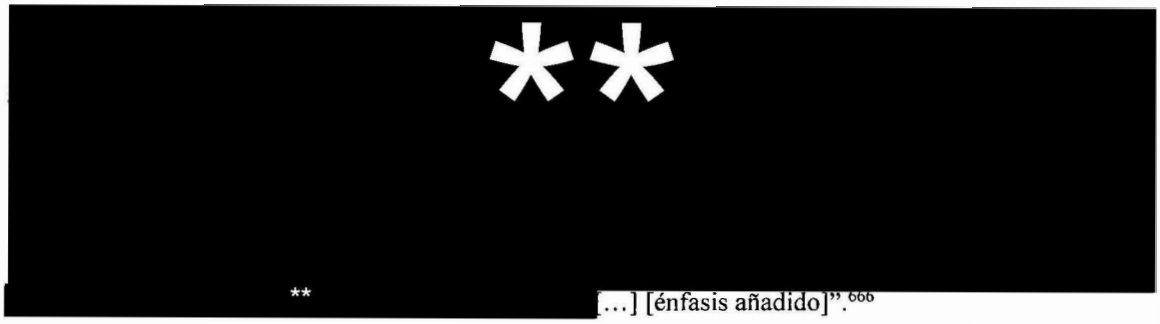
[663] Página 28 de la contestación al OPR del AICM.
[664] Página 29 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 39 (antepenúltimo párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN y 37 (párrafo tercero) del escrito de YELLOW CAB.
[665] Página 20 (párrafos tercero y cuarto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 27 (párrafos segundo y tercero) del escrito de NUEVA IMAGEN y 25 (párrafos segundo y tercero) del escrito de YELLOW CAB.

restringiendo la incorporación de nuevas agrupaciones y/o sociedades para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

A la fecha no se ha verificado algún incremento en el padrón del parque vehicular para la prestación del SERVICIO DE TAXI, lo que implica que son infundadas las observaciones que la AI realiza respecto de diversas cláusulas, calificándolas como restrictivas para la incorporación de distintos actores económicos diferentes a los actuales. Esto, se refuerza y cobra vigencia ante el hecho incontrovertible de que la incorporación de nuevos contratos individuales de derecho de acceso efectuados a partir del año dos mil nueve, obedece a la cobertura que resultó necesaria para alcanzar el tope del parque vehicular definido en septiembre de dos mil ocho.

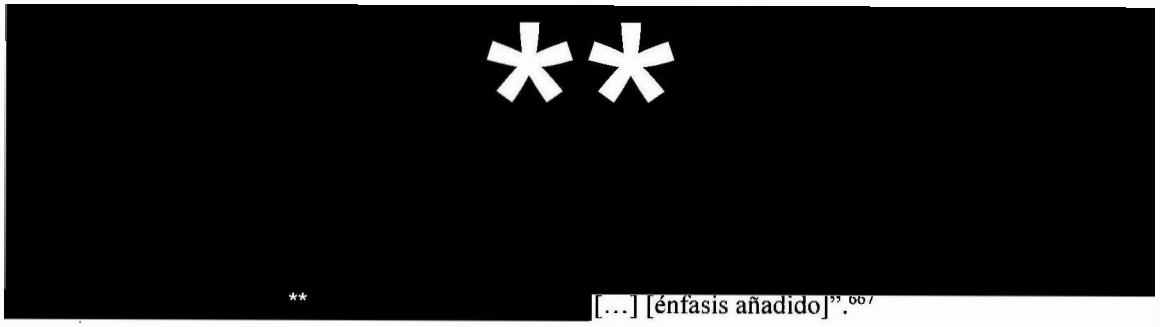
Dicho argumento es **infundado**, por lo siguiente:

Respecto de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, en los convenios celebrados el siete de septiembre de dos mil diez se pactó lo siguiente:



[…] [énfasis añadido]".[666]

Respecto de los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, en los convenios modificatorios celebrados el primero de junio de dos mil doce se pactó lo siguiente:



[…] [énfasis añadido]".[667]

Respecto de los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, en los convenios modificatorios celebrados el primero de junio de dos mil doce se pactó lo siguiente:

Eliminado: doscientas noventa y ocho palabras.

[666] Folio 17618.
[667] Folio 17741.

[redacted] ** [redacted] [...] [énfasis añadido]".[668]

A pesar de que las emplazadas señalen que "*de ninguna manera se están generando derechos de exclusividad para las agrupaciones y/o sociedades que actualmente se encuentran prestando el servicio*", claramente en los convenios y convenios modificatorios celebrados entre los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se otorgan ventajas en favor de las agrupaciones que, ante un aumento en el padrón vehicular, ya se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI, pues la ventaja es que precisamente serán beneficiadas con UNIDADES adicionales.

Aunado a lo anterior, las emplazadas incorrectamente señalan que el incremento al parque vehicular únicamente se presenta más allá de las [redacted] ** UNIDADES autorizadas por el Consejo de Administración del AICM en septiembre de dos mil ocho, y que en este sentido, el otorgamiento de contratos de derecho de acceso otorgados a partir de febrero de dos mil nueve obedece a la cobertura para alcanzar el número de UNIDADES establecido por el Consejo de Administración del AICM; sin embargo, se reitera lo señalado previamente en la presente resolución, en el sentido de que en el ACTA no se estableció por parte del Consejo de Administración del AICM que el padrón vehicular se cerraría en [redacted] UNIDADES, como incorrectamente lo señalan SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB; por el contrario, el incremento en el padrón vehicular comenzó a materializarse en febrero de dos mil nueve con el otorgamiento de cincuenta contratos de acceso a zona federal en favor de PORTO TAXI. A fin de evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*El AICM no puede aumentar unidades y solo llenó el padrón*" de esta resolución.

Aunado a lo anterior, el propio AICM en el desahogo a la prueba confesional a su cargo, que entre otros, ofrecieron SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en respuesta a la posición identificada con el numeral cincuenta y cinco, a la letra establecía: "*Que en la Sesión del Consejo de Administración del AICM celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, dicho Consejo autorizó que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO DE TAXI fuera de* [redacted] *unidades vehiculares.*";[669] manifestó que "*No*".[670] En este sentido, el propio AICM confirmó que no se autorizó cerrar o poner un tope de UNIDADES al padrón vehicular, y por lo tanto el argumento de las emplazadas es incorrecto.

Eliminado: ciento cincuenta y ocho.

[668] Folios 18615 y 18616.
[669] Folio 37288.
[670] Folio 37379.

3.3.2. Teoría del daño.

El AICM manifestó lo siguiente:[671]

> **Dado que soy el único que controla el acceso a la zona federal del AEROPUERTO, y ello está regulado, estamos en presencia de un monopolio natural regulado. Para que mis conductas puedan ser calificadas como anticompetitivas es necesario que mi objeto sea alguno de los referidos en el artículo 10 de la LFCE como impedir el acceso, desplazar u otorgar ventajas a competidores actuales o potenciales.**
>
> **Ese objeto no existe porque no participo ni pretendo participar como PERMISIONARIO, y por tanto, no soy un competidor actual ni potencial de los PERMISIONARIOS y sus AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI. Entonces, no tendría por qué afectar el mercado del SERVICIO DE TAXI.**
>
> **Lo que sanciona el artículo 10 de la LFCE es que el propósito final sea impedir el acceso, desplazamiento y otorgamiento de ventajas perjudicando al competidor del monopolista, no un mero cliente. La racionalidad del artículo 10 de la LFCE en mercados regulados es la corrección de la conducta de una empresa verticalmente integrada frente a sus competidores en algún eslabón de la cadena (posible desplazamiento vertical). En tal situación, las empresas tendrán una relación de cliente-proveedor en un eslabón de la cadena y de competidores en otro. Al requerir al incumbente verticalmente la provisión de un insumo importante para ofrecer un servicio relacionado, el entrante potencial depende de su propio competidor para lograr una entrada exitosa. Esa situación no existe en el caso, pues el AICM no es competidor actual ni potencial de los permisionarios "*y sus agrupaciones que prestan el servicio*".**
>
> **El Derecho Mexicano de la Competencia se basó en el Derecho Estadounidense; los tribunales estadounidenses han sostenido que para demostrar que se instrumentaron estrategias de monopolización se debe demostrar que el monopolio regulado aplicó una conducta exclusionaria o restrictiva en contra de sus competidores (y no de clientes). Se requiere demostrar que se impide el acceso al mercado a empresas que compiten en un mercado río abajo con el oferente, o bien que se otorgan ventajas a agentes económicos río abajo por mi propia integración vertical, lo que en el caso no existe.**
>
> **El Derecho de la Competencia acota la regulación e interferencia de la autoridad sobre decisiones individuales. Sancionar la negativa de trato requiere que la autoridad asuma la perspectiva de la empresa a fin de determinar si tal negativa responde a una lógica comercial lícita o a una intención anticompetitiva. La Suprema Corte de los EUA determinó, en la decisión Colgate, un amplio margen de libertad en las decisiones comerciales de las empresas.**

[671] Páginas 31 (último párrafo) a 38 (cuarto párrafo) de la contestación del OPR del AICM (folios 34130 a 34136).

El artículo 10 de la LFCE se inserta en el marco moderno de investigación y sanción de conductas unilaterales con efectos anticompetitivos. La LFCE tomó la experiencia de la práctica internacional en la supresión de abusos de monopolización y la doctrina internacional contribuye a la interpretación de la norma mexicana. La prohibición de una conducta unilateral, específicamente una discriminación de precios/condiciones se circunscribe a la discriminación que tiene como propósito el desplazamiento de un competidor, su restricción de acceso o el establecimiento de ventajas a otros agentes en perjuicio de ese competidor.

En el caso concreto existen regulaciones que sujetan la prestación del servicio de acceso y estacionamiento a requisitos y permisos, derivados de la regulación sectorial. De ello se deriva una posible aplicación concurrente de la legislación aeroportuaria y de competencia económica; para la aplicación de la fracción X del artículo 10 de la LFCE se requiere de una discriminación de precios o condiciones a un rival.

La lógica en la operación de un aeropuerto es maximizar los ingresos derivados de la explotación de su infraestructura. En mi caso existen también objetivos de política pública aeronáutica (que es mi objetivo prioritario): asegurar la interconexión aeronáutica del país sin arriesgar sus operaciones en el propio aeropuerto.

En los casos en que la infraestructura aeroportuaria se usa de forma estratégica y se abusa de la dominancia en servicios en los que el aeropuerto está integrado verticalmente, el Derecho de la Competencia constituye la herramienta apropiada para prevenir o sancionar tales abusos. Sin embargo, sería grave suponer que la autoridad de competencia deba intervenir ante cualquier diferendo entre el operador aeroportuario y sus diferentes clientes. No existe una lógica anticompetitiva en la supuesta discriminación de PERMISIONARIOS del SERVICIO DE TAXI, pues yo no participo en ese mercado y no obtengo una ventaja exclusiva, ni monopolizo dicho servicio. Eso es grave porque no existe un precedente en la práctica internacional de la teoría que pretende aplicarse en este caso. Ello no significa que exista una exención *ad hoc* al operador aeroportuario de la aplicación del derecho de la competencia o una prerrogativa para cometer restricciones unilaterales con propósitos anticompetitivos.

Un estudio en materia de derecho de la competencia al sector de aviación ha destacado que: "*En el caso de la aviación comercial, el aeropuerto no es típicamente un proveedor de servicios en el mercado de servicios transportación aguas abajo. El interés económico del aeropuerto consiste en vender servicios a las aerolíneas y en ampliar el volumen del mercado de transporte, no en restringirlo o reducirlo. En consecuencia, la negativa de trato difícilmente constituirá un asunto de relevancia*". Este razonamiento es aplicable al SERVICIO DE TAXI pues yo no soy típicamente un proveedor de servicios en el mercado, aguas abajo del supuesto mercado del SERVICIO DE ACCESO.

En el derecho de la competencia internacional se han presentado casos de restricciones unilaterales en la prestación de servicios accesorios que son prestados tanto por el

aeropuerto, como un oferente integrado verticalmente, y prestadores de servicios accesorios (aeroportuarios y complementarios), independientes y no integrados: (i) un caso sancionado por la autoridad suiza de competencia, en el que el aeropuerto de Zurich dejó de ofrecer acceso a dos prestadores del servicio de valet parking (servicio que permitía el uso de estacionamientos más alejados del aeropuerto), con la intención de maximizar los ingresos por cobro de los estacionamientos del propio aeropuerto; (ii) otro caso tuvo que ver con la negativa de trato del aeropuerto de Frankfurt a competidores potenciales en servicios complementarios de maniobras en rampa; y (iii) un tercer caso es el de la empresa con el monopolio estatal de combustible en Taiwán que además prestaba el servicio de distribución de turbosina en aeropuertos, al negar la venta a un distribuidor alterno.

En los casos anteriores existió un daño a la competencia mediante una estrategia de desplazamiento vertical vía la restricción unilateral desplazando a un competidor; así, la autoridad de competencia sancionó debido a que el aeropuerto, integrado verticalmente, tenía como propósito desplazar o impedir el acceso a competidores en servicios aeroportuarios o relacionados; esos competidores no eran simplemente clientes, sino clientes y además competidores, lo que en el caso no sucede.

Los casos de restricciones unilaterales implican que el servicio que está siendo negado a un rival resulte indispensable para la producción de un bien o servicio relacionado, sea imposible reproducirlo mediante un esfuerzo razonable de inversión y no exista justificante objetiva para negar el servicio (como la cantidad que adeuda EXCELENCIA). Sin embargo, en sectores no regulados, el servicio se ofrece normalmente en el mercado y se sanciona su interrupción no justificada o su negativa discriminatoria; mientras que en sectores regulados existe una regulación especial que debe tomarse en cuenta.

Adicionalmente, yo tengo interés en que haya más PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES que presten el SERVICIO DE TAXI, por dos motivos: (i) habiendo más taxis, obtengo mayores beneficios económicos, mejora la oferta al usuario y los permisionarios compiten entre sí para mejorar la calidad; (ii) habiendo más taxis se equilibra mi poder de negociación, disminuyendo las posibilidades de que una agrupación que concentre dicho poder pueda presionarme si no cedo a sus demandas (como ocurrió en dos mil ocho cuando los PERMISIONARIOS agrupados a SITIO 300 me presionaron con armar un conflicto generalizado). Cabe preguntarse por qué la COFECE no inició una investigación por boicot contra esa agrupación, cuando además, EXCELENCIA sí operó en mis instalaciones. Es decir, me vi presionado por el SITIO 300 y de todas formas logré que entrara EXCELENCIA.

Las implicaciones de suponer que se acredita la conducta en este caso rebasarían la esfera de mercados regulados. La teoría que sostiene el OPR, basado en que el problema del compromiso no requiere acreditar una estrategia de monopolización por mi parte, convertirá a la COFECE en árbitro de todo desacuerdo entre proveedores y compradores.

Violaría uno de los principios más sólidos del derecho internacional de la competencia y propiciaría la invasión de una esfera de decisiones donde el agente económico debe tener libertad.

No existe ninguna racionalidad en el Derecho de la Competencia nacional y comparado que explique cómo es que mi conducta es monopolizadora, pues no tengo ningún interés en restringir la competencia en el SERVICIO DE TAXI.

La acusación del OPR carece de una teoría del daño que permita acreditar que la supuesta discriminación se instrumenta como vía para desplazar indebidamente a un competidor, impedir el acceso de competidores potenciales a un mercado relacionado, o para configurar una ventaja exclusiva para crear o mantener el poder sustancial del operador. Por lo tanto, resulta imposible tipificar una conducta en términos de los supuestos del artículo 10 de la LFCE y acreditar la comisión de una práctica monopólica relativa, más cuando el resultado de las conductas investigadas es precisamente más competencia y no menos.

El OPR utiliza un razonamiento que denomina "*exclusión vertical*" y otro denominado "*problema del compromiso*" (ambos en la página 85 del OPR) "*argumentos*" que la COFECE extrae de un libro de texto de organización industrial, y pretende que con eso es suficiente para demostrar (más allá de la duda razonable y superando la presunción de inocencia) que tuve la intención de impedir sustancialmente el acceso al mercado o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.

El razonamiento del OPR es contrario a la legalidad por erróneo. Las conductas listadas en las diferentes fracciones del artículo 10 de la LFCE deben sujetarse al escrutinio de la autoridad de competencia y sancionarse sólo cuando constituyen estrategias de monopolización, es decir, intentos por parte de quien las implementa de obtener o reforzar poder de mercado mediante el desplazamiento indebido, la exclusión de posibles entrantes o la obtención de ventajas exclusivas frente a sus competidores actuales o potenciales. Sancionarme por una violación sustantiva del artículo 10 requeriría demostrar que, mediante la supuesta discriminación, intenté o logré monopolizar un mercado -habría que responder qué poder de mercado alcancé o intenté alcanzar al supuestamente discriminar, a cuál de mis competidores desplacé indebidamente, a cuál competidor potencial le impedí el acceso al mercado o qué ventaja exclusiva obtuve o intenté obtener *vis a vis* competidores en un mercado relacionado-.

No existe precedente a nivel internacional ni tampoco en la aplicación de la legislación mexicana de la teoría de conducta unilateral que incorpora el OPR. La teoría del OPR pretende sancionarme por supuestamente discriminar a clientes con quienes no compito en ningún mercado y, por esa vía, conceder una ventaja exclusiva a agentes económicos con los que no mantengo algún vínculo patrimonial, en un mercado donde no participo ni pretendo participar (el de SERVICIO DE TAXI). En tales términos, la acusación carece de toda lógica desde el punto de vista del Derecho de la Competencia.

Aceptar la fantasiosa teoría de la COFECE con respecto a la supuesta lógica económica de la discriminación, extendería la aplicación de la fracción X del artículo 10 de la LFCE a toda relación proveedor-comprador y convertiría a la autoridad de competencia en árbitro de todo diferendo comercial, restringiendo decisiones que deben tomarse de manera unilateral.

Si bien no se requiere esperar a que la conducta haya surtido efectos adversos totales, por ejemplo, el cierre total del mercado o el desplazamiento completo, es claro que la COFECE sí debe demostrar fehacientemente que la conducta imputada tiene el objeto de generar un desplazamiento a un competidor, impedir la entrada a otro competidor o generar una ventaja exclusiva.

En primer término, el AICM señala que para que "*las conductas supuestamente anticompetitivas del AICM tengan una lógica bajo el derecho dela* [sic] *competencia, es necesario que su objeto, creíblemente, sea o pueda ser alguno de los referidos en el artículo 10* [de la LFCE]*: **impedir acceso, desplazar u otorgar ventajas a competidores actuales y potenciales**, que en el caso no existen puesto que el AICM no participa como permisionario (para taxi) ni pretende participar, luego entonces no tiene por qué afectar el mercado de autotransporte federal en modo de taxi desde el AICM* [énfasis añadido]".

Ello es **infundado,** pues contrario a lo supuesto por la emplazada, el artículo 10 de la LFCE no restringe a que el objeto o efecto anticompetitivo de las conductas ahí establecidas se den forzosamente respecto de competidores, pues únicamente establece que serán considerados como prácticas monopólicas relativas "*los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones **cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas**, en los siguientes casos* […] [énfasis añadido]"; la LFCE no establece que el objeto o efecto deba darse con respecto a competidores "*aguas abajo*" y el supuesto que plantea el AICM es sólo uno de los que se podría dar tratándose de prácticas monopólicas relativas.

La fracción X establece como una práctica monopólica relativa: "*El establecimiento de distintos precios o condiciones de venta o compra **para diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones*** [énfasis añadido]". Así, lo relevante de dicha disposición es que la misma se realice respecto de "*diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones*", pues la LFCE no establece que dicha discriminación respecto a precios o condiciones de venta se realice respecto de competidores. En este orden de ideas, dicha disposición es aplicable a conductas de agentes económicos que venden sus bienes o servicios a otros agentes económicos situados "*aguas abajo*" en una cadena de suministro, como es el caso del AICM, que ofrece el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos, que no son sus competidores, pero que demandan la prestación de ese servicio, por lo que se encuentran en un eslabón inferior de la cadena.

Así, con independencia de que el AICM afirme que la construcción del derecho de la competencia en México se realizó con base en el Derecho *Antitrust* estadounidense, pues "*los tribunales estadounidenses han sostenido reiteradamente que para demostrar una violación de la prohibición de instrumentar estrategias de monopolización se requiere demostrar que el monopolio regulado aplicó una conducta exclusionaria o restrictiva **en contra de sus competidores (y no de otros agentes económicos***

clientes, que el AICM tiene interés que se expandan y crezcan, y haya más, no menos) [énfasis añadido]", y sin perjuicio de que el AICM no identifica casos de jurisprudencia internacional que soporten sus afirmaciones ni proporciona las sentencias correspondientes o al menos los datos con los que esta autoridad pudiera en su caso identificarlos (como número de expediente, nombre del caso o cualquier dato que permita identificar y corroborar la información correspondiente), el derecho de la competencia que rige este país no hace esa distinción. La doctrina internacional no puede estar por encima del texto expreso de la LFCE.

De hecho, el propio AICM reconoce lo que se ha indicado cuando señala que "*para considerar que la conducta que se imputa al AICM es violatoria de la LFCE es necesario que el objeto o efecto de la misma sea o pueda ser cualquiera de las siguientes: * Desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; * Impedirles sustancialmente el acceso; y/o * Establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas*".[672]

En este orden de ideas, no es cierto que "*la misma aplicación de la norma* [esto es, el artículo 10 de la LFCE] *demuestra que la esfera de aplicación de la prohibición de una conducta unilateral, específicamente una discriminación de precios/condiciones contenida en la Ley* ***se circunscribe a aquella discriminación que tiene como propósito el desplazamiento de un competidor****, su restricción de acceso o el establecimiento de ventajas a otros agentes en* ***perjuicio de ese competidor*** [énfasis añadido]", en tanto no existe una disposición en la LFCE que establezca que el objeto o efecto anticompetitivo de la conducta establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, deba darse entre competidores.

En el caso, los PERMISIONARIOS, a través de las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI en la zona federal concesionada al AICM requieren obtener un permiso de la SCT para prestar dicho servicio, y a su vez, deben suscribir un contrato de acceso a zona federal y estacionamiento con el AICM para operar y estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI. Adicionalmente, conforme a los convenios entre el AICM y las AGRUPACIONES para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI, las AGRUPACIONES se comprometieron a pagar por cuenta de los PERMISIONARIOS un monto mensual al AICM por los conceptos de: [i] contraprestación por unidad; [ii] acceso a la zona federal; [iii] renta por el uso de las áreas para ESTACIONAMIENTO y [iv] uso de la infraestructura aeroportuaria, que utilizan como usuarios, las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS.

Lo anterior implica que las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS en cuestión califican como "*compradores de servicios*" del AICM. Asimismo, el OPR explica que a través de las teorías de la "*exclusión vertical*" y el "*problema de compromiso*" el AICM tuvo el incentivo para preservar su posición en el mercado relevante y de intervenir en el mercado en el que existe una vinculación con el mercado en el que opera el AICM. Por lo tanto, una conducta anticompetitiva que actualice el artículo 10, fracción X de la LFCE se puede dar cuando un agente económico, como el AICM, puede ejercer su control en mercados "*aguas abajo*" de la cadena de suministro, como en el caso que nos

[672] Páginas 27 y 31 de la contestación al OPR del AICM.

ocupa al ser el único proveedor del SERVICIO DE ACCESO, con independencia de que compita o no con los proveedores de servicios que operan en aquél mercado.

De hecho, llama la atención a esta COFECE que los señalamientos del AICM no sólo no encuentran sustento en el dictamen pericial rendido en el EXPEDIENTE, precisamente ofrecido por el AICM, de hecho, se contradice lo señalado por el AICM como lo asentado por su perito en Economía, toda vez que el AICM señala que el afectado de la práctica debe de ser un competidor y el perito no señala que tenga que ser un competidor para que se dé la práctica monopólica relativa."[673]

En segundo término, en el cuerpo de su argumentación el AICM realiza manifestaciones que **no combaten el OPR** y son **gratuitas**, pues indica que: [i] el derecho de la competencia ha acotado la regulación e interferencia que la autoridad de competencia debe imponer sobre decisiones individuales, sin explicar cuál es ese acotamiento al que se refiere o su fundamento más allá de su propio dicho, por lo que ello sería **gratuito**; y que [ii] en ese contexto, para "***sancionar la negativa de trato*** *requiere que la autoridad asuma la perspectiva de la empresa a fin de determinar si tal negativa responde a una lógica comercial lícita o a una intención anticompetitiva*", lo cual claramente no está relacionado con la práctica imputada al AICM en el OPR y por lo tanto **no lo combate**, pues al AICM no se le emplazó por negar el trato a algún agente económico, sino por haber otorgado **un trato diferenciado** a las AGRUPACIONES respecto a: [i] el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI (incremento y asignación de UNIDADES); o [ii] el establecimiento de distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO (aplicación diferenciada de descuentos o quitas respecto al pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos en igualdad de condiciones).

Por su parte, los ejemplos de "*casos de restricciones unilaterales en la prestación de servicios accesorios que son prestados tanto por el aeropuerto como un oferente integrado verticalmente, y prestadores de servicios accesorios (aeroportuarios y complementarios), independientes y no integrados*" que el AICM refiere, son **inoperantes** por **no combatir el OPR**, pues la conducta en que se basan dichas afirmaciones no es sobre impedir sustancialmente el acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas por medio de la conducta señalada en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, sino que se refiere a conductas exclusionarias o restrictivas exclusivamente en contra de agentes económicos, las cuales no son las únicas que prevé el artículo 10 de la LFCE. Además, debe enfatizarse que no es verdad que los únicos sujetos que pueden verse perjudicados deben ser "competidores" del sujeto que realiza las conductas prohibidas. Es así que el AICM meramente declara la existencia de una hipótesis alterna a las imputaciones del OPR, pero no la demuestra ni sigue el rigor que el OPR sostuvo en términos de los artículos 10 a 13 de la LFCE. Lo anterior se hace patente en la propia exposición que la emplazada realiza de los mismos al afirmar que: "[en el caso del aeropuerto de Zurich] ***dejó de ofrecer acceso*** *a dos prestadores del servicio de valet parking* [énfasis añadido]"; "[en el caso del aeropuerto de Frankfurt] ***la negativa de trato*** [...] *sin una justificación objetiva y con el propósito de monopolización* [énfasis añadido]"; "[en el caso del aeropuerto de Taiwán] ***al negar la venta*** *a un distribuidor alterno* [énfasis añadido]", cuestiones que claramente no

[673] Folio 37052.

están relacionadas con la conducta de trato discriminatorio a agentes económicos situados en igualdad de condiciones imputada en el OPR al AICM. Así, con independencia de la pretendida lógica anticompetitiva de los méritos de dichos casos, y por los cuales las autoridades de competencia de esos países, según la emplazada, sancionaron a competidores de los aeropuertos en cuestión, lo cierto es que las prácticas descritas no tienen relación con la materia de la imputación del OPR ni el AICM demuestra que esos casos tengan similitud con el que se analiza en el EXPEDIENTE, ni sostienen su dicho con algún documento que pueda ser analizado.

El AICM refiere que tiende a la maximización de sus ingresos y asegurar la interconexión aeronáutica y que en realidad le convendría aumentar el número de prestadores del SERVICIO DE TAXI, aduciendo que así maximizaría sus ingresos y reduciría el poder de negociación de las AGRUPACIONES.

Este argumento es **inoperante** por **gratuito**, pues el AICM no acredita cómo es que las cláusulas discriminatorias de los convenios celebrados con las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS, que fueron el motivo por el cual fue emplazado, materializan en algún punto el objetivo que ahora dice que persigue: que haya más taxis. No se explica cómo es que el AICM realiza dicho señalamiento cuando los aumentos a las UNIDADES que fueron imputados presuntivamente en el OPR derivan de privilegios concedidos a las mismas AGRUPACIONES, siendo que en realidad, CONFORT, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB son agrupaciones inicialmente integradas por PERMISIONARIOS que estaban agremiados a SITIO 300.[674]

De hecho, sus argumentos **tampoco combaten la totalidad de las razones del OPR**, toda vez que de la evidencia en el EXPEDIENTE no se desprenden las cuestiones planteadas por el AICM, ya que al haber establecido e incorporado a los convenios de acceso a zona federal cláusulas discriminatorias en materia de asignación de UNIDADES, el AICM como objeto y efecto dentro del marco de la "*exclusión vertical*", impedir el acceso a nuevos agentes económicos, así como la expansión de los ya presentes, pues como quedó acreditado, no existió una metodología consistente para la asignación de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Adicionalmente, de conformidad con el OPR, ello tuvo el efecto de que el AICM preservara su poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, garantizando la obtención de ganancias inherentes a su posición de agente económico con poder sustancial, y para asegurarles a las AGRUPACIONES existentes que no habría más agentes económicos que les compitieran en la provisión del SERVICIO DE TAXI, con lo cual se actualiza presuntivamente lo dispuesto en el proemio del artículo 10 de la LFCE.

Como ya se indicó en la presente resolución con relación a la "*exclusión vertical*", el OPR señala que se caracteriza por tener a ***un agente económico con poder sustancial*** que controla el acceso a un mercado de un bien o servicio que se usa en eslabones subsecuentes en la cadena productiva en los que hay o puede haber competencia y que, en consecuencia, podría considerar restringir la competencia en los eslabones subsecuentes con el objeto de preservar o incrementar sus utilidades y

[674] Derivado de la escisión de SITIO 300; CONFORT, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se constituyeron en mayo de dos mil ocho, julio de dos mil ocho y febrero de dos mil nueve, respectivamente. Si bien YELLOW CAB se constituyó en fecha posterior al fallo de la subasta pública SP-03/2008, la escisión de esta asociación de SITIO 300 se efectuó en marzo de dos mil ocho, anterior incluso a la publicación de las bases de licitación de la citada subasta.

con respecto al "*problema de compromiso*", el OPR dice que se entiende desde el punto de vista económico, cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferentes en los eslabones subsecuentes, con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo, o de cumplimentar los condicionamientos de alguna autoridad interna o externa, ello conlleva un detrimento en las ganancias en los eslabones subsecuentes y de la propias ganancias en el largo plazo del agente económico con poder sustancial, lo que hace que éste busque restablecer la condiciones originales que generaron una distorsión en el "*status quo*".

De lo anterior, el AICM se limita a decir que la COFECE basa su *"teoría del daño"* y el *"problema de compromiso*" de un libro de texto de organización industrial, sin embargo este argumento es inoperante por gratuito pues el AICM no desvirtúa la imputación, sino que se limita a decir que se extrae de un libro, pero no expone razonamientos lógico-jurídicos-económicos que demuestren lo contrario o que creen convicción de que dicho razonamiento planteado en el OPR es incorrecto para poder determinar presuntivamente que el AICM cuenta con poder sustancial, y que con esto puede excluir verticalmente a otros agentes económicos en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción.

Por su parte el AICM, al haber establecido distintas condiciones de venta al SERVICIO DE ACCESO, como el aumento de UNIDADES y el otorgamiento diferenciado en los plazos de vigencia de los descuentos aplicados a diferentes AGRUPACIONES, sin una metodología establecida y transparente, y que estaban en igualdad de condiciones, tuvo el efecto de impedir sustancialmente el acceso de nuevos agentes económicos o la expansión de los ya presentes, en la prestación del SERVICIO DE TAXI, y establecer ventajas exclusivas para determinadas AGRUPACIONES que ya proporcionan el SERVICIO DE TAXI.

Así, no es suficiente que el AICM manifieste que lo que pretende es que exista más competencia en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI, cuando el propio AICM, como agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, impone las condiciones para que ello no se lleve a cabo.

Por su parte, respecto a que uno de los efectos pretendidos con la existencia de más taxis es que "*se equilibre su poder de negociación*" es **gratuito**, pues de conformidad con el apartado "*El AICM es quien fija las condiciones en los contratos*" de la presente resolución, ha quedado acreditado que el AICM tiene poder sustancial, de tal forma que tiene la posibilidad de imponer unilateralmente las condiciones de los contratos que celebra, sin que haya evidencia en el EXPEDIENTE que efectivamente alguna de las AGRUPACIONES pueda (o que lo haya hecho) contrarrestar dicho poder, pues a final de cuentas, es el AICM, a través del COCOSA, quien aprueba y puede imponer las condiciones de contratación que el AICM lleve a cabo. Para evitar repeticiones innecesarias, téngase por insertado a la letra el análisis del apartado referido.

Adicionalmente, PORTO TAXI en su contestación al OPR, manifestó que las agrupaciones no han estado en posibilidad, ni siquiera potencialmente, de negociar con el AICM el contenido de las

cláusulas contenidas en los mismos, particularmente aquellas que se refieren al aumento de unidades y al precio del acceso a la zona federal, por lo cual se infiere que el AICM es un agente económico que tiene poder sustancial dentro del mercado relevante, el cual puede imponer unilateralmente las condiciones de los contratos que celebre para tal efecto con las agrupaciones.

Por otra parte, es **inoperante** por **no combatir el OPR** el argumento relativo a por qué la COFECE no inició una investigación por boicot contra SITIO 300, que, según el dicho de la emplazada, la pudieron obligar a ciertas concesiones, cuando ni siquiera señala a qué "concesiones" se refiere, ni cómo es que ello hubiera cambiado las conclusiones del OPR. En todo caso, si el AICM tiene conocimiento de alguna conducta ilegal, puede denunciarla siguiendo lo que establece al respecto la normativa de competencia; por consiguiente el AICM está confundiendo la vía que puede hacer valer para denunciar dicha conducta que estima ilegal. Lo cierto es que el hecho de que pudiera haber otros agentes económicos cometiendo una conducta ilegal no implica que el AICM no la haya cometido.

Finalmente, resulta **infundado** que el OPR no tenga una teoría del daño. El artículo 10 de la LFCE establece los requisitos para que una práctica monopólica relativa sea considerada ilegal. Los elementos ahí establecidos implican que el proceso de competencia y libre concurrencia se impide, daña o se afecta, cuando la conducta colma el dispositivo legal y por ende se produce el daño a la competencia y la libre concurrencia, pues de otra forma el AICM pretende introducir un elemento normativo nuevo no contemplado en la legislación de competencia. Es decir si el agente económico con poder sustancial en el mercado relevante impone la conducta tipificada como ilícita, que dicha conducta tenga por objeto o efecto desplazar indebidamente, impedir el acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de alguien, y si el emplazado no acredita que se dan ganancias en eficiencia, entonces hay un ilícito concurrencial. Se reitera que el AICM fue emplazado por haber celebrado convenios que contienen cláusulas que son consideradas anticompetitivas, pues representan, ya sea un trato diferenciado a las propias AGRUPACIONES respecto a: [i] el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI (incremento y asignación de UNIDADES); o [ii] el establecimiento de distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO (aplicación diferenciada de descuentos o quitas respecto al pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos en igualdad de condiciones). Contrario a lo argumentado por el AICM, el OPR sí explica la teoría de daño, y ella se encuentra basada en los elementos descritos en líneas anteriores, pues con ello se "*generaron objetos y/o efectos anticompetitivos que dañan el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI, al impedir, ya sea, el acceso a nuevos competidores en este servicio, o al establecer ventajas exclusivas en favor de algunas agrupaciones*".[675] Por otra parte, el OPR hace referencia a la "*exclusión vertical*" y al "*problema del compromiso*" para explicar la racionalidad de la conducta del AICM.

Llama la atención que el AICM señale que no hay teoría del daño y al mismo tiempo indique que: "*esta Comisión concluye presuntivamente que el AICM ha realizado las conductas descritas a lo largo del OPR y éstas tuvieron el objeto y/o efecto de impedir sustancialmente el acceso al mercado relevante y otorgar ventajas exclusivas en favor de varias personas, lo cual se explica mediante dos métodos de análisis*

[675] Página 84 del OPR.

económico: i) la exclusión vertical; ii) el "problema de compromiso". Y explica las razones y metodologías específicas. - - - - - Así las cosas, esa Comisión determinó que los efectos anticompetitivos que se observaron por la realización de cada una de las conductas relacionadas son [...]".[676]

3.3.3. No hay pruebas del objeto de la conducta

En su contestación al OPR, el AICM manifestó lo siguiente:[677]

> **El artículo 10 de la LFCE señala que la conducta debe tener como objeto o efecto: (i) desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; (ii) impedirles sustancialmente su acceso; o (iii) establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.**
>
> **Según la COFECE, yo tendría el objeto de impedir el acceso al supuesto mercado relevante debido a que doy beneficios a los agentes económicos ya establecidos en perjuicio de otros que aún no están en el mercado relevante, es decir inexistentes; ello lo sustenta en el razonamiento del "*problema del compromiso*", y no en hechos, es decir no está probado.**

Lo anterior es **infundado**, pues contrario a lo que señala el AICM, existe evidencia que confirma lo señalado en el OPR.

En este aspecto, en la página 83 del OPR se indica que el AICM "*estableció e incorporó cláusulas discriminatorias, teniendo como objeto y efecto dentro del marco de la exclusión vertical, el impedir el acceso de nuevos agentes económicos, así como la expansión de los ya presentes sin que existiera una metodología consistente para la asignación de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI*" y con el objeto de "*asegurarles a las AGRUPACIONES existentes que no habrá más agentes económicos que les compitan en la provisión del SERVICIO DE TAXI*". Por su parte, el propio OPR indica que "*al establecer, posterior al proceso de subasta pública* [...] *distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO, llámense aumento de UNIDADES y otorgamiento diferenciado en los plazos de vigencia de los descuentos aplicados* [...] *tiene el efecto de: i) Impedir sustancialmente el acceso de nuevos agentes económicos o la expansión de los ya presentes, en la prestación del SERVICIO DE TAXI, y ii) Establecer ventajas exclusivas para determinadas AGRUPACIONES que ya proporcionan el SERVICIO DE TAXI*".

En este sentido, el OPR se refiere al objeto únicamente respecto de las cláusulas anticompetitivas señaladas en el OPR, no respecto del resto de las conductas imputadas presuntivamente.

Ahora bien, en la página 87 del OPR se indica, respecto a las cláusulas señaladas, que:

> "***a.*** *En primer lugar, se observó la inclusión de distintas cláusulas anticompetitivas tanto en los contratos que celebra AICM con los PERMISIONARIOS, como con las AGRUPACIONES, en las que se establece que cualquier incremento en el parque vehicular para el SERVICIO DE TAXI debe, dependiendo del convenio firmado:*
>
> *a) Otorgarse a los prestadores de servicio que ya están dentro del AEROPUERTO en partes iguales; o bien,*
>
> *b) Otorgarse de forma proporcional respecto al saldo de parque vehicular existente a cada uno de las AGRUPACIONES ya existentes en el mercado; o bien,*

[676] Página 28 de la contestación al OPR del AICM.
[677] Página 31 (párrafos tercero, cuarto y quinto) de la contestación del AICM.

c) En un proceso licitatorio, para el caso de empate con la mejor propuesta solvente que se reciba de cualquier otro participante, la agrupación tendrá primacía frente a terceros.

La inclusión de estas cláusulas tienen el objeto y efecto de disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia, contraviniendo lo dispuesto por el artículo 8 de la LFCE, toda vez que:

i) Impiden el acceso de otros agentes económicos al SERVICIO DE ACCESO para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, pues en caso de haber una aumento en el parque vehicular de este servicio, dicho incremento debe repartirse de manera proporcional entre los agentes económicos ya establecidos, excluyendo así la posibilidad de que nuevos agentes económicos entren al mercado de SERVICIO DE TAXI;

ii) Impiden que los participantes en el mercado puedan crecer por méritos, asociados, por ejemplo, a mejoras en el servicio provisto al usuario final, o a eficiencias propias en la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que estas cláusulas aseguran que la participación relativa de las AGRUPACIONES se mantenga igual, preservando el "status quo" de los agentes económicos que actualmente prestan el servicio de referencia, con independencia de los méritos de su desempeño en el mercado de SERVICIO DE TAXI.

iii) No obstante lo anterior, en caso de que por alguna razón el AICM decidiera permitir la entrada de un nuevo competidor al mercado de SERVICIO DE TAXI, no se observan que las cláusulas existentes en los contratos con algunas agrupaciones fomenten la competencia en el mercado de SERVICIO DE TAXI, pues garantizan que determinadas agrupaciones ya existentes, tengan un sesgo a su favor que difícilmente nuevos entrantes puedan obtener, por ejemplo derecho de preferencia en el aumento del parque vehicular, entre otros".

En este aspecto, contrario a lo que supone el AICM, el propio contenido de las cláusulas evidencia el objeto descrito. Así, en el OPR se señalan los ejemplos de las cláusulas correspondientes, haciendo referencia, en sus páginas 47 a 49, a los convenios celebrados entre el AICM y YELLOW CAB, SITIO 300 y PORTO TAXI, con NUEVA IMAGEN y con CONFORT. Claramente la intención al establecer esas cláusulas era un impedimento al acceso de nuevos prestadores del servicio, pues de entrada se establece que el aumento en el parque vehicular se realizará de forma proporcional a quienes ya prestan el SERVICIO DE TAXI o se establecen ventajas claras respecto de estos últimos. Es evidente que eso excluye a cualquiera que no preste en ese momento el SERVICIO DE TAXI.

De esta forma, el AICM manifiesta que no existen pruebas del objeto de su conducta; sin embargo, como se demuestra con los párrafos anteriores, en el EXPEDIENTE existe evidencia de ese objeto, pues las cláusulas implican la voluntad del AICM de establecer esas condiciones.

Por tanto, es incorrecto el señalamiento del AICM en el sentido de que no existen pruebas de que el objeto de la conducta hubiera sido impedir el acceso a nuevos prestadores del SERVICIO DE TAXI y establecer ventajas exclusivas a quienes ya lo prestaban.

3.3.4. Supuesta falta de claridad respecto a si hay objeto o efecto.

En su contestación al OPR, el AICM manifestó lo siguiente:[678]

> **La COFECE daña mi seguridad y certeza jurídicas porque en la letra C de la página de 87 del OPR sí alude a supuestos efectos de la práctica, pero en las letras A y B de la página 85 del OPR parece aludir al objeto de la práctica pero no lo establece.**

[678] Página 31 (último párrafo) de la contestación al OPR del AICM.

Lo anterior resulta **infundado**, pues es incorrecto que en las letras A y B de su página 85 el OPR "*parece aludir*" al objeto de la práctica. Por el contrario, el inciso A de dicha página claramente hace referencia a que el AICM "*Estableció e incorporó cláusulas discriminatorias, teniendo como objeto y efecto dentro del marco de la exclusión vertical, el impedir el acceso de nuevos agentes económicos, así como la expansión de los ya presentes sin que existiera una metodología consistente para la asignación de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI*". Por otro lado, si bien es cierto que en la letra C de la página 87 del OPR se establecen diversos "*efectos de la práctica*", también es cierto que en la misma sección se hace referencia una vez más al objeto. Así, se hace referencia a que "*La inclusión de estas cláusulas tienen el objeto y efecto de disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia, contraviniendo lo dispuesto por el artículo 8 de la LFCE*". Por lo tanto, no se daña la seguridad y certeza jurídicas que el AICM incorrectamente alega.

3.3.5. La entrada de EXCELENCIA no implicó nuevas negociaciones.

PORTO TAXI señaló:[679]

> **No se presume vínculo alguno entre el AICM y las AGRUPACIONES, solo por el hecho de que hayan existido relaciones contractuales entre estos agentes económicos antes de la entrada de EXCELENCIA, esta afirmación muy desatinadamente pretende "justificar" el vínculo jurídico pre existente como un hecho histórico que perjudicó en automático a EXCELENCIA. La entrada de dicha empresa no implicó que el AICM haya modificado las tarifas de acceso a la zona federal en perjuicio de EXCELENCIA. No solicité quitas, descuentos o cancelaciones de deudas al AICM, ni negocié nuevas condiciones de contratación por la entrada de EXCELENCIA.**

Sin perjuicio de lo señalado en el apartado "*El AICM es quien fija las condiciones en los contratos*" de esta resolución, los argumentos de PORTO TAXI son **inoperantes** por **no combatir el OPR**, pues en éste no se imputó responsabilidad a ninguno de los emplazados por el hecho de que hayan existido relaciones contractuales previas a la entrada de EXCELENCIA como prestador del SERVICIO DE TAXI, sino porque en diversos instrumentos jurídicos suscritos por los emplazados se incluyeron cláusulas contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia. Se reitera entonces, que en el caso de PORTO TAXI, la imputación del OPR radica en su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE imputada al AICM derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*" y que se refiere únicamente al establecimiento "*de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*".

Por otro lado, la manifestación referente a que PORTO TAXI no solicitó quitas, descuentos o cancelaciones de deudas al AICM, ni solicitó nuevas condiciones de contratación después de la entrada de EXCELENCIA, es **inoperante** por **gratuita**, y porque **no combate** la imputación realizada en su contra en el OPR. En primer término, es **gratuito** pues no existe una relación lógico-jurídica o consecuencia de excepción que realice respecto de la imputación que se señala en el párrafo

[679] Folios 31677 y 31678. Páginas 36 y 37 de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

precedente, se indica nuevamente que a PORTO TAXI no se le emplazó por haber solicitado quitas o descuentos, ni por haber solicitado nuevas condiciones de contratación, sino por la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

Sin perjuicio de lo anterior, PORTO TAXI sí celebró nuevas condiciones de contratación con el AICM después del ingreso de EXCELENCIA, lo anterior queda manifiesto en el instrumento jurídico suscrito y sus posteriores modificaciones, de acuerdo a lo siguiente:

1. El veintinueve de mayo de dos mil seis PORTO TAXI y el AICM suscribieron el CONTRATO DE PORTO TAXI.[680]
2. EXCELENCIA comenzó a operar formalmente y a prestar el SERVICIO DE TAXI el ocho de enero de dos mil nueve.[681]
3. El veintinueve de agosto de dos mil once PORTO TAXI y el AICM suscribieron el CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI,[682] en el que se modificó la cláusula DECIMA SEGUNDA relativa a "[redacted] […]".[683]
4. El primero de junio de dos mil doce PORTO TAXI y el AICM suscribieron el SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI,[684] en el que se modificaron diversas cláusulas, particularmente la cláusula décima segunda, en la que se pactó: "[redacted]".[685] En particular, en el antecedente ** se señaló que "[redacted] […] [énfasis añadido]".[686]

En razón de lo anterior, se observa que justo después de que EXCELENCIA comenzara a operar como prestador del SERVICIO DE TAXI, PORTO TAXI suscribió un convenio modificatorio al contrato que había celebrado con el AICM; por lo tanto, se considera que su argumento es **infundado**, en tanto esta autoridad tiene evidencia respecto a la solicitud de PORTO TAXI para adherirse a las condiciones

Eliminado: ciento treinta y cinco palabras.

[680] Folios 10039 a 10072.
[681] Página 19 del OPR.
[682] Folios 10074 a 1077.
[683] Folio 10075.
[684] Folios 10082 a 10095.
[685] Folio 10087.
[686] Folio 10082.

que SITIO 300 tenía en su contrato respectivo con el AICM, de lo cual se desprende que es falso que no hubiere pretendido obtener nuevas condiciones de contratación.

En este sentido, esa evidencia confirma lo que señala el OPR en el sentido de que una vez que entró EXCELENCIA al mercado, el AICM otorgó nuevas condiciones con los prestadores del SERVICIO DE TAXI preexistentes a efecto de compensarlos mediante la asignación de nuevas UNIDADES por el acceso al mercado por parte del nuevo agente económico.

En su contestación al OPR, PORTO TAXI manifestó lo siguiente:[687]

> **El incremento al parque vehicular no está supeditado al "*compromiso*" de repartición de permisos de acceso a la zona federal a las sociedades mercantiles que prestan el SERVICIO DE TAXI, aun cuando existan contratos y convenios con el AICM que expresamente así lo señalen. El "*compromiso*" no se ha cumplido por el AICM, dado que se observa una "*repartición desproporcional*" de acceso a la zona federal entre las empresas que prestan el SERVICIO DE TAXI. La falta de metodología o criterios en permitir el acceso a la zona federal no me es imputable. También yo me he visto perjudicado por tal situación y no soy responsable de un hecho ajeno. Asimismo, no he obtenido una ventaja indebida de la que me haya beneficiado. Con la entrada de EXCELENCIA no cambiaron las condiciones preexistentes entre el AICM y yo, en cuanto a tarifas y tampoco se estableció acuerdo preferencial alguno.**
>
> **Acredito lo anterior con la contestación que el AICM haga del informe que le solicité, relativo a que sí con la entrada de EXCELENCIA como prestadora del SERVICIO DE TAXI, el AICM tuvo que negociar nuevas condiciones de contratación con cada una de las AGRUPACIONES que ya prestaban el SERVICIO DE TAXI; y con el informe que rinda el AICM, relativo a si durante el periodo comprendido entre marzo de dos mil nueve y marzo de dos mil once, le exigí contraprestaciones menores a las que había contratado para el acceso a la zona federal.**

Los argumentos anteriores son, por una parte, **inoperantes**, pues **no combaten** las imputaciones hechas en el OPR.

En efecto, en el OPR no se señaló que existiera un "*compromiso*" con las agrupaciones ya existentes para mantener una repartición proporcional en caso de que existiera un nuevo entrante. Lo que se señaló es que con el nuevo entrante el AICM habría "*compensado*" a los incumbentes con la asignación de nuevos contratos.

Por otro lado, lo que señala PORTO TAXI en todo caso confirmaría lo que señala el OPR, en el sentido de que existió una "*repartición desproporcional*" y que no existe una metodología o criterios para la asignación de los nuevos permisos.

En segundo término, contrario a lo que señala PORTO TAXI, dicha agrupación si negoció las condiciones preexistentes entre el AICM y PORTO TAXI, y en dicha negociación si se estableció en

[687] Páginas 31 (primer y segundo párrafo) y 32 (primer párrafo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

su favor un acuerdo preferencial respecto al otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal, así su argumento es **infundado**, según se ha explicado en la respuesta anterior.

Asimismo, en el antecedente [redacted] se señaló que "[redacted] […] [énfasis añadido]".[688]

En razón de lo anterior, se observa que justo después de que EXCELENCIA comenzara a operar como prestador del SERVICIO DE TAXI, PORTO TAXI suscribió un convenio modificatorio al contrato que había celebrado con el AICM, por lo tanto, se considera que su argumento es **infundado**, en tanto esta autoridad tiene evidencia respecto a la solicitud de PORTO TAXI para adherirse a las condiciones que SITIO 300 tenía en su contrato respectivo con el AICM, de lo cual se desprende que es falso que no hubiere negociado nuevas condiciones de contratación.

En razón de lo anterior, se observa que justo después de que EXCELENCIA comenzara a operar como prestador del SERVICIO DE TAXI, PORTO TAXI suscribió un convenio modificatorio al contrato que había celebrado con el AICM por lo tanto, se considera que su argumento es **infundado**, en tanto esta autoridad tiene evidencia respecto a la solicitud de PORTO TAXI para adherirse a las condiciones que SITIO 300 tenía en su contrato respectivo con el AICM, de lo cual se desprende que es falso que no hubiere negociado nuevas condiciones de contratación para acceder a contraprestaciones menores a las que se encontraba obligado. Así, se corrobora la teoría del OPR en el sentido de que "*al existir mayor número de oferentes en el servicio de taxi, genera que las agrupaciones ya existentes, tengan el incentivo a exigir al aicm una reducción en su contraprestación por el servicio de acceso, pues se les ha disminuido el número potencial de pasajeros a los que tendrían acceso y su participación de mercado, derivado del número de nuevas unidades otorgadas al nuevo competidor*".[689]

Finalmente, aun cuando el AICM no haya disminuido las tarifas que por concepto de contraprestación debía cubrir PORTO TAXI por acceso a la zona federal, dicho agente económico sí se benefició de los descuentos que otorgó el AICM a las agrupaciones y dichos descuentos impactaron directamente en los montos que cubría por concepto de contraprestación, según se desprende de la Tabla 13 del OPR,[690] en la cual se indica que PORTO TAXI fue la [redacted] agrupación más beneficiada por los descuentos que otorgó el AICM de forma diferenciada a las AGRUPACIONES. Por tanto, es **falso** que el AICM no haya otorgado a PORTO TAXI ningún beneficio que se hubiera visto reflejado en la tarifa que este pagaba por el acceso a zona federal. Lo anterior, con independencia a que los descuentos hayan sido temporales y previo cumplimiento de determinados requisitos.

Eliminado: cincuenta y dos palabras.

[688] Folio 10082.
[689] Página 87 del OPR.
[690] Folio 31547.

3.3.6. No se acredita el efecto.

3.3.6.1. No se negó el acceso a nadie y hay eficiencias.

En su contestación al OPR, el AICM manifestó lo siguiente: [691]

> **Respecto de lo señalado en la página 85 del OPR, la COFECE no cuenta con alguna prueba de que algún nuevo entrante haya pretendido ingresar al mercado de la prestación de SERVICIOS DE TAXI y que se haya enfrentado a una barrera que se lo impidiera; no hay una sola prueba de negativa de acceso, o que el supuesto trato discriminatorio hubiera impedido la entrada de nuevos agentes económicos.**
>
> **La COFECE nunca prueba que el AICM tenga intención de limitar la entrada de competencia, y no tiene prueba pues no hay dicha intención. En todo caso, lo único que existe son algunos acuerdos que señalan que en igualdad de condiciones serán preferidos los actuales prestadores de servicio, eso en nada afecta la competencia, pues si se trata de igualdad de condiciones y el AICM ya cuenta con datos históricos de comportamiento adecuado de los prestadores del servicio, es natural que por eficiencia en el servicio yo prefiera que continúen los mismos prestadores de servicios, sin que esto sea una afectación a la competencia, es simplemente una reducción de costos transaccionales.**
>
> **En otras palabras, si hay igualdad de condiciones para la prestación de SERVICIO DE TAXI para los usuarios del AEROPUERTO, no se entiende porque la COFECE en una visión dogmática de la competencia insista en que entren nuevos jugadores si esto en nada cambiaría o afectaría el mercado. El OPR ignora que existe reducción de costos transaccionales de mantener al mismo prestador de servicios en igualdad de condiciones. La teoría económica reconoce la existencia de la eficiencia en la reducción de costos por ejemplo en la búsqueda de información, la negociación, la solución de conflictos y renegociaciones. AICM tuvo grandes costos por contratar con EXCELENCIA (que le debe millones) y que no cumplió con sus obligaciones. Existe un riesgo y costos asociados al mismo de contratar con nuevos prestadores de servicios, cuando en igualdad de condiciones darán el mismo servicio al usuario final.**
>
> **Lo importante es que en el periodo investigado todo aquel agente económico que quiso entrar al mercado entró y no hay prueba de que se haya excluido a nadie que haya solicitado entrar a prestar el servicio. No hay tal discriminación respecto a nuevos agentes económicos y no hay prueba de la supuesta intención y efecto del aeropuerto de excluir a nadie. Al mismo AEROPUERTO le convendría contar con nuevos prestadores de servicio más eficientes si éstos se acercaran o mostraran interés y ofrecieran mejores condiciones que los que operan, como se desprende de los propios contratos analizados.**

En su contestación al OPR PORTO TAXI argumentó lo siguiente:[692]

---

691 Páginas 38 (últimos cuatro párrafos) y 39 (primeros tres párrafos) de la contestación del AICM al OPR.
692 Páginas 33 a 38 de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

A fin de acreditar en su momento que los contratos suscritos por mí y el AICM así como los convenios modificatorios, no obstaculizan la libre competencia, se ofrece el informe del AICM relativo a que sí alguna persona física o persona moral ha solicitado al AICM la celebración de los contratos correspondientes para acceder a la Zona Federal para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, previos requisitos reunidos por la SCT y los lineamientos establecidos por el AICM, y si se les ha negado o no dicha solicitud; en caso de negativa, señalar la razón de esta; y la documental pública consistente la contestación que la SCT haga al informe que le solicité, relativo a que sí alguna persona física o moral ha solicitado permiso para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, previos requisitos reunidos por la SCT, y si se les ha otorgado o no dicho permiso; y en caso de negativa, señalar la razón de esta.

Con lo anterior, los siguientes elementos resultaban indispensables para decir categóricamente que el AICM y yo incurrimos en prácticas monopólicas relativas:

a) La existencia de una o más sociedades mercantiles, que hayan reunido los requisitos establecidos por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

b) Aumento notorio y justificado en forma técnica del SERVICIO DE TAXI.

c) Que a pesar de ello, el AICM se haya negado rotundamente e impedido el acceso a otros competidores, bajo el argumento de un "compromiso" establecido con las AGRUPACIONES que a la fecha prestan el SERVICIO DE TAXI.

d) Aumento de precios en las tarifas por parte de las AGRUPACIONES existentes y detrimento en la calidad del mismo.

e) Acuerdo de voluntades en su fase interna (capacidad de negociación en el establecimiento de clausulado) por mi parte, donde sea clara y evidente la intención de desplazar a otros agentes económicos, impedirles substancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas a favor de una o varias personas.

Esos elementos no se surten, por tanto es inconcebible de modo alguno se presuma que yo haya incurrido en violación alguna a la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

Dichos argumentos resultan, en primer lugar, **inoperantes** por partir de **premisas erróneas,** porque **no combaten la totalidad** de los elementos establecidos en el OPR o porque son **gratuitos**, según se expresa en los siguientes párrafos.

En primer lugar, el AICM refiere únicamente argumentos que tienden a demostrar que no existe un impedimento para el acceso a la prestación del SERVICIO DE TAXI, siendo que el OPR imputó probable responsabilidad al AICM considerando que su conducta habría tenido como efecto no sólo el mencionado, sino también el establecimiento de ventajas exclusivas a favor de determinados agentes económicos. Por otro lado, con sus argumentos únicamente hace señalamientos respecto a que "*lo único que existe son algunos acuerdos señalan* [sic] *que en igualdad de condiciones serán preferidos los actuales prestadores del servicio*". Sin embargo, el OPR no sólo se emitió porque existieran contratos con esas características, sino también porque existen también otros que señalan que cualquier

aumento en el número de UNIDADES se asignará proporcionalmente entre los PERMISIONARIOS, a través de las AGRUPACIONES, que presten el servicio en ese momento. Así, incluso si le asistiera la razón, subsistiría la imputación respecto de este último punto.

Con independencia de lo anterior, como se señala en el apartado "*La COFECE no motiva debidamente el objeto y efecto*" de esta resolución, en el EXPEDIENTE existe evidencia de que sí se impidió el acceso a potenciales permisionarios por parte del AICM durante el periodo investigado.

De cualquier forma, el AICM y PORTO TAXI parten de la premisa de que para acreditar un impedimento al acceso, es indispensable acreditar que alguien lo hubiera solicitado y que se hubiera negado el mismo. En este aspecto, dicha conducta no es la que se imputó presuntivamente en el OPR, sino en todo caso equivaldría a una conducta que se sanciona en otra de las fracciones del artículo 10 de la LFCE, situación distinta a la que es materia del EXPEDIENTE.

Al respecto, no es necesario para considerar que existe un impedimento para el acceso a un mercado que tenga que demostrarse que alguna persona hubiera solicitado el acceso al mismo y se le hubiera negado. En este sentido, debe atenderse a la forma en la cual funciona el MERCADO RELEVANTE y el mercado del SERVICIO DE TAXI para determinar esa situación. En la página 83 del OPR se indica que el AICM "*estableció e incorporó cláusulas discriminatorias, teniendo como objeto y efecto dentro del marco de la exclusión vertical, el impedir el acceso de nuevos agentes económicos, así como la expansión de los ya presentes sin que existiera una metodología consistente para la asignación de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI*". Por su parte, el propio OPR indica que "*al establecer, posterior al proceso de subasta pública* [...] *distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO, llámense aumento de UNIDADES y otorgamiento diferenciado en los plazos de vigencia de los descuentos aplicados* [...] *tiene el efecto de: i) Impedir sustancialmente el acceso de nuevos agentes económicos o la expansión de los ya presentes, en la prestación del SERVICIO DE TAXI, y ii) Establecer ventajas exclusivas para determinadas AGRUPACIONES que ya proporcionan el SERVICIO DE TAXI*".

En este sentido, a la luz de la imputación presuntiva del OPR, resulta irrelevante la intención del AICM para acreditar el efecto de las conductas consistentes en establecer distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO (aumento de UNIDADES y otorgamiento diferenciado en los plazos de vigencia), pues el efecto se da en el momento en que se dan las mismas. Desde el momento en que se estableció un trato discriminatorio en ese tipo de situaciones se da un efecto, al menos, de establecer ventajas exclusivas, pero también se mandan señales claras a cualquier potencial entrante respecto a que el AICM tiene poder sustancial y puede actuar discrecionalmente beneficiando a quien ya se encuentra en el mercado, lo cual inhibe la entrada de cualquier competidor.

Además de lo anterior, el argumento del AICM y PORTO TAXI carece de sentido, pues olvida que no sólo se imputó el establecimiento de distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO, sino también el establecimiento de cláusulas anticompetitivas en los contratos que benefician a los prestadores del SERVICIO DE TAXI ya existentes. Esas cláusulas otorgan a los prestadores del SERVICIO DE TAXI que operen en ese momento (excepto a EXCELENCIA) obtendrán el reparto de cualquier aumento de UNIDADES de forma proporcional o tendrán ventajas en el caso de que se realice un proceso licitatorio.

La sola firma de los convenios correspondientes implica de por sí un efecto, pues como se ha establecido, con los mismos se establecen cláusulas que impiden que cualquier potencial nuevo entrante acceda a la prestación del SERVICIO DE TAXI. Nadie puede entrar al mercado porque existen cláusulas que establecen que si se necesitan más taxis, se asignarían los mismos de forma proporcional entre quienes ya prestan el SERVICIO DE TAXI; o bien, se inhibe la posibilidad de que entre cualquier nuevo prestador del servicio dado que, en el supuesto de que se hiciera una licitación (que también depende del AICM), existirían ventajas entre los prestadores del SERVICIO DE TAXI que ya operan.

De esta forma, resulta innecesario, como pretenden el AICM y PORTO TAXI acreditar que alguien solicitó la entrada al mercado para acreditar que se impide el acceso, pues ese impedimento deriva del propio contenido de las cláusulas referidas en el OPR. Asimismo, derivado del texto de las cláusulas señaladas, se advierte que también se establecen ventajas para los prestadores del SERVICIO DE TAXI que operan en ese momento, sin que los aumentos deriven de las eficiencias que pudieran presentar los prestadores de dicho servicio y preservando el *status quo* en el mercado.

Dichos elementos, sin duda, permiten suponer que ante tal situación, algún potencial entrante pretendería acceder a prestar el SERVICIO DE TAXI; asimismo, es el AICM quien en todo caso podría invitar a nuevos prestadores del servicio señalado o realizar procesos de asignación competitivos y no discriminatorios. El AICM no ha realizado ese tipo de procesos y, por el contrario, lo que hizo fue establecer en los contratos ventajas para los prestadores del servicio señalado que ya operan actualmente.

Por otro lado, el AICM indica que en todo caso existe una reducción de costos transaccionales para el AICM. Sin embargo, dichos señalamientos son **inoperantes** por **gratuitos**.

Si bien es cierto el artículo 10, párrafo último de la LFCE establece que: "*Para determinar si las prácticas a que se refiere este artículo deben ser sancionadas en términos de esta Ley, **la Comisión analizará las ganancias en eficiencia derivadas de la conducta que acrediten los agentes económicos y que incidan favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia**. Estas ganancias en eficiencia podrán incluir las siguientes: la introducción de productos nuevos; el aprovechamiento de saldos, productos defectuosos o perecederos; **las reducciones de costos derivadas de la creación de nuevas técnicas y métodos de producción, de la integración de activos, de los incrementos en la escala de la producción y de la producción de bienes o servicios diferentes con los mismos factores de producción**; la introducción de avances tecnológicos que produzcan bienes o servicios nuevos o mejorados; la combinación de activos productivos o inversiones y su recuperación que mejoren la calidad o amplíen los atributos de los bienes y servicios; las mejoras en calidad, inversiones y su recuperación, oportunidad y servicio que impacten favorablemente en la cadena de distribución; que no causen un aumento significativo en precios, o una reducción significativa en las opciones del consumidor, o una inhibición importante en el grado de innovación en el mercado relevante; **así como las demás que demuestren que las aportaciones netas al bienestar del consumidor derivadas de dichas prácticas superan sus efectos anticompetitivo*** [énfasis añadido]", el AICM no acredita cuáles son los costos transaccionales que en su caso, demuestran las aportaciones netas al bienestar de los prestadores del SERVICIO DE TAXI derivadas de la inclusión de cláusulas

anticompetitivas en los convenios celebrados con los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES respectivamente, son mayores de manera que pudiera justificarse la práctica por la que fue emplazado.

Por su parte, **no combate el OPR** la manifestación relativa a los costos en que aparentemente tuvo que incurrir el AICM por contratar con EXCELENCIA, en tanto este último agente económico incurrió en incumplimiento en el pago de las contraprestaciones pactadas por el acceso a la zona federal del AEROPUERTO, pues el incumplimiento de dicho agente económico es ajeno a las conductas realizadas por el AICM consistentes en haber celebrado convenios que contienen cláusulas que son consideradas anticompetitivas, pues representan, ya sea un trato diferenciado a las propias AGRUPACIONES respecto a: [i] el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI (incremento y asignación de UNIDADES); o [ii] el establecimiento de distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO (aplicación diferenciada de descuentos o quitas respecto al pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos en igualdad de condiciones). Lo anterior resulta incluso en una contradicción del AICM, pues por un lado manifiesta que existe un riesgo y costos asociados al contratar con nuevos prestadores de servicios, pues los costos transaccionales de mantener al mismo prestador de servicios se reducen, y por el otro, que aparentemente sea el primer interesado en que concurran más prestadores del SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, es **infundado** el argumento relativo a los requisitos que según PORTO TAXI la AI debió haber probado para poder acreditar la comisión de la práctica monopólica relativa por la que fue emplazado el AICM, pues no existe ningún fundamento legal que exija que sea necesario probar los elementos que señala PORTO TAXI para acreditar una violación al artículo 10, fracción X de la LFCE. Contrario a ello, los elementos que esta autoridad debe colmar para acreditar la comisión de una práctica monopólica relativa son: **[i]** la existencia de actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones (como los convenios de acceso a zona federal y los convenios para establecer las características de la operación del SERVICIO DE TAXI); [ii] que estos últimos tengan el objeto o efecto de ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado, impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas; que [iii] sean realizados por un agente económico con poder sustancial en el mercado relevante (en este caso, el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI); y [iv] respecto de alguna de las fracciones del artículo 10, tal como "***X.*** *El establecimiento de distintos precios o condiciones de venta o compra para diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones*".

3.3.6.2. Los contratos no obstaculizan la libre competencia.

En su contestación al OPR PORTO TAXI argumentó lo siguiente:[693]

> **La suscripción de los contratos y convenios en sí mismos no obstaculizan de modo alguno la libre competencia, ya que aun cuando de los mismos se desprenda que al incrementarse el parque vehicular se preferirá a las AGRUPACIONES que ya prestan el SERVICIO DE TAXI, esto no significa que se estén imponiendo barreras que impidan la entrada de otros**

[693] Páginas 32 (último párrafo) y 33 (primer párrafo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI.

competidores, pues no resulta tan "*lineal*" como lo considera la COFECE, pues esos "*posibles competidores*" deben previamente reunir una serie de requisitos establecidos por la SCT, para que posteriormente busquen la "*anuencia*" del AICM; además no es posible que la existencia de "*posibles competidores*" traiga como consecuencia directa e inmediata su entrada al mercado, ya que éste debe atender a la demanda del servicio y diversas consideraciones técnicas, pues podría caerse en la "*sobresaturación*" del servicio, bajo la premisa falsa de una libre concurrencia, sin que esto signifique que esté justificado alguna barrera que impida su acceso, pero que tampoco implique que bajo ese "*escudo*" se sobresature el servicio en perjuicio del usuario.

Estos argumentos son **infundados**, pues es precisamente que al establecer cláusulas anticompetitivas en los convenios celebrados con los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES que limitan la asignación y aumento de UNIDADES, únicamente a aquellas agrupaciones que ya se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI, se genera el objeto y el efecto de impedir sustancialmente el acceso a nuevos prestadores del SERVICIO DE TAXI, pues estos últimos no tendrán incentivos para competir en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI si tienen conocimiento que otras AGRUPACIONES obtendrán beneficios que no les podrán ser aplicables, con independencia de que de todas maneras quienes deseen prestar el SERVICIO DE TAXI deberán contar con el permiso respectivo de la SCT y el contrato de acceso a zona federal celebrado con el AICM.

En efecto, si bien es cierto la existencia de potenciales competidores para prestar el SERVICIO DE TAXI no ocasiona, de facto, que les sea otorgado el permiso por parte de la SCT previa opinión favorable del AICM y en consecuencia celebren el respectivo contrato de acceso a zona federal, lo cierto es que la inclusión de cláusulas anticompetitivas en los contratos respecto a la asignación e incremento de UNIDADES restringe automáticamente la entrada de esos competidores potenciales, pues desde un inicio sabrán que no se encontrarán en igualdad de condiciones para competir.

Por su parte, el argumento respecto a que el análisis de la AI en realidad "*no es tan lineal*" o que pudiera caerse en la sobresaturación del SERVICIO DE TAXI, es **inoperante** por **gratuito,** toda vez que por una parte, PORTO TAXI asume, sin comprobarlo, que a pesar de la preferencia a las AGRUPACIONES que ya se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI, habrá algún otro agente económico que deseará ingresar a prestar el SERVICIO DE TAXI; y por la otra, tampoco ofrece pruebas respecto a que la sobresaturación que refiere pueda ser inminente o por qué sería relevante, máxime si el aumento al parque vehicular lo realiza el AICM cuando considera que es necesario en virtud de la demanda del SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, existen indicios de que el mercado de la prestación del SERVICIO DE TAXI aún podría admitir nuevos prestadores de servicio antes de existir una sobresaturación. El AICM no prueba su dicho respecto a una posible "*sobresaturación*" del servicio, incluso existe una contradicción del AICM entre su dicho y el estudio de la UNAM, pues de este último se desprende que hay [redacted], de hecho, [redacted]

Eliminado: cuarenta y siete palabras.

[redacted] [énfasis añadido]".[694]

En su contestación al OPR PORTO TAXI argumentó lo siguiente:[695]

> **El hecho de que haya suscrito el contrato de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios con el AICM no quiere decir que se haya generado un impacto negativo en la competencia y en la eficiencia económica dentro del mercado o actividad de la prestación del servicio de taxi dentro del AEROPUERTO, pues de acuerdo a criterios del PJF no sólo basta la denuncia de la práctica monopólica ni mucho menos la existencia de los actos u omisiones a que se refiere el artículo 10 de la LFCE, sino que la práctica implica un impacto negativo, a lo cual sirve de apoyo la tesis I.1°.A.E.35 A (10ª) de rubro "*DENUNCIA DE PRÁCTICA MONOPÓLICA RELATIVA. PARA SU PROCEDENCIA DEBE DEMOSTRARSE EL IMPACTO NEGATIVO EN LA COMPETENCIA Y EN LA EFICIENCIA ECONÓMICAS*".**

Los argumentos señalados resultan **inoperantes,** toda vez que **no combaten** lo establecido en el OPR, pues con los mismos PORTO TAXI únicamente se limita a citar una tesis aislada del PJF sobre los requisitos que supuestamente debe contener una denuncia de prácticas monopólicas relativas sin establecer algún argumento en contra del análisis realizado en el OPR respecto del objeto y/o efecto señalado presuntivamente en dicho oficio.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[696]

> **Es falso que se hayan incorporado presuntas cláusulas discriminatorias, ya que en ninguna parte de los instrumentos jurídicos formalizados entre el AICM y los PERMISIONARIOS se aprecian tales cláusulas, puesto que las invocadas por la AI de ninguna manera impiden el acceso de nuevos permisionarios para la prestación del**

Eliminado: doce renglones y once palabras.

[694] Folios 30579 y 30580.
[695] Páginas 28 a 30 de la contestación al OPR de PORTO TAXI.
[696] Páginas 30 (parte del segundo párrafo), 38 (últimos dos párrafos), 41 (último párrafo), 42 (todo) y 43 (primero a tercero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 39 (último párrafo), 40 (parte del primer párrafo), 51 (primeros dos párrafos), 54 (último párrafo), 55 (todo), 56 (todo) y 57 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 37 (parte del penúltimo párrafo), 48 (párrafos tercero y cuarto), 51 (último párrafo), 52 (todo), 53 (todo) y 54 (primer párrafo) de la contestación de YELLOW CAB.

SERVICIO DE TAXI, ni la incorporación de nuevas agrupaciones o sociedades en las que puedan asociarse, ya que en ninguna parte se pacta exclusividad a los que prestan el servicio en la fecha en que se suscribieron tales instrumentos jurídicos.

Los convenios que señala el OPR no contribuyen a la permanencia de actos con el objeto y posible efecto contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, al desplazar e impedir el acceso de otros agentes económicos al mercado de la prestación del SERVICIO DE TAXI, sino que dichos acuerdos fueron instrumentados para establecer los términos y condiciones en que se tenía y tiene que prestar el servicio, ya que existen mil doscientas unidades en operación.

La misma autoridad reconoce que de los instrumentos formalizados con el AICM no se desprenden condiciones que limiten de forma expresa el proceso de competencia, siendo incorrecto que se establezca una clara ventaja para los competidores que se encuentran prestando el SERVICIO DE TAXI frente a posibles nuevos participantes, disminuyendo los incentivos y la capacidad que éstos podrían tener para acceder al mercado, ya que del contenido de las cláusulas señaladas no se desprende que exista una imposibilidad para que un tercero ingrese a prestar el servicio, sino que se establece que para el caso de incremento del padrón, los nuevos contratos se asignarán a las personas asociadas a las agrupaciones y sociedades que en ese momento participen en la operación (no prestación) del servicio, lo cual es un hecho futuro e incierto, por no estar determinado en cuanto a plazos ciertos; si se conformaran otras agrupaciones, también éstas estarían incluidas en el reparto.

En el supuesto sin conceder de que todas las agrupaciones pudieran hacer valer las cláusulas en las que se establece el incremento proporcional a los participantes ya establecidos, respecto del incremento del parque vehicular, dicha reclamación podría ser hecha por las agrupaciones, e incluso sociedades que se encuentren operando al momento en que ocurra el incremento del padrón vehicular y se tenga que realizar la asignación de los contratos individuales de acceso respectivos, lo que deja en claro que antes de que se actualice tal supuesto, no existe impedimento para que se constituyan diversas agrupaciones y/o sociedades de las ya existentes.

Es incorrecto que con el contenido de la cláusula de mérito se esté perpetuando la presencia en el mercado de cada una de las agrupaciones existentes, puesto que dicha cláusula no limita la constitución de agrupación y/o sociedad alguna, ni contribuye a limitar el proceso de competencia. Se debe tener en cuenta que:

- **En enero de dos mil seis, sólo existían como agrupaciones o sociedades SITIO 300; Unión de Transportistas Terrestres en Aeropuertos José María Xicoténcatl, S.A. de C.V.; Transportadora de Servicios Turísticos Ejecutivos Quetzalcóatl, S.A. de C.V.; Transportadora Terrestre Benito Juárez. S.A. de C.V. y Transporte Terrestre Turístico y Ejecutivo, S.A. de C.V. (estas cuatro conforman ahora PORTO TAXI). Para mayo de dos mil seis, sólo existían como agrupaciones o sociedades SITIO 300 y PORTO**

TAXI.

- **Para agosto de dos mil ocho, sólo existían como agrupaciones o sociedades SITIO 300, PORTO TAXI, CONFORT y NUEVA IMAGEN.**
- **Para septiembre de dos mil ocho, sólo existían como agrupaciones o sociedades SITIO 300, PORTO TAXI, CONFORT, NUEVA IMAGEN y EXCELENCIA.**
- **Para febrero de dos mil nueve, ya existían como agrupaciones o sociedades SITIO 300, PORTO TAXI, CONFORT, NUEVA IMAGEN y EXCELENCIA y YELLOW CAB.**

Esto desvirtúa la conclusión de la AI en el sentido de que los términos contractuales vigentes perpetúan la presencia en el mercado de las agrupaciones existentes, ya que a pesar de que dichos términos contractuales se establecieron por primera vez en agosto de dos mil ocho, antes de un año, se incrementó en un cincuenta por ciento el número de las agrupaciones o sociedades que operan en el AICM.

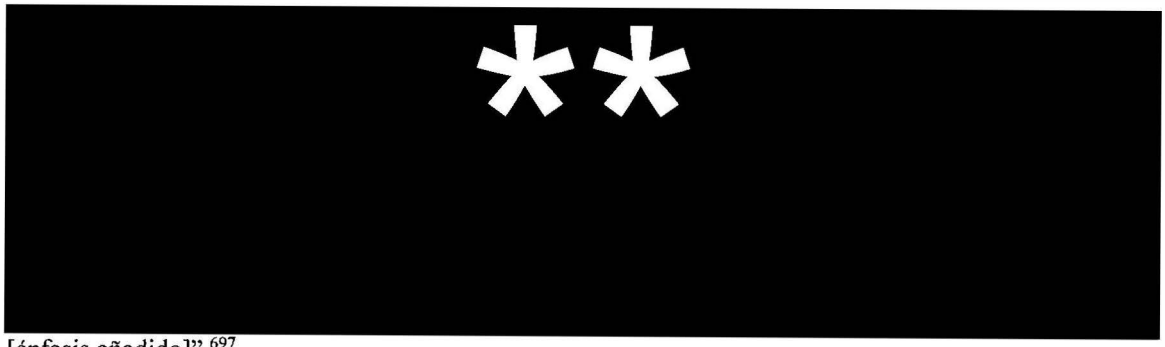
En cuanto a lo señalado en el inciso "*c) Indicios de condiciones contrarias al proceso de competencia*", la AI equivocadamente refiere que las condiciones negociadas por nosotros con el AICM, terminaron en mayor o menor medida, plasmadas en el contrato formalizado entre dichas partes; toda vez que el contrato a que se hace referencia corresponde al instrumento jurídico que formalizaron las agrupaciones y/o sociedades que se constituyeron para representar los intereses de los PERMISIONARIOS asociados a nosotros, para efecto de regular la prestación del SERVICIO DE TAXI, mas no porque se haya establecido, ni siquiera presuntivamente, la forma en que se pudiera determinar el incremento del padrón vehicular. Lo pactado entre AICM y las AGRUPACIONES fue únicamente a efecto de establecer un mecanismo de futura asignación para todas las AGRUPACIONES y/o sociedades que estén operando cuando ocurra tal supuesto de incremento.

En cuanto a que se hayan negociado entre nosotros y el AICM condiciones preferentes en el contrato formalizado entre ambas partes, así como los incrementos en el parque vehicular que inhiben el proceso de competencia y libre concurrencia, tales aseveraciones son incorrectas atendiendo a que en el supuesto plasmado en la cláusula DÉCIMA SEGUNDA no se está limitando exclusivamente a las agrupaciones y/o sociedades actuales o que hubiesen celebrado sus respectivos instrumentos contractuales a una fecha determinada; al contrario, se establece que dicho supuesto aplicará a quienes se encuentren presentes al momento de esa eventualidad futura e incierta.

En conclusión, la relación contractual existente entre nosotros y el AICM únicamente obedece a condiciones de regulación de la operación del servicio público federal de transporte de pasajeros, sin que por tal circunstancia se incurra en el origen y permanencia de actos con el objeto y posibles efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia al desplazar e impedir el acceso de otros agentes económicos al mercado de la prestación del servicio.

Este argumento es **infundado,** pues contrario a lo que establecen las emplazadas, las cláusulas indicadas sí establecen ventajas exclusivas a favor de las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI.

Para el caso de NUEVA IMAGEN, en su convenio se establece:

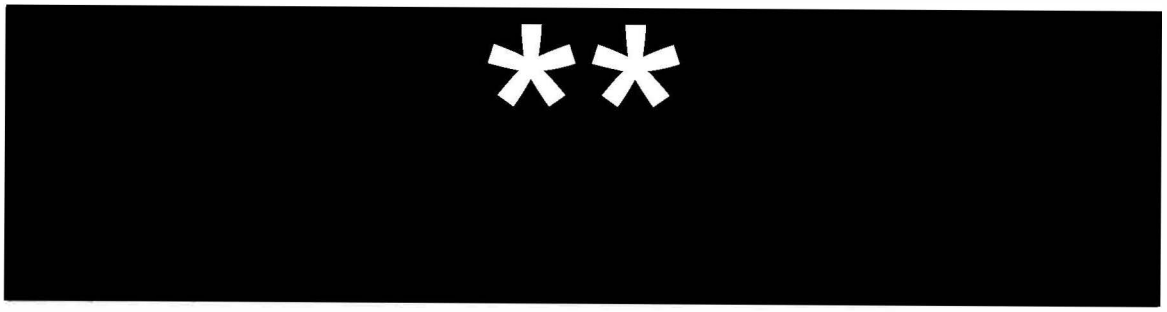


[énfasis añadido]".[697]

En razón de lo anterior, dicha cláusula específicamente establece que cuando por necesidades aeroportuarias el AICM realice convocatoria para adjudicar nuevos contratos de acceso a zona federal, NUEVA IMAGEN tendrá primacía frente a terceros para ser titular de los nuevos convenios de acceso a la zona federal en un proceso licitatorio. En este sentido, su manifestación consistente en que no se está limitando exclusivamente a las agrupaciones actuales o que hubiesen celebrado sus respectivos instrumentos contractuales a una fecha determinada, sino que se establece que dicho supuesto aplicará a quienes se encuentren presentes al momento de esa eventualidad futura e incierta, no tiene relación con la cláusula referida.

Lo anterior, aunado a que contrario a lo señalado por NUEVA IMAGEN, es evidente que en su cláusula décima segunda suscrita sí se establecen actos con el objeto y efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, pues genera ventajas exclusivas para NUEVA IMAGEN y a la par podría tener el efecto de impedir el acceso de posibles competidores al mercado del SERVICIO DE TAXI, en el caso de un proceso nuevo proceso licitatorio.

Para el caso de CONFORT, en su convenio se establece:



[697] Folio 9466.

Eliminado: dos párrafos y tres renglones.

[redacted] [énfasis añadido]".[698]

De esta forma, se advierte que se establece la posibilidad de "primacía" frente a terceros, para ser titular de nuevos convenios de acceso a la zona federal, del mismo modo que sucede con NUEVA IMAGEN.

Como se expuso en el OPR, las cláusulas Décima Segunda de los convenios celebrados entre AICM y las agrupaciones YELLOW CAB, SITIO 300 y PORTO TAXI establecieron condiciones que se consideran anticompetitivas pues otorgan una preferencia a los agentes económicos que se encuentran dentro del mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI, frente a potenciales prestadores de ese servicio ante el eventual aumento en la asignación de UNIDADES, como se indica a continuación:

[redacted]

[énfasis añadido]".[699]

Es evidente que contrario a lo manifestado por YELLOW CAB y SITIO 300, en la cláusula transcrita sí se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia que de entrada generan el efecto de establecer ventajas exclusivas a determinados agentes económicos, pues en éstas cláusulas específicamente se señala que los nuevos contratos de acceso a zona federal se distribuirían de manera proporcional entre las agrupaciones que en ese momento operen.

Es decir, suponiendo sin conceder que ingresara una nueva agrupación y/o sociedad a prestar el SERVICIO DE TAXI -lo que a excepción de EXCELENCIA a la fecha no ha ocurrido, contrario a lo que señalan las emplazadas, las demás agrupaciones derivan de las que ya existían previamente- ese hecho sería irrelevante, pues las agrupaciones siempre mantendrían la misma participación de mercado derivado de que el incremento siempre sería proporcional al número de taxis que represente cada agrupación; en otras palabras, de realizarse lo establecido en la cláusula décimo segunda de los convenios de YELLOW CAB y SITIO 300, los agentes económicos con una participación de mercado pequeña siempre mantendrían dicha proporción y los agentes económicos con una participación de mercado grande continuarían manteniendo esa posición en el mercado, aunado a que la estructura del mercado sería estática y no se modificaría con base en la presión competitiva que pudieran ejercer entre sí los prestadores del SERVICIO DE TAXI, como por ejemplo a través de tarifas competitivas o con base en la calidad del servicio, lo cual finalmente trae un perjuicio al consumidor final pues contarían con menos oferta y probablemente con un servicio cuestionable.

Lo anterior, aunado al hecho de que el AICM no acreditó la existencia de algún criterio o metodología que permitiera validar los motivos por los cuales los aumentos en las UNIDADES no se dieron de manera proporcional en el periodo de dos mil ocho a la fecha de la presente resolución, pues no hay

Eliminado: seis renglones y cinco palabras.

[698] Folio 9668.
[699] Folios 9622, 9785, y 10087 y 10088, respectivamente.

evidencia en el EXPEDIENTE de que la práctica monopólica imputada no subsista, lo que originó el emplazamiento del AICM por la probable práctica monopólica relativa consistente en el "*establecimiento de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*". Las emplazadas no pueden ahora desconocer la existencia de esas cláusulas, en tanto suscribieron los convenios referidos.

De las trascripciones anteriores se desprende que el AICM impuso cláusulas que beneficiaban a los prestadores del SERVICIO DE TAXI, respecto de potenciales prestadores de dicho servicio. Las emplazadas hacen énfasis en el hecho de que si se crearan nuevas agrupaciones, también éstas se verían beneficiadas por el aumento de unidades; sin embargo, olvidan que esas nuevas agrupaciones se crearían a partir de los PERMISIONARIOS ya existentes. En otras palabras, lo que señala en nada cambiaría la conclusión a la que llegó el OPR y sólo confirma lo que indica dicho oficio.

Así, es incorrecto que las emplazadas refieran que todas las sociedades que se encuentren operando en un momento futuro e indeterminado, estén en posibilidad de exigir la aplicación de la cláusula del incremento en el parque vehicular aun cuando no haya pactado la cláusula de mérito; pero la misma no será exigible jurídicamente si no se establece previamente en su respectivo convenio.

En este sentido, se indica que en el OPR no se señaló que se impedía la creación de nuevas agrupaciones, sino que la suscripción de los convenios que contienen cláusulas anticompetitivas generan como uno de sus efectos, enviar a los interesados en entrar al SERVICIO DE TAXI la señal de que los agentes económicos existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los posibles nuevos entrantes.

Lo anterior, considerando por un lado que PORTO TAXI se conformó con la integración de Unión de Transportistas Terrestres en Aeropuertos José María Xicoténcatl, S.A. de C.V.; Transportadora de Servicios Turísticos Ejecutivos Quetzalcóatl, S.A. de C.V.; Transportadora Terrestre Benito Juárez. S.A. de C.V. y Transporte Terrestre Turístico y Ejecutivo, S.A. de C.V.; y por otro lado que CONFORT, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se escindieron de SITIO 300; así, en realidad la presencia de dichos agentes económicos como prestadores del SERVICIO DE TAXI solo se reestructuró, lo cual no implica que se trate de agentes que agrupen a PERMISIONARIOS distintos, y contrario a lo señalado por las emplazadas, precisamente se confirma que la presencia de las agrupaciones existentes se ha perpetuado.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[700]

[700] Páginas 21 (párrafos cuarto y sexto a noveno), 22 (párrafos primero y segundo), 31 (último párrafo), 32 (parte del primero párrafo y parte del segundo párrafo y el tercer párrafo) y 41 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 28 (antepenúltimo y último párrafos), 29 (párrafos primero a sexto), 42 (parte de los párrafos segundo y tercero, así como el párrafo siguiente), 43 (primer párrafo) y 54 (cuarto párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 26 (antepenúltimo y último párrafos), 27 (párrafos primero a quinto), 39 (último párrafo), 40 (parte del primer párrafo y el segundo párrafo y el párrafo siguiente) y 51 (penúltimo párrafo) de la contestación de YELLOW CAB.

a. Es incorrecto afirmar que existen arreglos provocados por las supuestas cláusulas discriminatorias y que por ello no existen incentivos económicos para que ofrezcamos mejores servicios a los usuarios finales o que puedan entrar nuevos oferentes, ya que tales afirmaciones son subjetivas e improcedentes, puesto que la AI no acredita la calidad de la prestación del SERVICIO DE TAXI que prestan nuestros permisionarios o que ésta sea deficiente, por lo que no puede señalarse que los supuestos arreglos que refiere sean un parámetro para "mejorar" dicho servicio, con independencia de que no existen tales arreglos como equivocadamente se refiere en el OPR.

Desconocemos el sentido del señalamiento de que la asignación del incremento del padrón vehicular deba realizarse por los méritos de nuestro desempeño o de nuevos oferentes, ya que no existen parámetros ni fundamentos para que se pudieran hacer exigibles tales supuestos, lo que implica que tal manifestación resulta subjetiva, inaplicable y por tanto improcedente.

Este argumento es **inoperante** por **no combatir** el OPR.

En primer lugar, es importante explicar que el término "*exclusión vertical*" si bien no está contenido explícitamente en la LFCE corresponde a las restricciones verticales impuestas por un agente económico con poder sustancial en la cadena productiva en los que hay o puede haber competencia. El uso de ese concepto permitió explicar mediante la teoría, el análisis de la práctica monopólica relativa investigada, sin pretender sustituir el ordenamiento legal por conceptos teóricos.

En el caso en concreto, el agente con poder sustancial es el AICM, pues es el titular de la CONCESIÓN y tiene la posibilidad de restringir el abasto y fijar precios respecto de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO. La restricción al abasto se materializa en el hecho es el AICM quien decide si celebra o no los contratos de acceso a zona federal, pues la suscripción de estos últimos es un requisito indispensable para prestar el SERVICIO DE TAXI. El acceso que en principio controla el AICM es el SERVICIO DE ACCESO, que es indefectiblemente usado por las AGRUPACIONES y sus PERMISIONARIOS para poder prestar el SERVICIO DE TAXI; por ende, si el AICM puede restringir la entrada al SERVICIO DE ACCESO, puede también restringir la entrada al mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI, pues para prestar este último, con independencia de la obligación de contar con un permiso de la SCT, los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES deben contar con el contrato de acceso a zona federal celebrado con el AICM. Así, la teoría de la exclusión vertical encaja en este caso, pues el AICM tiene el control del SERVICIO DE ACCESO y en consecuencia, el control del SERVICIO DE TAXI (que es el eslabón subsecuente de la cadena).

Las emplazadas se limitan a señalar que la conclusión del OPR es subjetiva e improcedente en el sentido de que, en virtud de la teoría de la exclusión vertical, las AGRUPACIONES no tienen incentivos para ofrecer mejores servicios, y en lugar de combatir las consideraciones de la AI para llegar a esa conclusión, las emplazadas pretenden sostener que no está acreditado lo que señala el OPR, pues, según su dicho, esta autoridad no acreditó la calidad de la prestación del SERVICIO DE TAXI de manera que se pueda considerar que puede mejorar, **sin combatir** las consideraciones que, a la luz de la teoría de exclusión vertical permitieron a la AI concluir que las cláusulas discriminatorias en materia de

asignación de UNIDADES hacen que las AGRUPACIONES no deban preocuparse por su participación de mercado, pues su permanencia está garantizada por las propias cláusulas que establecen que ante el aumento en el parque vehicular, las UNIDADES serán asignadas a aquellas AGRUPACIONES que ya se encuentren operando en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI. En este aspecto, por principio básico de economía es lógico concluir que ante el conocimiento de que no existirá algún nuevo entrante que inquiete a los incumbentes, éstos tendrán menos incentivos para mejorar sus servicios o incluso sus precios; e incluso el número de UNIDADES al generar menores ganancias.

Además, lo pretendido por las emplazadas es improcedente y no tiene relación con la imputación realizada al AICM e incluso a las emplazadas, pues esta autoridad no tiene la obligación de probar la calidad del SERVICIO DE TAXI o acreditar cuáles serían los méritos que específicamente las AGRUPACIONES deberían cumplir para competir en el mercado, pues ello resulta irrelevante si se toma en consideración que esta COFECE tiene elementos para acreditar (y en su momento la AI los tuvo para presumir) que el AICM, agente económico con poder sustancial en el mercado relevante, estableció condiciones de manera discriminatoria a agentes económicos que se encontraban en igualdad de condiciones en materia de incremento y asignación de UNIDADES y descuentos, las cuales, por el simple hecho de materializarse a través de las cláusulas discriminatorias de los contratos que signó con las AGRUPACIONES, tuvieron como objeto y efecto el impedir el acceso a nuevos agentes económicos que prestaran el SERVICIO DE TAXI, y la expansión de los ya presentes, así como la generación de ventajas exclusivas pues el AICM no acreditó que existiera una metodología consistente en la asignación de nuevas UNIDADES.

b. Tampoco es correcto que las presuntas cláusulas discriminatorias impidan que puedan entrar nuevos oferentes del SERVICIO DE TAXI, pues las propias cláusulas a las que se remite la AI no indican que el incremento deberá ser distribuido entre los firmantes de los instrumentos jurídicos respectivos, sino entre aquéllos que estén operando en el momento en que se actualice el supuesto de incremento del padrón vehicular, lo cual no ha ocurrido desde el año de dos mil ocho en que se cerró el padrón vehicular en B B **UNIDADES, y para que pudiera presentarse un incremento en el padrón vehicular, deberá realizarse un estudio por especialistas en la materia.**

Hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente las personas físicas integradas en PORTO TAXI disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y que por consiguiente, la asignación de otros B **contratos individuales de acceso a zona federal no guardó relación con los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración del AICM, lo cual se puede corroborar con el informe que rinda la DGAF y el propio AICM.**

Los permisionarios asociados a PORTO TAXI celebraron sus respectivos contratos individuales de acceso a zona federal en mayo de dos mil seis; los asociados a CONFORT hicieron lo propio en julio de dos mil ocho; los asociados a NUEVA IMAGEN en agosto de dos mil ocho; los asociados a YELLOW CAB los formalizaron en febrero de dos mil nueve

Eliminado: cuatro palabras.

y los asociados a SITIO 300 en septiembre de dos mil diez, lo cual puede corroborarse con el informe que rinda el AICM.

Así, es obvio que a las personas asociadas a PORTO TAXI no les resultaba aplicable un criterio establecido con posterioridad a la firma de sus respectivos contratos individuales, porque además tales personas físicas no se encontraban asociadas a SITIO 300 en esas fechas y que posteriormente se hubieran asociado a una agrupación diferente, tal y como lo estableció como requisito el Consejo de Administración del AICM. De hecho, incluso si les hubiera sido aplicable ese criterio, su participación proporcional sería mucho menor que los [B] **contratos individuales de derecho de acceso que les fueron asignados en septiembre de dos mil ocho.**

Este argumento es **inoperante por no combatir el OPR**, pues en ninguna parte del OPR se dijo que el incremento de UNIDADES había sido llevado a cabo por el AICM únicamente respecto de aquellos PERMISIONARIOS que hubieren firmado los convenios de acceso a zona federal o las AGRUPACIONES que hubieren celebrado los convenios para establecer las características de la operación del SERVICIO DE TAXI. Contrario a ello, en el OPR se determinó que: "[…] *de la lectura de estas cláusulas*[701] *se advierte el establecimiento* ***para el caso de que se realice una ampliación del padrón vehicular****, del derecho para el PERMISIONARIO y/o agrupación o persona moral signante, de que* ***las nuevas UNIDADES se asignarán de forma proporcional al número de UNIDADES con que cuenten en ese momento la agrupación o entidad a la que pertenecen para la prestación del SERVICIO DE TAXI****; así como la obligación para AICM de ofertar los nuevos permisos en dichas condiciones*".

La diferencia radica en que el aumento de UNIDADES sí se da respecto de quienes hubieren firmado el convenio de acceso a zona federal y se encuentren asociados a una AGRUPACIÓN, pero también, de conformidad con todo el OPR, respecto de aquellas agrupaciones que al momento del aumento del parque vehicular se encontraran operando. Por ello, las emplazadas no hacen sino confirmar lo que se dijo en el OPR, en el sentido de que:

[i] "[…] *Por su parte, cuando se le preguntó al SUBDIRECTOR, cuál fue la metodología para asignar las nuevas UNIDADES a determinadas AGRUPACIONES, derivado del incremento, respondió: - - - - -* " [**] […] [énfasis añadido]";[702]

[ii] "[…] *A manera de ejemplo, se cita la cláusula sexta del contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos entre AICM y un permisionario, del cual se observa lo siguiente: - - - - -* [**]

---

[701] Las cláusulas Sexta y Décimo segunda contenidas en un contrato de acceso a zona federal signado entre el AICM y un PERMISIONARIO, y en el convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del Servicio de Taxi celebrado entre el AICM y [**] Página 56 del OPR.

[702] Página 54 del OPR.

Eliminado: seis renglones y veinticinco palabras.

[redacted] [703] - - - - - *Asimismo, se cita la cláusula décimo segunda del "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO..." celebrado entre AICM y* [redacted] *de la cual se observa lo siguiente: - - - - -* [redacted] [704] [...] [énfasis añadido]";[705]

[iii] "[...] *el aumento en el parque vehicular estará dado por el arreglo proveniente del AICM, que* ***restringe la asignación del incremento del parque vehicular a las AGRUPACIONES que ya prestan el servicio (incumbentes) de manera proporcional a su participación*** *y no por los méritos del desempeño de las AGRUPACIONES o nuevos oferentes. De tal manera, las cláusulas discriminatorias garantizan a las agrupaciones existentes mantener su participación de mercado sin competir por ella* [...] [énfasis añadido]";[706]

[iv] "[...] *pues* ***en caso de haber una aumento en el parque vehicular de este servicio, dicho incremento debe repartirse de manera proporcional entre los agentes económicos ya establecidos****, excluyendo así la posibilidad de que nuevos agentes económicos entren al mercado de SERVICIO DE TAXI;* [...] [énfasis añadido]";[707]

[v] "[...] *En la tabla,*[708] *que refiere como anexo AICM, se observan seis columnas en las que se lee el nombre de las seis AGRUPACIONES y respecto de cada una de ellas se establece el histórico respecto de los cambios que ha ido sufriendo cada una de ellas con respecto al número de UNIDADES con las que han ido prestando el SERVICIO DE TAXI, y en la que se observa que estas AGRUPACIONES son las destinatarias del aumento de las UNIDADES. - - - - - De esta manera es que esta Autoridad, llegó a la conclusión presuntiva que* ***si bien AICM tiene diversos contratos firmados con los PERMISIONARIOS, los aspectos relacionados con el SERVICIO DE TAXI, entre ellos el aumento de UNIDADES, se asigna por agrupación o asociación*** [...] [énfasis añadido]";[709]

[vi] "[...] *De la Tabla 5 se pueden observar los siguientes datos respecto del* ***aumento de nuevas*** *UNIDADES asignadas* ***a cada una de las AGRUPACIONES o sociedades*** *que prestan el SERVICIO DE TAXI:* [...] [énfasis añadido]";[710]

En este orden de ideas, toda vez que en la tabla 5 del OPR denominada "*Información presentada por el AICM en desahogo presentado el quince de septiembre de dos mil catorce*",[711] así como en la tabla 6 del OPR[712] elaborada con la información que el propio AICM entregó, se demuestra que sí hubo incrementos de UNIDADES en distintos momentos (ello con independencia de que en otros casos algunos permisionarios hayan cambiado de agrupación) ocasionados por el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal.

---

[703] El pie de página correspondiente señala: "*Documento visible de foja 29352 a 29366 del EXPEDIENTE*".
[704] El pie de página correspondiente señala: "*Documento visible de foja 9777 a 9792 del EXPEDIENTE*".
[705] Página 56 del OPR.
[706] Página 85 del OPR.
[707] Página 87 del OPR.
[708] El pie de página correspondiente señala: "*La tabla de referencia obra en disco compacto a foja 9456 del EXPEDIENTE*".
[709] Página 47 del OPR.
[710] Página 53 del OPR.
[711] Páginas 50 a 53 del OPR.
[712] Folios 31517 a 31520.

Eliminado: cinco renglones y veintiocho palabras.

En este sentido, se reitera que de conformidad con la información que integra el EXPEDIENTE, la materialización de la conducta imputada al AICM consistente en haber establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al asignar a las AGRUPACIONES UNIDADES de forma discriminatoria, se ha realizado en atención a lo siguiente:

1) En adición a la subasta pública número SP-03/2008, el Consejo de Administración del AICM determinó aumentar el padrón vehicular, a través del otorgamiento de ciento ochenta nuevos contratos para el SERVICIO DE ACCESO a diversas AGRUPACIONES, sin haber implementado mecanismo alguno de adjudicación.

En dicha ACTA se estableció que el AICM asignó ciento ochenta contratos a SITIO 300 y las agrupaciones que se desprendieron de ésta –NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB–, acreditando así la conducta consistente en el "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*"; incluso en la citada acta el entonces Director General del AICM señaló que: "[…] ***la entidad les propuso, la autorización de 1000*** [UNIDADES]", lo cual si bien es cierto no ocurrió inmediatamente, ni en el número de unidades señaladas, el incremento de UNIDADES ocurrió paulatinamente en los años siguientes, de acuerdo a lo estipulado por el propio AICM en la prueba señalada con el numeral **23** de la presente resolución.

2) EXCELENCIA y CONFORT no se beneficiaron del incremento de ciento ochenta permisos repartidos supuestamente de manera proporcional a algunas de las AGRUPACIONES; respecto de EXCELENCIA el AICM argumentó que lo anterior derivó de que, supuestamente, a la fecha en que se autorizó el aumento del padrón aún no había iniciado operaciones, ni resultó de la división de SITIO 300 conforme al Acuerdo del Consejo de Administración. Sin embargo, lo anterior no operó respecto de CONFORT, toda vez que esta última AGRUPACIÓN sí cumplía con los extremos señalados y tampoco se vio beneficiado con el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal que se tradujeran en el incremento de UNIDADES a su favor.

3) A su vez, PORTO TAXI se benefició en febrero de dos mil nueve, con la asignación de B contratos individuales de acceso a zona federal; dicha asignación no guardó relación con los acuerdos que adoptó el Consejo de Administración del AICM el veintiséis de septiembre de dos mil ocho; por lo que se acredita nuevamente la conducta imputada al AICM consistente en el "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*".

4) Independientemente de la "redistribución" de UNIDADES, de acuerdo con la información proporcionada por el AICM, a cuya valoración se remite en el numeral **23** de la presente resolución; NUEVA IMAGEN incrementó el número de contratos de acceso a zona federal en el año dos mil nueve con B en el año dos mil diez con B en el año dos mil once con B en el año dos mil doce con B y en el año dos mil trece con B Por su parte, SITIO 300 incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil once con uno, en el año dos mil trece con ** y en el año dos mil catorce con ** A su vez, YELLOW CAB también incrementó el número de contratos de acceso a zona federal,

Eliminado: diez palabras.

en el año dos mil nueve con [**] en el año dos mil once con [**] en el año dos mil doce con [**] y en el año dos mil trece con [**]

Por lo tanto queda demostrado que en el periodo comprendido de febrero de dos mil nueve a junio de dos mil catorce, el AICM otorgó de manera discrecional contratos de acceso a zona federal a distintas AGRUPACIONES sin seguir una metodología o criterio uniforme y, así, se materializó un incremento de UNIDADES en favor de dichas AGRUPACIONES. Además, se indica que en el transcurso de la investigación ni en el del procedimiento seguido en forma de juicio el AICM explicó la metodología o proceso de asignación que justificara el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal y el incremento diferenciado de UNIDADES a las distintas AGRUPACIONES.

Asimismo, se señala que el hecho de que PORTO TAXI hubiera recibido las unidades señaladas antes de los acuerdos del Consejo de Administración confirma lo que señaló el OPR en el sentido de que no existe un criterio o metodología y la asignación se da de forma discrecional. De hecho, las mismas emplazadas confirman que no existe un criterio o metodología y que existe discriminación cuando señalan que en todo caso la asignación a PORTO TAXI hubiera sido menor bajo los criterios posteriores del AICM. En este aspecto, la imputación respecto de la asignación de los contratos se refiere a un análisis de la forma en la que el AICM realizó esa asignación a lo largo del tiempo y no, como parecen suponer las emplazadas, únicamente en lo que hubiera hecho el Consejo de Administración en una de sus sesiones.

Asimismo, el argumento de las emplazadas carece de toda lógica, en primer término señalan que hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente las personas físicas integradas en PORTO TAXI disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal, razón por la que no les resultaba aplicable un criterio establecido con posterioridad a la firma de sus respectivos convenios individuales; en este tenor, lo cierto es que los contratos de acceso a zona federal celebrados entre los permisionarios asociados PORTO TAXI y el AICM se suscribieron el veintinueve de mayo de dos mil seis y el ACTA es de fecha veintiséis de septiembre de dos mil ocho; confirmando entonces que la asignación de los nuevos convenios de acceso a zona federal fue discriminatoriamente injustificada, pues de ser cierto y lógico su argumento, PORTO TAXI no se hubiera visto beneficiado con la asignación de [B] contratos de acceso a zona federal en febrero de dos mil nueve, al no haberse escindido de SITIO 300.

En este sentido, los argumentos de las emplazadas precisamente confirman que el actuar del AICM no estuvo apegado a la LFCE y que no tuvo un comportamiento constante y definido en la asignación de nuevos contratos de acceso a zona federal, motivo por el cual el incremento de UNIDADES en el padrón vehicular es diferenciado.

Finalmente, para evitar repeticiones innecesarias respecto al supuesto "*cierre*" del padrón vehicular, se remite al apartado "*El AICM no puede aumentar UNIDADES y solo llenó el padrón*".

Eliminado: cinco palabras.

c. Se reitera que no prestamos el SERVICIO DE TAXI, sino que el mismo es otorgado por los permisionarios asociados a nosotros, razón de más para calificar de improcedente y de imposible realización un eventual desempeño por parte de nosotros en la prestación de SERVICIO DE TAXI, circunstancia que no hace sino evidenciar la confusión conceptual de la AI en lo que respecta al papel real que desempeñamos en la prestación y operación del SERVICIO DE TAXI.

Es falso que las presuntas cláusulas discriminatorias garanticen a las AGRUPACIONES existentes mantener su participación de mercado sin competir por ella, ya que a *contrario sensu*, las agrupaciones pueden dejar de existir o tener vigencia y quienes permanecerían prestando el SERVICIO DE TAXI serían los permisionarios autorizados por la SCT, así como aquéllos que en el futuro obtengan el permiso correspondiente.

Respecto a este argumento, es **infundado** que las AGRUPACIONES no presten el SERVICIO DE TAXI.

Con independencia de que es cierto que las AGRUPACIONES están conformadas por PERMISIONARIOS, y son estos últimos los que cuentan con el respectivo permiso de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, no puede considerarse a las AGRUPACIONES como entes ajenos de los PERMISIONARIOS, máxime cuando existe la obligación impuesta por el AICM, para que los PERMISIONARIOS que quieran prestar el SERVICIO DE TAXI, estén asociados a alguna de las agrupaciones con quienes el AICM tiene celebrados los convenios para el establecimiento de las características y reglas de operación del SERVICIO DE TAXI, es decir, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT; de lo contrario, dejar de pertenecer a alguna de las agrupaciones es causal de rescisión del contrato de acceso a zona federal.[713]

Incluso, las propias emplazadas reconocen en sus contestaciones que participan como ejecutores de las acciones constitutivas de la operación del SERVICIO DE TAXI en: (1) la venta de boletos al público; apoyando con arrendamiento de espacios, contratación de personal y manejo administrativo, al ser las AGRUPACIONES las encargadas de vender los boletos a los usuarios finales en las cajas autorizadas por el AICM; y (2) la logística para el movimiento de vehículos en el AICM; apoyando con la contratación de moduladores.

Adicionalmente, las cantidades por concepto del pago de la contraprestación de acceso a la zona federal que son determinadas a los PERMISIONARIOS, **son cobradas a las AGRUPACIONES**, pues son estas sociedades las encargadas de intermediar la operación del SERVICIO DE TAXI entre el AICM y los PERMISIONARIOS, toda vez que: "[…] *sería prácticamente imposible que AICM mantuviera una relación directa e independiente con cada uno de los titulares de las* […] *UNIDADES con que contaban los permisionarios (personas físicas) asociados a* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] […] [y agregan] *por cada convenio formalizado con cada uno de los permisionarios (personas físicas) asociados a* [NUEVA

[713] Por ejemplo, según la cláusula décimo tercera del contrato de acceso a zona federal de uno de los permisionarios de SITIO 300 se establece que: "[…] ** […]". Folio 17620. Esta cláusula es igual para los contratos acceso a zona federal de los permisionarios de **.

Eliminado: treinta y nueve palabras.

IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300], *AICM cobra una cantidad mensual por concepto de Derecho de Acceso a Zona Federal, lo que implicaría que* ***de no existir*** [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] ***AICM tendría que recibir mes a mes el pago de cada una de las UNIDADES de los permisionarios*** *(personas físicas) asociados a* [NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300] […] [énfasis añadido]".[714]

De lo anterior, las AGRUPACIONES son quienes en realidad ofrecen el SERVICIO DE TAXI, pues en principio, los PERMISIONARIOS no podrían operar sin la existencia de las éstas, pues una causal de recisión al contrato de acceso a zona federal, es precisamente dejar de pertenecer a una agrupación de taxis;[715] en consecuencia, es falso que en caso de desaparición de las AGRUPACIONES los PERMISIONARIOS podrían seguir operando cuando existe la obligación de los PERMISIONARIOS para pertenecer a alguna agrupación so pena de que se les rescinda el contrato de acceso a zona federal con el AICM.

d. Ante el posible incremento del padrón vehicular, es necesaria la existencia de una mecánica que regule dicho incremento para evitar que se generen problemáticas cuando ocurra tal situación. Sin embargo, el contenido de la cláusula en mención no implica nuestra participación en la consecución de los efectos de las probables conductas que actualizan el supuesto de la práctica monopólica investigada; máxime que como se ha referenciado, para tener acceso al permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI, basta con cubrir los requisitos que la Ley establece, sin que se tenga que contar con un convenio de acceso a zona federal formalizado previamente y menos estar agremiado a nosotras.

El argumento en el que refieren que es necesaria la existencia de una mecánica que regule el incremento en el padrón vehicular para evitar que se generen problemas cuando ocurra tal situación, es **inoperante** por **no combatir el OPR**; en todo caso, la forma en que se regule el incremento del padrón vehicular debe ser en términos de la legislación aplicable, incluida la normativa en materia de competencia económica, observando lo estipulado en la CPEUM y en la LFCE respecto a la prohibición de las prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.

Asimismo, sus señalamientos no hacen sino confirmar que efectivamente podrían existir terceros interesados en acceder al mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI cuando señala que si no se regulara el incremento de UNIDADES, podrían existir problemas ya que podría ser que "*terceros ajenos a las mismas* [las AGRUPACIONES] *busquen la asignación de los contratos individuales*".

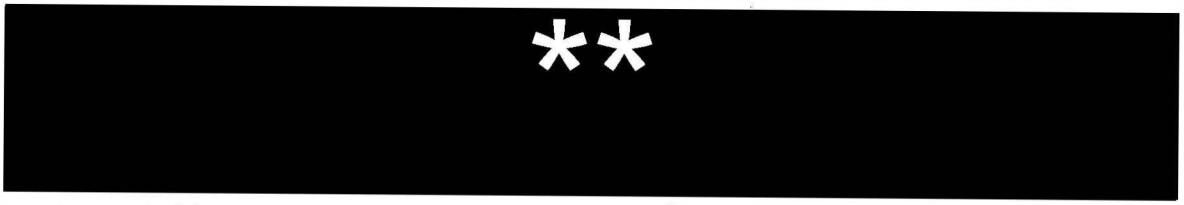
Respecto a su manifestación consistente en que no es necesario contar con un convenio de acceso a zona federal para prestar el SERVICIO DE TAXI, se señala que la misma es **infundada** y para evitar repeticiones innecesarias, se remite a lo señalado en el apartado "*Necesidad de contrato para acceder a*

[714] Página 37 de la contestación al OPR de SITIO 300; 49 de NUEVA IMAGEN y 46 de YELLOW CAB.
[715] Por ejemplo, según la cláusula décimo tercera del contrato de acceso a zona federal de uno de los PERMISIONARIOS de [redacted] se establece que: "[…] [redacted] […]". Folio 17620.

Eliminado: treinta y cuatro palabras.

la zona federal y a la BOLSA DE TAXIS o a las ÁREAS DE ABORDAJE para prestar el SERVICIO DE TAXI".

Ahora bien, es **infundado** el señalamiento sobre que no es necesario estar agremiado a alguna de las agrupaciones para prestar el SERVICIO DE TAXI, pues tal como se señaló en el apartado "*La integración de los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES es dinámica*", lo cierto es que desde el OPR, en la descripción del mercado investigado, dentro del apartado "*C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI.*", se estableció que era un requisito para prestar el SERVICIO DE TAXI que "[…] *i. Las personas físicas que cuenten con el permiso de la SCT, deben pertenecer a alguna AGRUPACIÓN,* […]";[716] lo anterior, derivado de que en todos los convenios de los PERMISIONARIOS agremiados a las AGRUPACIONES, se establece como causal de rescisión el dejar de pertenecer a una agrupación, como se observa en el siguiente ejemplo:



3.3.6.3. Han existido nuevos contratos y nuevos prestadores.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[718]

a. Posterior al acuerdo del Consejo de Administración del AICM de fecha veintiséis de septiembre de dos mil ocho, en el que se cerró el padrón vehicular, se creó la agrupación YELLOW CAB y se incorporaron diversos permisionarios que por condiciones impuestas por AICM, con el argumento razonable de eficiencia y operatividad, necesariamente se tuvieron que incorporar a cualquiera de las agrupaciones o sociedades mercantiles existentes.

Así, es falso que las acciones del AICM tendieran a impedir que se incorporaran más permisionarios ajenos a los ya existentes, puesto que sí ha existido incorporación de nuevos permisionarios, quienes con independencia de haberse incorporado a una y otra asociación civil o sociedad mercantil, son los que verdaderamente compiten entre ellos por ser quienes prestan directamente el SERVICIO DE TAXI.

Eliminado: treinta y tres palabras.

[716] Página 25 del OPR.
[717] Folio 17728.
[718] Páginas 30 (parte del segundo párrafo y el tercer párrafo), 31 (tercer párrafo), 34 (párrafos tercero a sexto), 35 (parte del primer párrafo), 36 (párrafo segundo), 40 (últimos cuatro párrafos) y 41 (párrafos primero a tercero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 39 (último párrafo), 40 (parte del primer párrafo y el tercer párrafo), 41 (tercer párrafo), 45 (párrafos tercero a sexto), 46 (tercer párrafo), 47 (tercer párrafo), 53 (últimos cuatro párrafos) y 54 (primeros tres párrafos) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 37 (parte del penúltimo párrafo), 38 (segundo párrafo), 39 (segundo párrafo), 42 (últimos dos párrafos), 43 (párrafos primero a tercero y último), 44 (primer párrafo), 45 (segundo párrafo), 50 (últimos tres párrafos) y 51 (primeros cuatro párrafos) de la contestación de YELLOW CAB.

Después de firmados los contratos con NUEVA IMAGEN, CONFORT y PORTO TAXI, y de que estaban vigentes los permisos de los permisionarios asociados a SITIO 300, se incorporaron YELLOW CAB y EXCELENCIA.

De lo anterior se concluye que ello no implica la limitación a los firmantes de los respectivos convenios individuales de acceso y menos aún a las agrupaciones existentes a la firma de dichos instrumentos jurídicos, porque, como se puede leer de los textos plasmados por la AI, las cuestionadas cláusulas no contienen restricciones y menos tienen como objeto y efecto el disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia; tales supuestos sí se han actualizado por EXCELENCIA.

El contenido de las multicitadas cláusulas no ha impedido el acceso de otros permisionarios, en primer lugar porque no ha tenido verificativo ningún incremento del padrón vehicular y para el caso de que se dé tal supuesto, la asignación de los contratos individuales correspondientes, se realizará a todos los permisionarios que se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI en dicho momento (no sólo a quienes hayan firmado); y si a la fecha se incorporaron con posterioridad YELLOW CAB y EXCELENCIA, ello es prueba fehaciente de que las referidas cláusulas no son restrictivas de ningún modo.

Es incorrecto que con las multicitadas cláusulas se impida que los permisionarios vigentes en el periodo de investigación puedan crecer por méritos asociados a mejoras en el servicio provisto al usuario final o a eficiencias propias en la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que tal circunstancia no se encuentra regulada dentro de la normatividad aplicable como un requisito a ser satisfecho por los solicitantes de un permiso para la prestación de dicho servicio.

b. Por otro lado, es claro que sí se han incorporado a prestar el SERVICIO DE TAXI diversos permisionarios que han obtenido la autorización correspondiente por parte de la SCT, no obstante se pasa por alto la particularidad de que lo han hecho personas físicas que si bien se han incorporado a SITIO 300 o a cualquiera de las otras agrupaciones o sociedades mercantiles, es debido a las necesidades propias del AICM por cuestiones de eficiencia y operatividad y al hecho de que es prácticamente imposible que una persona física por si misma esté en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI debido a la infraestructura y logística que se requiere para ello.

PORTO TAXI agrega lo siguiente:[719]

Es claro que al suscribir los contratos que me requiere el AICM jamás tuve como propósito desplazar indebidamente a otras agrupaciones, impedirles su acceso o establecer ventajas exclusivas, ni causar un daño al denunciante, máxime si la denunciante entró como nueva agrupación en dos mil ocho, lo que se traduce en que dichos contratos no tienen como objeto desplazar indebidamente a otras agrupaciones o

[719] Página 27 de su contestación al OPR.

impedirles su acceso, pues de ser así el denunciante no habría podido acceder al AICM para prestar el servicio.

En primer lugar, los argumentos son **infundados**, pues de la lectura de las multicitadas cláusulas el aumento en la asignación de UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI se otorga: [i] a los prestadores de servicio que ya están dentro del AEROPUERTO de forma proporcional respecto al saldo de parque vehicular existente a cada una de las AGRUPACIONES en el mercado; y [ii] en un proceso de licitación, para el caso de empate con la mejor propuesta solvente que se reciba de cualquier otro participante, la agrupación que ya se encuentre dentro del mercado tendrá primacía frente a terceros.

Por su parte, las emplazadas atribuyen la entrada de YELLOW CAB a la prestación del SERVICIO DE TAXI como si se tratara de un nuevo competidor en ese mercado; sin embargo, ello también es incorrecto, en tanto las emplazadas obvian que YELLOW CAB resultó de la escisión de SITIO 300, por lo que no puede considerarse como un competidor ajeno en tanto que se conformó de diversos PERMISIONARIOS que ya formaban parte de SITIO 300.

Fue hasta la entrada de EXCELENCIA, agrupación que entró a prestar el SERVICIO DE TAXIS después de que la entonces CFC emitió una opinión (en la que se recomendó al AICM permitir la entrada de nuevos competidores en el mercado de SERVICIO DE TAXI), que realmente se incorpora al mercado un nuevo competidor, como se analizó en el OPR en la sección "*VIII. Objeto/ Efecto de la Conducta*"[720] en los siguientes términos:

> *"Concretamente para el caso de mérito, antes del año dos mil ocho, AICM podía ejercer su poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO, toda vez que estaba en posibilidad de limitar el SERVICIO DE ACCESO, y de esa manera contener la competencia en el eslabón de abajo ya que entonces sólo existían dos demandantes de dicho servicio: SITIO 300 y PORTO TAXI con un número limitado de UNIDADES en operación.*
>
> *No obstante lo anterior, derivado de la recomendación, no vinculatoria, de la entonces Comisión Federal de Competencia (CFC), AICM efectuó en primer lugar, **la escisión de SITIO 300 en tres nuevas agrupaciones** (CONFORT, NUEVA IMAGEN Y **YELLOW CAB**), **las cuales se efectuaron sin mediar un proceso de licitación y, en segundo lugar, se efectuó el proceso de subasta pública identificado con el número SP-03/2008, en la que resultó ganador EXCELENCIA en septiembre de dos mil ocho.***
>
> *A diferencia de la escisión de SITIO 300 (en la que se mantuvieron los mismos PERMISIONARIOS para formar nuevas agrupaciones), la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI, mediante un proceso de licitación, sí originó un "problema de compromiso" para AICM **pues se incorporó un nuevo oferente en el SERVICIO DE TAXI que no pertenecía originalmente a los permisionarios de SITIO 300 o a PORTO TAXI**, por lo que AICM realizó las conductas investigadas para reestablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado relevante al aplicar, distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO a las diferentes AGRUPACIONES que restrinjan la competencia, generando incentivos para:*
>
> *i) Excluir al ganador de dicha subasta,*
> *ii) Enviar una señal a los interesados en entrar al SERVICIO DE TAXI de que los ya existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los posibles nuevos entrantes, y*

[720] Folios 31549 al 31557.

iii) Establecer ventajas exclusivas a distintas agrupaciones que ya proporcionan el SERVICIO DE TAXI [...] [énfasis añadido]".[721]

De lo anterior se desprende que la entrada de CONFORT, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI no implicó la entrada de competidores, toda vez que el surgimiento de las mismas se debió a la separación de SITIO 300 en diferentes agrupaciones, sin que hubiera implicado que una nueva agrupación con permisionarios que no hubieran operado antes en el mercado señalado, hubieran empezado a operar en el mismo. Por el contrario, la entrada de EXCELENCIA, como explica el OPR sí implicó una disrupción en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI, pues en ese momento sí entró un nuevo competidor al mercado.

Sin embargo, es relevante dejar claro que la entrada de EXCELENCIA se dio en un momento específico en el cual la CFC había emitido una opinión recomendando al AICM abrir el mercado de prestación del SERVICIO DE TAXI. Fue como resultado de dicha opinión que el AICM llevó a cabo el proceso de subasta pública SP-03/2008, en la que resultó ganador EXCELENCIA en septiembre de dos mil ocho. No obstante, después de la entrada de dicho agente económico, no ha vuelto a entrar en dicho mercado un nuevo competidor.

Finalmente, las emplazadas indican que sí existió la entrada de nuevos PERMISIONARIOS; sin embargo, ellas mismas aceptan que ello derivó en que dichos permisionarios se asociaran a las AGRUPACIONES que ya operaban en el mercado; en otras palabras, es incorrecto que en realidad dichos permisionarios, que además debieron entrar precisamente por el aumento de UNIDADES que permitió el AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI, hubieran implicado competidores nuevos.

c. Es falso el supuesto sesgo que se señala como prácticamente propio de algunos permisionarios, ya que es de explorado derecho que las condiciones que se establecen en un contrato, se deben hacer extensivas a los que suscriban un contrato similar al tratarse del mismo tipo de servicios.

Este argumento es **infundado,** toda vez que lo que como lo indica el OPR: "*en caso de que por alguna razón el AICM decidiera permitir la entrada de un nuevo competidor al mercado de SERVICIO DE TAXI, no se observan que **las cláusulas existentes en los contratos** con algunas agrupaciones fomenten la competencia en el mercado de SERVICIO DE TAXI, **pues garantizan que determinadas agrupaciones ya existentes, tengan un sesgo a su favor que difícilmente nuevos entrantes puedan obtener**, por ejemplo derecho de preferencia en el aumento del parque vehicular, entre otros* [...] [énfasis añadido]".[722]

En este aspecto, se remite al análisis del contenido de los contratos en los que se basan las conclusiones del OPR, del cual se advierte que como lo indica el OPR con dichas cláusulas se establecen ventajas exclusivas y que a final de cuentas ello inhibe el acceso de potenciales competidores a la prestación del SERVICIO DE TAXI.

[721] Folios 31553 y 31554.
[722] Página 88 del OPR.

d. Resulta incongruente que se diga que el AICM realizó conductas que tuvieron por objeto impedir que EXCELENCIA "*accesara*" al mercado y que se otorgaran ventajas a favor de los permisionarios de las AGRUPACIONES cuando nunca ha dejado de prestar el SERVICIO DE TAXI y si lo ha hecho es por sus propios incumplimientos.

Dicho argumento es **inoperante**, ya que **no combate** la imputación presuntiva realizada en el OPR, pues esta última no radica en el hecho de que se hubiera o no permitido el acceso al mercado por parte de EXCELENCIA. De hecho, claramente el OPR hace referencia a que EXCELENCIA ganó una subasta y comenzó a prestar el SERVICIO DE TAXI.

3.3.6.4. No hay concentración de mercado.

En su contestación al OPR, el AICM manifestó:[723]

> **Acreditado que no tuve por objeto desplazar, crear ventajas exclusivas o barreras a la entrada de nuevos competidores, correspondía a la COFECE en el OPR demostrar que causé o pude causar un efecto negativo a la competencia con la supuesta conducta consistente en diferente trato en la asignación de UNIDADES a los prestadores del SERVICIO DE TAXI y la supuesta existencia de descuentos y quitas. La realidad es que no hay efecto alguno demostrado en el OPR y todo son meras suposiciones sin fundamento ni motivación, afirmaciones gratuitas sin estudio económico o legal que las justifique.**
>
> **Es más, la COFECE se contradice. Esto lo demuestro con un simple análisis basado en el IHH que mide el grado de concentración considerando la totalidad de los participantes, lo que lo hace útil para estimar el grado de concentración en mercados muy diferentes tanto por el número de participantes, como por sus distintas participaciones de mercado. El índice hace posible detectar desde altos grados de concentración cuando uno o pocos agentes económicos tienen la mayor parte de un mercado, hasta grados de concentración bajos en los que numerosos agentes económicos tienen, en lo particular, participaciones muy pequeñas en el mercado.**
>
> **Numéricamente, este índice puede tomar valores entre cero y diez mil. Valores bajos del índice son indicativos de que el grado de concentración en el mercado relevante es menor, en tanto que mayores valores reflejan un grado de concentración más alto. En especial, un valor aproximado a cero corresponde a una estructura de mercado plenamente atomizada, en la cual la participación de mercado de cada uno de los agentes económicos es casi cero, por lo que el grado de concentración en el mercado relevante es prácticamente nulo. En el otro extremo, el valor de diez mil corresponde a una estructura de mercado caracterizada por un monopolio, en la que un solo agente económico detenta una participación de mercado igual al cien por ciento.**
>
> **El IHH en dos mil nueve correspondía a tres mil ciento setenta y siete punto diecinueve UNIDADES. Conforme a los criterios de la actual COFECE dicho mercado podría**

[723] Páginas 39 (cuarto y quinto párrafo), 40 (primer a quinto párrafo) y 42 (antepenúltimo párrafo) de la contestación al OPR del AICM.

considerarse como concentrado debido a que el valor arriba de los dos mil quinientos puntos del IHH. En el periodo que preocupa a la COFECE, el índice IHH se ha reducido a dos mil cuatrocientos cuarenta y cuatro punto ochenta y cinco en el dos mil catorce. La diferencia es una impresionante reducción de setecientos treinta y dos punto treinta y tres puntos, lo cual evidencia un mercado mucho más competido que el existente en dos mil nueve y conforme a los parámetros aceptados por la COFECE.

El efecto de las medidas supuestamente aplicadas de forma discriminatoria por el AICM ha sido beneficioso para la competencia, es decir el AICM y sus políticas de asignación de incremento del parque vehicular en el AICM para la prestación del SERVICIO DE TAXI e inclusive los descuentos y quitas, han generado más competencia, asegurando la participación de cuando menos cinco competidores con una participación promedio del 24.4% del mercado, distinto a la participación promedio de mercado existente en dos mil nueve de 31.7%.

Así, es falso que las AGRUPACIONES no tengan incentivos para competir entre ellas, pues el índice IHH se ha reducido y, contrario a lo que afirma el OPR, las supuestas cláusulas discriminatorias no garantizan que las agrupaciones mantengan sus participaciones de mercado; es más, no las mantienen sino que sus participaciones han cambiado y se ha reducido el índice IHH.

Es **infundado** su señalamiento consistente en que no hay efecto alguno demostrado y que todo son meras suposiciones sin fundamento ni motivación, pues contrario a lo señalado por el AICM, en el OPR se señaló claramente que: "*con dos de las conductas que actualmente se le imputan: i) otorgar el beneficio del aumento de UNIDADES; y ii) el otorgamiento de descuentos, **de manera directa AICM estableció ventajas exclusivas a determinadas agrupaciones, y de manera indirecta impidió sustancialmente el acceso a otros posibles agentes económicos al mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI*** [énfasis añadido]".[724]

En este sentido, se acreditó fehacientemente que el AICM de manera directa estableció ventajas exclusivas a determinadas AGRUPACIONES mediante la inclusión de distintas cláusulas anticompetitivas tanto en los contratos que celebra AICM con los PERMISIONARIOS, como con las AGRUPACIONES, en las que se establece que cualquier incremento en el parque vehicular para el SERVICIO DE TAXI, a través de la asignación de nuevos contratos de acceso a zona federal, dependiendo del convenio firmado debe:

a) Otorgarse a los prestadores de servicio que ya están dentro del AEROPUERTO de forma proporcional respecto al saldo de parque vehicular existente a cada uno de las AGRUPACIONES ya existentes en el mercado; o bien,

b) En un proceso licitatorio, para el caso de empate con la mejor propuesta solvente que se reciba de cualquier otro participante, la agrupación tendrá primacía frente a terceros.

[724] Página 89 del OPR.

En este tenor, como consecuencia de la inclusión de dichas cláusulas anticompetitivas en los convenios con las AGRUPACIONES, y mediante el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal sin establecer mecanismo de adjudicación alguno, indirectamente el AICM impide sustancialmente el acceso de nuevos competidores a otros agentes económicos que quieran prestar el SERVICIO DE TAXI.

Asimismo, se acreditó que mediante el otorgamiento de descuentos en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, se establecieron ventajas exclusivas a determinadas AGRUPACIONES que si cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM y que se encontraban en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad.

El AICM medularmente señala que a través del análisis del grado de concentración del mercado del SERVICIO DE TAXI en el periodo temporal de dos mil nueve a dos mil catorce, en términos del IHH ha disminuido, al pasar de los tres mil ciento setenta y siete punto diecinueve puntos en dos mil nueve a dos mil cuatrocientos cuarenta y cuatro punto ochenta y cinco puntos en el año dos mil catorce. El AICM nota que la diferencia entre los índices comparados da como resultado una reducción de setecientos treinta y dos punto treinta y tres puntos, lo que desde su perspectiva demuestra un mercado más competido que el existente en dos mil nueve. El AICM agrega que lo anterior prueba que las medidas supuestamente aplicadas de forma discriminatoria por el AICM han beneficiado la competencia, y que han asegurado una participación de mercado más proporcionada entre los agentes económicos participantes que la que había en dos mil nueve.

Los argumentos anteriores son **inoperantes** por **gratuitos** y en este sentido **no combaten** las imputaciones realizadas en el OPR.

En primer lugar, en su intento por probar que las prácticas anticompetitivas que realizó fueron benéficas para la competencia, el AICM basó sus estimaciones de concentración en otro mercado y no en el MERCADO RELEVANTE, que es el de SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Este mercado relevante, como se ha acreditado a lo largo de la presente resolución, se caracteriza por tener una estructura de mercado monopólica, en el que el único proveedor del servicio es el AICM, que no cambia a través del tiempo.

En segundo lugar, el análisis realizado por el AICM en el mercado de la cadena subsecuente tampoco prueba que el mercado de prestación del SERVICIO DE TAXI sea competido, abierto y en condiciones óptimas de competencia; y de hecho es **irrelevante** y **gratuito** pues el análisis del IHH no implica que se le exima del hecho de haber suscrito instrumentos jurídicos en los que se establecieron condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia, al haber asignado contratos de acceso a zona federal a distintas agrupaciones sin seguir una metodología y al otorgar descuentos o quitas en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos situados en igualdad de condiciones, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad.

En este sentido, se indica que los argumentos anteriores **no están relacionados con la imputación** realizada en contra del AICM, y por tanto en nada abonan para desvirtuar su responsabilidad en la comisión de la práctica monopólica relativa imputada. Lo anterior es así, toda vez que en la tabla 7 del OPR, la AI **no calculó ni utilizó el IHH** para argumentar la existencia de la práctica imputada al AICM. En la tabla 7 del OPR se presentan **participaciones de mercado**, entre otros datos, para hacer evidente el incremento de UNIDADES en términos porcentuales, derivado de la asignación de contratos de acceso a zona federal que realizó el AICM sin método de adjudicación alguno. De hecho, la conclusión que se desprende de dicha tabla es que para agrupaciones que se escindieron de SITIO 300, por ejemplo YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y CONFORT, el **AICM otorgó los aumentos de forma discriminatoria** o no los otorgó.

Por otro lado, se indica que en el caso de prácticas monopólicas relativas, la LFCE no requiere un análisis de cambios en el IHH, como en el caso de un análisis de concentración. Por tanto, es incorrecto que el AICM pretenda señalar que ha habido una reducción en el IHH cuando en el marco de la LFCE, este análisis no es necesario para sustentar la imputación de una práctica monopólica relativa.

Sin perjuicio de lo anterior, es decir que el cálculo realizado en el IHH es irrelevante, **gratuito** y **no combate** la imputación realizada en el OPR, el hecho de que haya habido una disminución de setecientos treinta y dos punto treinta y tres puntos entre los años de dos mil nueve y dos mil catorce, no implica que el mercado sea competitivo.

Al respecto, vale la pena señalar que de acuerdo con la "*Resolución por la que se da a conocer el método para el cálculo de los índices para determinar el grado de concentración que exista en el mercado relevante y los criterios para su aplicación*" publicada en el DOF el veinticuatro de julio de mil novecientos noventa y ocho, vigente en el periodo temporal analizado por el AICM, se establece en el Resolutivo Cuarto que: "*La Comisión considerará que una concentración tiene pocas probabilidades de afectar el proceso de competencia y libre concurrencia cuando el resultado estimado de la concentración, arroja alguno de los siguientes resultados:* [...] *4.2. El valor de H sea menor de 2,000 puntos*".

De acuerdo a lo anterior, el umbral que aplicó la extinta CFC y posteriormente la COFECE para determinar las condiciones en que un mercado se considera competitivo es de dos mil puntos. Por lo tanto, un índice de dos mil cuatrocientos cuarenta y cuatro punto ochenta y cinco, que es el que el AICM considera que prevaleció en dos mil catorce, continúa siendo alto y lejano a condiciones de competencia.

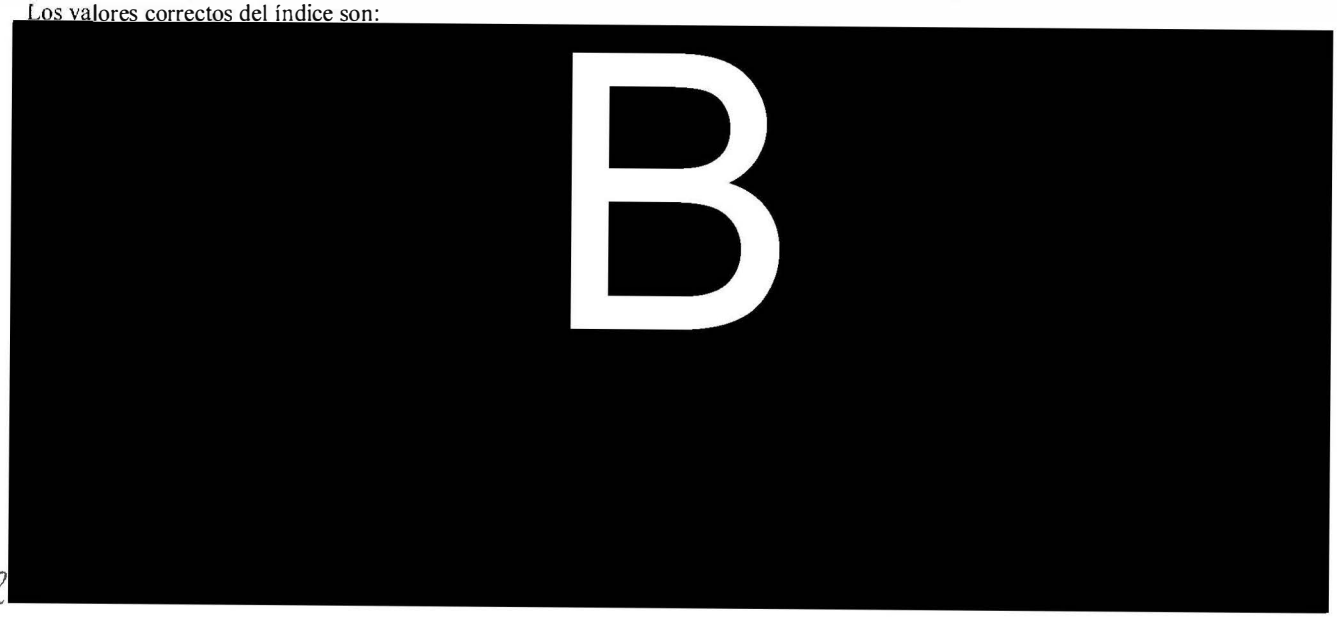
Por otra parte, el análisis del AICM no demuestra la metodología utilizada, ni el proceso que lo llevó a obtener los valores indicados. El AICM se limita a establecer los valores del índice aplicable en dos mil nueve y dos mil catorce sin proporcionar ningún sustento, ni motivar sus cálculos.

De cualquier manera, suponiendo sin conceder que los cálculos realizados fueran correctos (que no lo son),[725] el hecho de que haya habido una disminución de setecientos treinta y dos punto treinta y tres puntos entre los años de dos mil nueve y dos mil catorce, no implica que el mercado esté abierto y sea competitivo, sino a lo mucho que pasó de un grado de gran concentración a uno de una concentración menor pero aún por encima de los niveles que la CFC consideró como consistentes con un mercado poco concentrado. En este tenor, el cálculo realizado por el AICM en el IHH **no combate** la imputación realizada en el OPR, pues ese argumento no tiende a desvirtuar que el AICM carece de poder sustancial en el mercado relevante y por tanto que no trató discriminatoriamente a prestadores del SERVICIO DE TAXI que se encontraban en igualdad de condiciones y que tampoco impidió el acceso a otros al mercado.

En este orden de ideas, si bien es cierto tiene sentido que los índices de concentración disminuyeran por la entrada de EXCELENCIA, no debe perderse de vista que lo relevante es que EXCELENCIA entró a competir a un mercado con condiciones desiguales, que incluso adentro, no le iban a permitir crecer de una manera similar a sus competidores que ya se encontraban prestando el SERVICIO DE TAXI, pues aún y cuando se le otorgaron 300 UNIDADES como consecuencia de la subasta, no pudo acceder a nuevos aumentos que como consecuencia de su entrada el AICM otorgó a NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300. Con ello, el AICM incurrió en el "problema del compromiso", pues había implementado un impedimento contractual para que la afectación en la reducción de la participación de las AGRUPACIONES que ya tenían el SERVICIO DE ACCESO fuera menor y se asegurara su permanencia en el mercado, pues inevitablemente mantendrían siempre una participación mayor a cualquiera que entrara al mercado del SERVICIO DE TAXI.

Eliminado: noventa y ocho palabras.

[725] En cuanto a la utilización del IHH, conforme a los datos de la tabla 7 del OPR, el índice que presenta el AICM está mal calculado. Los valores correctos del índice son:



3.3.7. No se da el "problema del compromiso".

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[726]

> **El supuesto "*problema del compromiso*" es infundado e improcedente, ya que en efecto la división de SITIO 300 dio origen a nuevas agrupaciones que se formaron con los mismos permisionarios que ya contaban con autorización por parte de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, en razón de que en su momento la pretensión de la CFC expresada en mayo de dos mil seis fue generar competencia entre los permisionarios que ya se encontraban, siendo lógico que no por separarse de dicha asociación perderían vigencia sus permisos; en el mismo sentido, es lógico también que no tuviera que licitarse ni efectuarse procedimiento alguno de adjudicación de los respectivos contratos individuales de acceso a zona federal entre los permisionarios en cuestión, puesto que ya estaban legalmente autorizados por la SCT para prestar el multicitado servicio. En atención a lo anterior, se debe considerar que las AGRUPACIONES, como nosotras, dependemos de la voluntad y existencia de los permisionarios agrupados a nosotras y no al revés, de ahí que equivocadamente se nos pretenda imputar como asociaciones, la comisión de alguna práctica monopólica.**

Este argumento es **inoperante** porque **no combate las imputaciones del OPR**.

En primer término, las emplazadas pretender combatir una cuestión que no se dijo en el OPR pues atribuyen la inexistencia del "*problema del compromiso*" a que de la división de SITIO 300 únicamente se redistribuyeron los PERMISIONARIOS; no obstante, en el propio OPR se estableció que el problema del compromiso: "***no se originó cuando AICM escindió a SITIO 300, ni cuando se incrementaron las UNIDADES pertenecientes a SITIO 300 y a las nuevas AGRUPACIONES que se desprenden del mismo***, *sino de permitir la entrada a un nuevo participante (EXCELENCIA) con la consecuente disminución de la participación relativa o porcentual de las agrupaciones ya existentes*".[727]

Derivado de ello, las emplazadas no hacen sino confirmar lo que se dijo en el OPR, es decir, que el problema del compromiso no se originó con la escisión de SITIO 300, e incluso, ni siquiera cuando se realizaron los incrementos en las asignaciones de las UNIDADES que derivaron de tal escisión. De igual manera, resultaría ocioso, por lo menos en este punto, pronunciarse sobre la calidad o permanencia del permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI que tenían los permisionarios que formaron las nuevas agrupaciones que derivaron de SITIO 300 o incluso si era necesario o no haber realizado la adjudicación de esas UNIDADES vía licitación, en tanto ello no formó parte de la imputación a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB como partícipes en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción X de la LFCE que fue imputada al AICM, al haber celebrado contratos con el AICM que contienen cláusulas anticompetitivas.

[726] Páginas 32 (dos últimos párrafos) de la contestación al OPR de SITIO 300; 43 (párrafos segundo y tercero) de NUEVA IMAGEN; y 40 (último párrafo) y 41 (último párrafo) de YELLOW CAB.
[727] Página 87 del OPR.

Se reitera que el "*problema del compromiso*" no constituye una conducta violatoria de la LFCE, sino que explica el actuar del AICM al establecer cláusulas discriminatorias que representaban una preferencia a aquellas AGRUPACIONES que ya se encontraban prestado el SERVICIO DE TAXI ante algún aumento de UNIDADES frente a algún nuevo entrante potencial, pues, con ello, el AICM garantizaba la permanencia de esas AGRUPACIONES sin que las mismas tuvieran que competir por mantenerse en el mercado, cuestión que no es combatida por las emplazadas.

Lo cierto es que, con independencia de que las emplazadas no combatieran las razones del problema del compromiso, dicha teoría se actualizó con la entrada de EXCELENCIA, pues ese fue el momento en el que el AICM determinó el aumento de ciento ochenta UNIDADES que serían distribuidas únicamente a aquellas AGRUPACIONES que hubieren derivado de la escisión de SITIO 300, para "*restablecer las condiciones originales (o compromisos) anteriores a las acciones que generaron una distorsión en el "status quo"* [en este caso, de las AGRUPACIONES…] *a través del restablecimiento de las ventajas que tenían los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente*".[728] En otras palabras, la asignación de esas ciento ochenta UNIDADES y la renegociación de los contratos se realizó para compensar a PORTO TAXI, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y CONFORT por la entrada de EXCELENCIA, que *de facto* tendría el efecto de que el valor de la posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI para cada UNIDAD disminuyera pues la disminución en la participación relativa o porcentual de las AGRUPACIONES fue evidente. De hecho, el problema del compromiso se hace también patente en el ACTA, en cuya parte conducente se observa lo siguiente: "[redacted] […] [énfasis añadido]".[729]

Eliminado: diez renglones y veintitrés palabras.

Es falso que la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI haya originado un "*problema de compromiso*", ya que al contrario de lo interpretado por la AI, de haber efectuado el AICM acciones tendientes a excluir a EXCELENCIA y enviar una señal a los interesados en entrar al SERVICIO DE TAXI de que los ya existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los posibles nuevos entrantes, la denunciante habría sufrido graves perjuicios en su operación, lo cual en la especie no ocurrió, ya que pese a sus incumplimientos de pago y de no garantizar los mismos, se le permitió operar en perjuicio

[728] Página 86 del OPR.
[729] Folio 10541.

del resto de los PERMISIONARIOS a quienes además se les exigía en el día a día, el pago de sus contraprestaciones y la exhibición de las garantías de pago respectivas.

El argumento es **inoperante** por **gratuito**.

En primer lugar, aunque en el OPR se indicó que al ingresar EXCELENCIA como un nuevo oferente en la prestación del SERVICIO DE TAXI, la inclusión de las cláusulas discriminatorias en los convenios celebrados con las AGRUPACIONES en materia de asignación e incremento de UNIDADES generó una preferencia respecto de aquellas que ya prestaban dicho servicio, y con ello incentivos para excluir a EXCELENCIA; lo cierto es que el hecho de que continuara operando para nada es prueba de que dicho agente económico no se encontrara en desventaja respecto de sus competidores.

Esa desventaja se materializó en el hecho de que EXCELENCIA no pudo acceder a alguna de las ciento ochenta UNIDADES que el AICM asignó a las AGRUPACIONES con posterioridad a la entrada de EXCELENCIA, pues aunque dicho agente económico tenía sus trescientas UNIDADES iniciales registradas, aún no se encontraba operando; aunado al hecho de que la contraprestación pagada por el SERVICIO DE TAXI era mucho mayor a la que sus competidores erogaban.

En este punto no se discute la legalidad de la contraprestación a la que EXCELENCIA se comprometió a pagar al AICM con motivo de la subasta, que además no fue materia de la imputación del OPR; sino que ello sirve para explicar cómo es que esa circunstancia, aunada al hecho de que contractualmente no pudo acceder a nuevas UNIDADES desde un inicio, tuvo el efecto inmediato de colocarlo en desventaja y "excluirlo de los beneficios" respecto de las demás AGRUPACIONES aun cuando se encontraba en igualdad de condiciones. Lo anterior, a su vez, tuvo el efecto inequívoco de mandar la señal a cualquier otro prestador del SERVICIO DE TAXI que estuviere pensando en la posibilidad de ingresar al mercado, que en caso de hacerlo, igualmente se encontraría en desventaja respecto de las AGRUPACIONES que, con anterioridad a la subasta, ya se encontraban prestando el SERVICIO DE TAXI.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[730]

No existe ninguna afectación contra EXCELENCIA, ya que en primer lugar, desde que inició operaciones no ha solicitado ninguna asignación adicional de contratos de acceso a zona federal, ni que se aumente su padrón vehicular, lo cual resultaría incongruente (pues nunca ha operado con la totalidad de las unidades que le fueron autorizadas).

Los PERMISIONARIOS asociados a nosotros no han obtenido ningún beneficio de las conductas del AICM, ya que este no ha disminuido las contraprestaciones a su cargo. Al contrario, las mismas se actualizan cada año calendario de acuerdo al esquema establecido en los instrumentos contractuales vigentes. Por ello es falso que al existir más oferentes del SERVICIO DE TAXI exista el incentivo de exigir al AICM una reducción en su

[730] Página 33 (párrafos primero y segundo) y 35 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 43 (últimos dos párrafos), 44 (primer párrafo), 46 (párrafos segundo y último) de NUEVA IMAGEN; y 41 (párrafos segundo y tercero), 43 (cuarto párrafo) y 44 (segundo párrafo) de YELLOW CAB.

contraprestación, pues supuestamente se ha disminuido el número potencial de pasajeros, y a la fecha no se ha verificado esa reducción, sino que la misma se va incrementando.

El AICM no tenía necesidad de reestablecer o mantener su reputación para mantener su poder sustancial y mucho menos generó una ventaja exclusiva, pues en lugar de disminuir las contraprestaciones respectivas, las mismas han sido incrementadas.

Estos argumentos son **inoperantes** por ser estar basados en **premisas incorrectas** y por **gratuitos**. En primer lugar, es falso que no haya existido afectación alguna a agentes económicos por el hecho de que nunca haya solicitado asignaciones adicionales de convenios de acceso a zona federal. Por el contrario, fue a través de la conducta imputada al AICM consistente en el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, que no sólo ha perjudicado a EXCELENCIA, sino también a agentes económicos que cumplían con los requisitos impuestos por el AICM, como provenir de la división de SITIO 300, supuesto en el que se coloca CONFORT, y que sin embargo, tampoco se ha visto beneficiado con ningún otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal.

Ahora bien, de ser cierto que EXCELENCIA no hubiera solicitado incremento de su número de UNIDADES, no operara con la totalidad de UNIDADES que se le autorizó en su permiso, o que supuestamente sus tarifas fueran menores con motivo del incumplimiento de sus obligaciones contractuales, no exime al AICM ni a las AGRUPACIONES del hecho de que suscribieron instrumentos jurídicos que contienen cláusulas anticompetitivas, con lo que materializa la conducta consistente en el "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*", actualizando así el supuesto previsto por el artículo 10, fracción X de la LFCE. Se insiste en que las emplazadas tergiversan el contenido del OPR, pues no se les emplazó porque EXCELENCIA hubiera o no pedido un aumento en el número de sus UNIDADES, sino porque habrían participado para que el AICM estableciera distintos precios para el SERVICIO DE ACCESO y cláusulas anticompetitivas que impiden el acceso de nuevos entrantes y generan ventajas exclusivas. El OPR explica que para resolver el problema de compromiso, el AICM otorga un incremento de contratos a quienes ya operaban, debido a que el aumento de la oferta del SERVICIO DE TAXI implicaría una disminución de los ingresos de los PERMISIONARIOS, pero el OPR no se basa en que EXCELENCIA hubiera o no solicitado el incremento a su favor del padrón vehicular.

Finalmente es falso que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no se hayan beneficiado al no haber obtenido una disminución en las contraprestaciones que pagan al AICM por concepto de derecho de acceso, pues precisamente los descuentos de los que fueron objeto, con motivo del virus de influenza comúnmente conocido como ANH1N1, y por el cese de operación de MEXICANA (incluida su prórroga), representaron un beneficio que impactó directamente en el pago de las contraprestaciones que hicieron al AICM en los periodos en que las mismas fueron aplicables. Asimismo, la "*compensación*" del AICM, consistente en otorgar más UNIDADES permitiría atemperar la disminución del valor de la posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI derivada de la entrada de EXCELENCIA, con lo cual el AICM intentó reestablecer el problema del compromiso.

En este sentido, se señala que de acuerdo a la evidencia que integra el EXPEDIENTE esta autoridad advierte que efectivamente se presentó el denominado problema de compromiso, de lo contrario el Consejo de Administración del AICM, no hubiera determinado en el ACTA otorgar ciento ochenta nuevos contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO que se distribuirían entre las AGRUPACIONES que derivarán de la separación de SITIO 300.

Aunado al hecho de que el propio AICM confesó en su contestación al OPR que fue presionado por SITIO 300 por la entrada de EXCELENCIA: "[…] *el AICM se vio presionado por el Sitio 300, y aun así logró que entrase un competidor nuevo ("Excelencia", ¡con un procedimiento de subasta, que fue recomendado por la entonces CFC!), en favor del propio proceso de competencia y libre concurrencia y de los usuarios.* […]".[731]

Las emplazadas **incorrectamente** pretenden hacer creer a esta autoridad que como no observaron una disminución en sus contraprestaciones, el AICM nunca pretendió restablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO, cuando lo cierto es que el AICM intentó restablecer el "*problema de compromiso*" con diversas agrupaciones no a través de la disminución de las contraprestaciones, sino a través del otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal; lo anterior quedó señalado en la Tabla 6 del OPR, en la cual se concluyó que PORTO TAXI se benefició en febrero de dos mil nueve, con la asignación de B contratos individuales de acceso a zona federal; NUEVA IMAGEN incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil nueve con B, en el año dos mil diez con B, en el año dos mil once con B en el año dos mil doce con B y en el año dos mil trece con B Por su parte, SITIO 300 incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil once con uno, en el año dos mil trece con B y en el año dos mil catorce con B A su vez, YELLOW CAB también incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil nueve con B, en el año dos mil once con B, en el año dos mil doce con B y en el año dos mil trece con B

Aunado a lo anterior, es **falso** que el AICM no haya disminuido las tarifas que por concepto de contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO debían cubrir B B cuando se observa que dichos agentes económicos, sí se beneficiaron de los descuentos que otorgó el AICM a las AGRUPACIONES por el SERVICIO DE ACCESO y que dichos descuentos impactaron directamente en los montos que cubrían por concepto de contraprestación a dicho agente económico. Lo anterior, según se desprende de la tabla 13 del OPR,[732] por tanto, es falso que el AICM no haya otorgado a dichos agentes económicos ningún beneficio que se hubiera visto reflejado en la tarifa que pagaban por el SERVICIO DE ACCESO. Lo anterior, con independencia a que los descuentos hayan sido temporales y previo cumplimiento de determinados requisitos, pues lo relevante es que dichos descuentos sí impactaron en los precios que pagan dichos agentes económicos como contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO.

Eliminado: veintiún palabras.

[731] Página 37 de la contestación al OPR del AICM. Folio 34135.
[732] Folio 31547.

En efecto, el beneficio obtenido por los descuentos sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal se otorgó por el AICM de la siguiente manera:

1) El descuento del B sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del virus de la influenza ANH1N1 durante el año dos mil nueve, se otorgó a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B B por un periodo de B meses y a B por ocho meses.
2) El descuento del B sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del cese de operaciones de "*Mexicana de Aviación*", se otorgó a B B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por un periodo de B meses.

El descuento otorgado en virtud de la ampliación de prórroga con motivo del cese de operaciones de Grupo "*Mexicana de Aviación*", por un monto equivalente al B por ciento sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, se otorgó a B por un periodo de B meses, a B B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por un periodo de B meses.

Aunado a lo anterior, su señalamiento **no combate** el OPR por **gratuito**, pues en ningún apartado del OPR se ordenó emplazar a alguno de los agentes económicos con motivo de que las contraprestaciones que deben pagar SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, la que se actualizan cada año calendario de acuerdo al esquema establecido en los contratos.

En su contestación al OPR, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron:[733]

> **En el periodo del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez, PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 prestaron el SERVICIO DE TAXI al amparo del permiso expedido por la SCT y sin disponer de contratos individuales de derecho de acceso vigentes, lo que demuestra que dichos contratos no son un requisito *sine qua non* para la prestación de SERVICIO DE TAXI. Por lo menos ante SITIO 300, no existía necesidad de que AICM restableciera su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO y al menos con SITIO 300 nunca existió el denominado "*problema de compromiso*".**
>
> **En todo caso, el "*problema de compromiso*" tuvo lugar cuando AICM, en su afán de restablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO ante EXCELENCIA, decide exentarle del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluidas las de pago, con la finalidad de enviar el mensaje a los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, de que los nuevos competidores tendrían condiciones preferentes y un mejor posicionamiento en el**

[733] Páginas 33 (quinto y sexto párrafo) y 34 (primer y segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 44 (cuarto y quinto párrafos) y 45 (primer y segundo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y página 42 (segundo a cuarto párrafo) de YELLOW CAB.

Eliminado: cuarenta y cuatro palabras.

mercado del SERVICIO DE ACCESO. Lo anterior se evidencia con el convenio de reconocimiento de adeudo y forma de pago, jamás cumplido por EXCELENCIA, en el cual AICM pactó condiciones preferenciales que otorgan a EXCELENCIA un plazo de pago mayor al de la propia vigencia del contrato respectivo.

Se ofrece como prueba el informe del AICM, donde se proporcione copia del CONVENIO TRANSACCIONAL, así como el informe respecto de si EXCELENCIA cumplió en tiempo y forma con las obligaciones de pago establecidas en las cláusulas primera y segunda de su contrato con el AICM, y el informe de si EXCELENCIA constituyó en tiempo y forma las garantías a que se obligó en la cláusula SEXTA; y el informe que rinda respecto a si el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA y que se señalan en las cláusulas octava y décima, a pesar de que EXCELENCIA no hubiera cumplido con las obligaciones que a su cargo se pactaron en el convenio de cinco de agosto de dos mil trece.

El argumento consistente en que los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 prestaron el SERVICIO DE TAXI sin contar con contratos de acceso a zona federal vigentes, por lo que consideran que dichos contratos no son un requisito para prestar el SERVICIO DE TAXI, es **infundado**, y al respecto a fin de evitar repeticiones innecesarias se remite a lo indicado en el apartado "*No se necesita contrato firmado para acceder a la zona federal, ni tener acceso a la BOLSA DE TAXIS o a las ÁREAS DE ABORDAJE para prestar el SERVICIO DE TAXI*" de la presente resolución.

Asimismo, su señalamiento consistente en que no existía ninguna necesidad de que el AICM restableciera su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO y que al menos con SITIO 300 nunca existió el denominado "*problema de compromiso*", es **inoperante** por **gratuito**, pues las emplazadas no presentan algún dato específico o un razonamiento lógico-jurídico que combata lo argumentado en el OPR; por el contrario, de la evidencia que integra el EXPEDIENTE, particularmente del ACTA se observa que efectivamente se presentó el denominado problema de compromiso con SITIO 300; de lo contrario el Consejo de Administración del AICM no hubiera determinado otorgar ciento ochenta nuevos contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO que se distribuirían entre las AGRUPACIONES que derivarán de la separación de SITIO 300, a fin de compensar la entrada de EXCELENCIA.

Lo anterior, aunado al hecho de que el propio AICM confesó en su contestación al OPR que fue presionado por SITIO 300 por la entrada de EXCELENCIA: "[…] *el AICM se vio presionado por el Sitio 300, y aun así logró que entrase un competidor nuevo ("Excelencia", ¡con un procedimiento de subasta, que fue recomendado por la entonces CFC!), en favor del propio proceso de competencia y libre concurrencia y de los usuarios* […]".[734]

Ahora bien, por lo que hace al argumento consistente en que en todo caso, el problema de compromiso se presentó cuando el AICM decidió "exentar" a EXCELENCIA del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, es **inoperante** por estar basado en **premisas incorrectas**, pues no es verdad que el

[734] Página 37 de la contestación al OPR del AICM. Folio 34135.

AICM en su afán de restablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO, lo haya exentado del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluidas las de pago, con la finalidad de enviar el mensaje al resto de los permisionarios de que los nuevos competidores tendrían condiciones preferentes y un mejor posicionamiento en el mercado del SERVICIO DE TAXI y que lo anterior se acredite con el CONVENIO TRANSACCIONAL.

En primer lugar, no obra constancia en el EXPEDIENTE de que el AICM haya exentado a EXCELENCIA del pago de las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO que adeuda. Por el contrario, precisamente a través del CONVENIO TRANSACCIONAL se da el reconocimiento de adeudo por parte de EXCELENCIA y el AICM; asimismo, el propio AICM exhibió diversas pruebas de que, previo al CONVENIO TRANSACCIONAL, AICM B a EXCELENCIA y que dicho incumplimiento ha sido materia de trámite en procedimientos diversos del que nos ocupa, con lo cual se advierte que el AICM no pretende o pretendió eximir al denunciante de los pagos que adeuda.

En segundo lugar, de la prueba confesional ofrecida por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB a cargo del AICM se observa que la posición treinta y uno se le preguntó al AICM por conducto de su representante legal lo siguiente: "B B B B B".[735] A lo que el AICM respondió que: B[736]

Aunado a lo anterior, en el desahogo al informe del AICM ofrecido por las emplazadas, el AICM hizo las siguientes precisiones:[737]

B

[735] Folio 37285.
[736] Folio 31372.
[737] Mediante el escrito presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis en respuesta al oficio DGAJ-CFCE-2016-001, folios 35771 a 35780.

Eliminado: un párrafo, tres renglones y noventa y cinco palabras

[redacted] B

En razón de lo antes expuesto, con independencia de que ello sería irrelevante, es incorrecto, como pretenden hacerlo creer las emplazadas que se presentó un problema de compromiso con EXCELENCIA por parte del AICM, o que intentara enviar un mensaje favorable a los participantes potenciales.

3.3.8. La COFECE no motiva debidamente el objeto y efecto.

En su contestación al OPR, el AICM manifestó lo siguiente:[739]

> **La COFECE está obligada a motivar adecuadamente sus resoluciones. Existe una presunción de inocencia que para ser desvirtuada se debe contar con pruebas adecuadas y una motivación que permita al agente económico presuntamente responsable de haber cometido una práctica defenderse ante la COFECE.**
>
> **En este caso la AI no probó que yo haya tenido el objeto de monopolizar un mercado. Tampoco probó que existieran efectos contrarios a la competencia, pues ahora el índice IHH es menor y hay competidores con participaciones de mercado menores prestando el SERVICIO DE TAXI.**
>
> **Citar a Jean Tirole y Patrick Rey no excluye la responsabilidad de la COFECE de probar que yo tenía la intención (objeto) de monopolizar o que mis acciones tuvieron el efecto de restringir la competencia. La motivación debe ser realizada en forma objetiva, técnica y razonada, excluyendo toda posibilidad de arbitrariedad.[740]**
>
> **La COFECE nunca explica qué ganaba yo buscando supuestamente restablecer condiciones originales a la entrada de EXCELENCIA a la prestación del SERVICIOS DE TAXI. ¿Qué ganaba "*quedando bien*" con las AGRUPACIONES competidoras de EXCELENCIA? no tenía, ni tengo ningún incentivo para eso. No soy un agente económico verticalmente integrado, la supuesta teoría del "*compromiso*" no sólo no aplica, sino que es absurda, no tiene sentido. No puede considerarse que COFECE aplique una máxima de experiencia aceptable y la doctrina no respalda a la COFECE en sus falsas especulaciones. Se solicita al Pleno de la COFECE que evite una arbitrariedad fundada en simples citas doctrinales sin razonamiento ni aplicación alguna al caso que se estudia.[741]**
>
> **El denominado "*problema del compromiso*" no es explicado por el OPR simplemente por qué no hay razón económica que los sustente pues yo no gano nada supuestamente**

Eliminado: un párrafo.

[738] Folio 35773.
[739] Páginas 40 (último párrafo), 41 (segundo párrafo hasta el final), a 44 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR del AICM.
[740] El AICM cita la tesis de rubro "***FACULTADES REGLADAS Y DISCRECIONALES. SUS DISTINTOS MATICES***".
[741] El AICM cita la tesis de rubro "***CONOCIMIENTOS CIENTÍFICOS. CARACTERÍSTICAS QUE DEBEN TENER PARA QUE PUEDAN SER TOMADOS EN CUENTA POR EL JUZGADOR AL MOMENTO DE EMITIR SU FALLO***".

beneficiando a las AGRUPACIONES, ¿Qué ganancias monopólicas obtengo? El OPR es omiso al respecto, simplemente señala tácitamente que me beneficio restringiendo el número de taxis, cuestión que no se prueba de forma alguna, por no ser cierta. No busqué nunca restablecer mi reputación para ejercer un poder sustancial, pues no obtengo ninguna ganancia con ello. Busco que existan mejores servicios para los usuarios del AEROPUERTO.

El OPR señala pero no prueba que al romperse el "*compromiso original*" con la entrada de EXCELENCIA al mercado, las AGRUPACIONES tenían incentivos para exigir contraprestaciones menores o bien solicitar el aumento de unidades. Insisto en que no existe ninguna prueba en el EXPEDIENTE de que dichos incentivos existieran o que ante dichos incentivos el AICM hubiera decidido realizar acciones contra EXCELENCIA u otros agentes económicos que pretendieran entrar al mercado.

Si la conducta imputada es la discriminación de condiciones de venta, ¿a quienes si discriminé? ¿Quiénes eran los otros agentes económicos afectados? ¿Cuáles fueran las circunstancias de tiempo, modo y lugar en los que llevé a cabo dicha discriminación? Nuevamente el OPR sólo especula que algunos agentes económicos fueron discriminados, sin ofrecer pruebas de dicha discriminación. Es decir, no hay pruebas de que haya discriminado a ningún agente que hubiera querido ingresar al mercado.

La COFECE quiere regular la asignación de los contratos y para ello la única solución que ve es reasignando contratos a nuevos "*competidores fantasma*" que nunca han solicitado la entrada al supuesto mercado. ¿Quiénes son esos competidores que pagarán más al AICM y prestarán mejores servicios? Sólo el autor del OPR lo sabe.

Los argumentos anteriores son **infundados**, pues el OPR fundó debidamente el objeto y el efecto de la conducta investigada, en atención a las siguientes consideraciones.

En primer término, contrario a lo señalado por el AICM, en el OPR se determinó y motivó adecuadamente que las conductas consistentes en: (i) el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI; y (ii) el establecimiento de distintas condiciones en los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES; generaron objetos y/o efectos anticompetitivos que dañan el proceso de competencia y libre concurrencia, al impedir el acceso al MERCADO RELEVANTE a nuevos competidores en este servicio, y al otorgar ventajas exclusivas en favor de algunas AGRUPACIONES.

Según lo señalado en el OPR, el AICM de manera directa estableció ventajas exclusivas a PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB mediante la inclusión de distintas cláusulas anticompetitivas tanto en los contratos que celebra AICM con los PERMISIONARIOS, como con las AGRUPACIONES, en las que se establece que cualquier incremento en el parque vehicular para el SERVICIO DE TAXI, a través de la asignación de nuevos contratos de acceso a zona federal. Como consecuencia de la inclusión de dichas cláusulas anticompetitivas en los convenios, y mediante el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal sin establecer mecanismo de adjudicación

alguno, el AICM impide sustancialmente el acceso de nuevos competidores a otros agentes económicos que quieran prestar el SERVICIO DE TAXI. Ello no requiere más demostración que la mera existencia de los convenios firmados por el AICM y los números en donde se advierte la repartición discrecional en el número de UNIDADES precisamente a las AGRUPACIONES.

En el OPR se estableció claramente que la consecución de los efectos de la práctica monopólica imputada se presentaba: "[…] *bajo la lógica económica de conservar y restaurar su poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO y* ***seguir garantizando la obtención de ganancias inherentes a su posición de agente económico con poder sustancial*** *y la obtención de condiciones favorables a determinadas AGRUPACIONES con respecto de otras que ya proveían el SERVICIO DE TAXI* [énfasis añadido]".[742]

Asimismo, se reitera que de acuerdo a la evidencia que integra el EXPEDIENTE esta autoridad advierte que efectivamente se presentó el denominado problema de compromiso, y que el AICM buscó restablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, de lo contrario el Consejo de Administración del AICM, no hubiera determinado en el ACTA otorgar ciento ochenta nuevos contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO que se distribuirían entre las AGRUPACIONES que derivarán de la separación de SITIO 300. Ello aunado al hecho de que el propio AICM confesó en su contestación al OPR que fue presionado por SITIO 300 por la entrada de EXCELENCIA: "[…] *el AICM se vio presionado por el Sitio 300, y aun así logró que entrase un competidor nuevo ("Excelencia", ¡con un procedimiento de subasta, que fue recomendado por la entonces CFC!), en favor del propio proceso de competencia y libre concurrencia y de los usuarios.* […]".[743]

Asimismo, se indica que contrario a lo señalado por el AICM, el OPR sí explicó adecuadamente en qué consiste el problema del compromiso, cuáles fueron las ganancias e incentivos que tuvo el AICM para realizar la práctica monopólica relativa imputada en términos del artículo 10, fracción X de la LFCE; en los siguientes términos:

> "[…] *la racionalidad económica que también sustenta el efecto de impedir sustancialmente el acceso de otros agentes económicos así como establecer ventajas exclusivas, se puede explicar a través del "problema de compromiso" mismo que se entiende desde el punto de vista económico, cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferentes en los eslabones subsecuentes en dicha cadena de producción con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo, o de cumplimentar los condicionamientos de alguna autoridad interna o externa.*
>
> *Este incentivo o inconsistencia temporal que presenta el agente económico con poder para excluir verticalmente conlleva un detrimento en las ganancias de los oferentes del SERVICIO DE TAXI ya existentes del mercado ubicado un eslabón subsecuente y de las propias ganancias de largo plazo del agente económico con poder sustancial, es decir el valor de mercado del permiso para acceder al bien tenderá a tener un menor valor económico.*
>
> *Con el objeto de corregir el incentivo de corto plazo, referido en el párrafo anterior, el agente económico con poder sustancial puede utilizar distintas herramientas para restablecer las condiciones originales (o*

[742] Página 84 del OPR.
[743] Página 37 de la contestación al OPR del AICM. Folio 34135.

compromisos) anteriores a las acciones que generaron una distorsión en el "status quo" ello lo hace a través del restablecimiento de las ventajas que tenían los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente.

Concretamente para el caso de mérito, antes del año dos mil ocho, AICM podía ejercer su poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO, toda vez que estaba en posibilidad de limitar el SERVICIO DE ACCESO, y de esa manera contener la competencia en el eslabón de abajo ya que entonces sólo existían dos demandantes de dicho servicio: SITIO 300 y PORTO TAXI con un número limitado de UNIDADES en operación.

No obstante lo anterior, derivado de la recomendación, no vinculatoria, de la entonces [...] CFC, AICM efectuó, en primer lugar, la escisión de SITIO 300 en tres nuevas agrupaciones (CONFORT, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB), las cuales se efectuaron sin mediar un proceso de licitación y, en segundo lugar, se efectuó el proceso de subasta pública identificado con el número SP-03/2008, en la que resultó ganador EXCELENCIA en septiembre de dos mil ocho.

A diferencia de la escisión de SITIO 300 (en la que se mantuvieron los mismos PERMISIONARIOS para formar nuevas agrupaciones), la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI, mediante un proceso de licitación, sí originó un "problema de compromiso" para AICM, pues se incorporó un nuevo oferente en el SERVICIO DE TAXI que no pertenecía originalmente a los permisionarios de SITIO 300 o a PORTO TAXI, por lo que AICM realizó las conductas investigadas para reestablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado relevante al aplicar, distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO a las diferentes AGRUPACIONES que restrinjan la competencia, generando incentivos para:

- ***i) Excluir al ganador de dicha subasta,***
- ***ii) Enviar una señal a los interesados en entrar al SERVICIO DE TAXI de que los ya existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los posibles nuevos entrantes, y***
- ***iii) Establecer ventajas exclusivas a distintas agrupaciones que ya proporcionan el SERVICIO DE TAXI,***

En este sentido, al existir mayor número de oferentes en el SERVICIO DE TAXI, ***genera que las AGRUPACIONES ya existentes, tengan el incentivo a exigir al AICM una reducción en su contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO,*** *pues se les ha disminuido el número potencial de pasajeros a los que tendrían acceso y su participación de mercado, derivado del número de nuevas UNIDADES otorgadas al nuevo competidor* [énfasis añadido]".[744]

De acuerdo con la explicación anterior, el incentivo que tuvo el AICM para reestablecer las condiciones originales que prevalecían en dos mil ocho, cuando solo existían dos agentes económicos (SITIO 300 y PORTO TAXI) prestando el SERVICIO DE TAXI, consistió en evitar que las AGRUPACIONES existentes tuvieran el incentivo a exigir al AICM una reducción en la contraprestación que se pagaba al AICM por el SERVICIO DE ACCESO, lo que claramente habría afectado las ganancias que el AICM obtiene por el SERVICIO DE ACCESO. No se trata así de una especulación, como incorrectamente implica el AICM.

Ahora bien, por lo que hace a los señalamientos consistentes en que el AICM no es un agente económico verticalmente integrado, se remite al AICM al apartado "*Teoría del daño*" en donde se aborda tal situación y en donde se explica al AICM que la LFCE no establece que una práctica

[744] Folios 31552 a 31554.

monopólica relativa tenga que ser realizada por un agente económico integrado verticalmente o con participación en el mercado "aguas abajo".

Por otra parte, el AICM sólo señala que la doctrina no respalda a la COFECE; al respecto, se indica que sus propias manifestaciones citan a Jean Tirole y Patrick Rey, doctrinarios que confirman lo que señala el OPR y la emplazada no señala ningún autor que contradiga lo señalado por el OPR o por esos autores.

Ahora bien, el AICM también realiza manifestaciones equivocadas cuando indica que no se señala cuáles son los agentes económicos afectados o las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se llevó a cabo la discriminación.

En este sentido, por lo que hace a la conducta consistente en el establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, contrario a lo que señala el AICM, se advierte que efectivamente hay agentes económicos que intentaron infructuosamente ingresar al mercado del SERVICIO DE TAXI, lo anterior de conformidad con lo señalado por la DGAF mediante el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 presentado en la OFICIALÍA *el* dos de febrero de dos mil dieciséis, en que manifestó lo siguiente:

> "*Sobre el punto en particular, previa solicitud, la dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte mediante oficio 4.2.1.1.-93/2016 de 18 de enero del año en curso, informo lo siguiente: "RESPUESTA: Esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo,* ***si ha recibido solicitudes de permisos*** *tanto por parte de personas físicas como de personas morales, y en* ***algunos casos se han otorgado los permisos y en otros casos se han negado. Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros*** [...] [énfasis añadido]".[745]

Posteriormente, mediante oficio 4.2.2.1.-001006/2016 presentado en la OFICIALÍA el cuatro de marzo de dos mil dieciséis,[746] la DGAF reiteró su respuesta y además entregó copia simple de diez oficios emitidos a nombre del AICM, en los que éste emitió "*opinión en forma negativa*" para la prestación del SERVICIO DE TAXI;[747] de acuerdo a lo siguiente:

> "[...] *Sobre el particular, le informo que previa solicitud, el Director del Centro Metropolitano de Autotransporte indicó lo siguiente: "Al respecto, le informo que esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo,* ***si ha recibido solicitudes de permisos para operar el servicio de Transportación Terrestre de Pasajeros de y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, tanto de personas físicas como de personas morales, y en algunos casos se han otorgado los permisos y en otros se han negado, esto último en razón de que el Administrador del Aeródromo a emitido la opinión en forma negativa.*** - - - - *Se anexa la relación de permisos proporcionada por la Dirección de Innovación Tecnológica de operación de Sistemas, de esta Unidad Administrativa, correspondientes al periodo 2012 a la fecha, ya que de acuerdo a lo manifestado por dicha área es a partir del año 2012 que se actualizó la base de datos del autotransporte federal,* ***asimismo anexo copia de los oficios que se localizaron en el archivo de área***

[745] Folio 37197.
[746] Folios 37339 y 37340.
[747] Folios 37342 a 37355.

de pasaje, a través de los cuales el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite la opinión en forma negativa [...] [énfasis añadido]".

De algunos de los oficios emitidos por el AICM, y entregados por la DGAF se observa lo siguiente:

Número de oficio	Fecha	Suscribe	Solicitante	Contenido
B				

Eliminado: tres filas completas.

Ahora bien, por lo que hace a la conducta consistente en el establecimiento de distintas condiciones en los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES

[748] Folio 37342.
[749] Folio 37345.
[750] Folio 37344.
[751] Folios 37347 y 37348.

que prestan el SERVICIO DE TAXI, sus argumentos también son **infundados** pues en el OPR se señaló claramente que: "[…] *se observó que* ***los descuentos o quitas fueron aplicados en temporalidades distintas a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI****. Es decir, no existe una razón clara de por qué AICM prolongó las quitas o descuentos a algunos permisionarios y a otros no* […] [énfasis añadido]".[752]

De lo anterior se advierte que los agentes económicos afectados también habrían sido las AGRUPACIONES que fueron beneficiadas con alguno de los descuentos (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) y que sí cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM, encontrándose en igualdad de circunstancias, y sin embargo no se vieron beneficiados con la totalidad de los descuentos durante todos los meses o la totalidad del periodo en el que el AICM otorgo las quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad.

El artículo 10 de la LFCE señala que una práctica monopólica relativa se traduce en actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones, realizados por un agente económico con poder sustancial en el mercado relevante que se trate, cuyo objeto o efecto **sea o pueda ser**: [i] desplazar indebidamente a otros agentes económicos del mercado; [ii] impedir sustancialmente el acceso a un mercado o; [iii] establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.

Es decir, es suficiente que una conducta señalada como práctica monopólica relativa tenga, al menos, la posibilidad de generar un objeto o un efecto anticompetitivo de los señalados en el párrafo anterior para que pueda sancionarse. Por tanto, con independencia de que en el caso sí existe evidencia de que se evitó el acceso al mercado, considerando que las propias cláusulas, al ser firmadas, generan el efecto de evitar que alguien entre o inhiba la entrada.

Eliminado: ocho palabras.

3.3.9. No hay afectación al SERVICIO DE TAXI.

En su contestación al OPR, el AICM manifestó lo siguiente:[753]

> **Niego que las conductas que se me imputan hayan disminuido, dañado o impedido el proceso de competencia y libre concurrencia, pues no existen pruebas fehacientes que demuestren que se haya inhibido el acceso a potenciales oferentes del SERVICIO DE TAXI, ni que se haya provocado una menor oferta en dicho servicio, o que hayan repercutido en precios mayores o menores ni en la calidad del servicio a los usuarios finales; máxime que los precios y la calidad del servicio a los usuarios finales la definen los propios prestadores del servicio y los consumidores del mismo.**
>
> **De la "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*", de noviembre de dos mil catorce, elaborada por la UNAM, se concluye que dicho servicio se encuentra calificado como con** B B**. Por lo tanto, es claro que dicho mercado no se encuentra afectado en forma alguna por las presuntas conductas imputadas en el OPR que se contesta. En ese sentido considero que en la especie, no se justifica una**

[752] Página 76 del OPR.
[753] Páginas 30 (penúltimo párrafo) y 31 (segundo párrafo) de la contestación del AICM.

intervención por parte de la COFECE en el mercado señalado, pues de lo contrario se pondría en riesgo la eficiencia y seguridad del propio servicio.

El argumento anterior del AICM es **inoperante** por **gratuito**, en razón de las consideraciones siguientes.

En primer término, los efectos que se señalan en el OPR derivado de las conductas que se imputan al AICM no se argumentan sobre la base de un análisis de precios accesibles y la supuesta buena calidad del SERVICIO DE TAXI. En este aspecto, el AICM no demuestra que esos elementos sean suficientes para evitar considerar una afectación al mercado, siendo que el OPR claramente indica que existe un impedimento de acceso al mercado y el establecimiento de ventajas exclusivas, lo cual colma los supuestos que establece el artículo 10 de la LFCE, en conjunto con los artículos 11 a 13 de la misma. Así sus manifestaciones en nada ayudan a desvirtuar las imputaciones realizadas en el OPR.

Es insostenible el argumento del AICM en que el mercado del SERVICIO DE TAXI no se encuentra afectado por las conductas imputadas en el OPR cuando la "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*" no hace un análisis de las conductas imputadas al AICM respecto de la asignación del parque vehicular, y del otorgamiento de descuentos o quitas entre dos mil nueve y dos mil catorce.

El estudio de la UNAM menciona información relevante sobre algunos aspectos de la percepción de los consumidores y de los propios taxistas sobre la calidad de los servicios prestados, precios y otros elementos; sin embargo en ningún momento se refiere a las conductas investigadas; en el contenido del mismo, esta autoridad no detectó elementos, datos o indicios destinados a analizar el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE ACCESO, es decir, no existe siquiera alguna referencia en algún apartado del documento de mérito al MERCADO RELEVANTE.

Aunado a lo anterior, la manifestación consistente en que el SERVICIO DE TAXI no se encuentra afectado por las conductas imputadas en el OPR, es incorrecta pues parte de los efectos de la práctica monopólica relativa en cuestión se observan en el SERVICIO DE TAXI. Al respecto, en el OPR se señaló lo siguiente:

> "*De esta manera, con dos de las conductas que actualmente se le imputan: i) otorgar el beneficio del aumento de UNIDADES; y ii) el otorgamiento de descuentos, de manera directa AICM estableció ventajas exclusivas a determinadas agrupaciones, y de manera indirecta impidió sustancialmente el acceso a otros posibles agentes económicos al mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI.*
>
> [...]
>
> - *Las cláusulas consideradas anticompetitivas han tenido el objeto y el efecto de manera directa de establecer ventajas exclusivas a determinadas agrupaciones, de impedir el acceso de nuevos entrantes al mercado relacionado del servicio de taxis y restringir la expansión de los actuales;*
> - *Las conductas consistentes en la asignación del aumento en el número de unidades de manera discriminatoria, así como el otorgamiento de descuentos, han tenido el efecto de establecer ventajas*

exclusivas a determinadas agrupaciones, y ***de impedir sustancialmente el acceso a otros posibles agentes económicos al mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI*** [...] [énfasis añadido]".[754]

Dado lo anterior, el argumento del AICM también es **gratuito**, ya que sólo niega que el mercado del SERVICIO DE TAXI se encuentre afectado por las presuntas conductas imputadas en el OPR, sin combatir, mediante los argumentos que se analizan, los señalamientos del OPR respecto a los efectos anticompetitivos que se generaron en dicho mercado. Se insiste que la prueba fehaciente del daño al mercado radica en la misma asignación diferenciada de UNIDADES y en las cláusulas que impiden que cualquier persona que pretenda entrar acceda al mercado de la prestación del SERVICIO DE TAXI y, de hecho, como se ha señalado en párrafos anteriores, se han emitido opiniones negativas del AICM en ese aspecto.

De cualquier forma, se remite al análisis del documento señalado (prueba ofrecida por el AICM, identificada con el número 42) en el cual se demuestra que a pesar de ciertas insuficientes metodológicas, se advierte que las tarifas del SERVICIO DE TAXI B B de las mismas en ciertas agrupaciones.

Eliminado: quince palabras.

3.4. Participación de las agrupaciones en la conducta investigada

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[755]

3.4.1 Sólo somos intermediarios

> **Agrupamos a diversos PERMISIONARIOS, tal como lo refieren nuestros estatutos; nuestro objeto es actuar por orden y cuenta de los PERMISIONARIOS, representarlos ante terceros en los asuntos relativos a nosotros y respecto de la operación del SERVICIO DE TAXI.**
>
> **Somos un intermediario entre el AICM y los PERMISIONARIOS, y dicha figura se constituyó para facilitar la relación entre el AICM y los PERMISIONARIOS, sin que las AGRUPACIONES seamos un ente capaz de actuar y decidir de manera independiente a la de los PERMISIONARIOS asociados a nosotros.**
>
> **No es correcta la apreciación de la AI, respecto de que la figura de intermediación sea condicionante o implique que por el simple hecho de representar los intereses de los PERMISIONARIOS asociados a nosotros, exista una participación en la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE.**

Estos argumentos son **inoperantes**, en razón de las consideraciones siguientes.

En primer término, sus argumentos son **inoperantes** por **gratuitos** y por **no combatir** el OPR, pues señalar que únicamente funcionan como intermediarios entre el AICM y los PERMISIONARIOS resulta **gratuito** al no ser un hecho controvertido. En efecto, la imputación que se realizó en su contra no está relacionada con el hecho de que sean intermediarias o no, pues en el propio OPR, dentro del

[754] Páginas 89 y 90 del OPR.

[755] Páginas 36 (penúltimo párrafo), 37 (segundo párrafo) y 38 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 48 (tercer párrafo), 49 (segundo párrafo) y 50 (segundo párrafo) de NUEVA IMAGEN; y 45 (penúltimo párrafo), 46 (último párrafo) y 47 (párrafos primero y tercero) de YELLOW CAB.

apartado "*IX. Participación de las agrupaciones en la conducta investigada*", sub apartado "*a). Intermediación de las agrupaciones entre los PERMISIONARIOS y el AICM*" se señaló que: "*A través de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, antes transcritas, es claro que, de la relación jurídica por las que quedan obligadas las partes,* ***el carácter de las AGRUPACIONES es la de fungir como intermediario entre AICM y los PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO DE TAXI*** [énfasis añadido]".[756] En ese sentido, se reconoció su carácter de intermediarias.

Asimismo, en el resolutivo tercero del OPR se señaló: "***TERCERO.-*** *Emplácese con el presente oficio a* [redacted] *por su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, con fundamento en el artículo 35, fracción X de la LFCE,* ***al haber suscrito y firmado documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*** [énfasis añadido]".[757]

De lo anterior, se aprecia que la imputación no deriva, como pretenden, únicamente de tener el carácter de "*intermediarios*", sino por ser agentes económicos que **participan en la actividad económica, cuya actividad trasciende en el MERCADO RELEVANTE**. Se reitera lo señalado en el numeral "*No somos agentes económicos*" de esta resolución, en el sentido que no debe perderse de vista que el artículo 3° de la LFCE expresamente señala la posibilidad de que las personas o entidades sin fines de lucro sean considerados agentes económicos, así como los diversos criterios emitidos por el PJF señalados previamente en la presente resolución.

Ahora bien, se advierte que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente, manifestaron expresamente en sus contestaciones al OPR que: "[…] *en efecto,* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *agrupa a diversos permisionarios (personas físicas) del* [SERVICIO DE TAXI]*, tal y como lo refieren sus propios estatutos, para por orden y cuenta de los mismos, representarlos ante terceros,* […] *y respecto de lo referente a la* ***operación*** *del servicio antes mencionado* […]".[758] En razón de lo anterior, las actividades que realizan SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB están plenamente relacionadas con la prestación del SERVICIO DE TAXI, y por tanto con el MERCADO RELEVANTE, pues al representar a sus agremiados y enterar al AICM las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO, participan en el MERCADO RELEVANTE y sus actividades trascienden en el mismo.

Asimismo, se advierte que en los instrumentos jurídicos que el AICM suscribió con las AGRUPACIONES, así como con los PERMISIONARIOS asociados a éstas, respectivamente;[759] en ambas clases de convenios, se han establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al pactar entre otras cosas, la asignación de las UNIDADES en favor de las AGRUPACIONES utilizando criterios distintos; se reitera que, en éstos se establecen prerrogativas que si bien les podría corresponder ejercer a los PERMISIONARIOS, están condicionadas a que éstos la ejerzan por conducto

Eliminado: diez palabras.

[756] Página 93 del OPR.
[757] Página 98 del OPR.
[758] Páginas 36 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300, 48 (tercer párrafo) de NUEVA IMAGEN y 45 de YELLOW CAB (penúltimo párrafo).
[759] Véase la valoración de las pruebas identificadas con los numerales "24" y "25" del apartado de valoración de pruebas de la presente resolución.

de las AGRUPACIONES a las que se encuentren asociados, por lo que *de facto* el incremento de UNIDADES se otorga a las AGRUPACIONES, y así participan también en el MERCADO RELEVANTE y en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Por lo que hace al señalamiento relativo a que la intermediación se constituyó para facilitar la relación entre el AICM y los PERMISIONARIOS, dicho argumento tampoco es un hecho controvertido, ni mucho menos una causal de exclusión para observar la LFCE, y por tanto es **inoperante** al **no combatir** el OPR. Al respecto, se remite al apartado denominado "*La integración de los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES es dinámica*", a fin de evitar repeticiones innecesarias.

A su vez, la manifestación que realizan respecto a que son un ente que no tiene capacidad para actuar y decidir de manera independiente a la de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente; es **inoperante** pues las emplazadas solo realizan una manifestación **genérica** sin señalar pruebas concretas con las que demuestren tal hecho, y por el contrario, de las constancias que integran el EXPEDIENTE, se advierte que dichas AGRUPACIONES se obligan en nombre y representación de los PERMISIONARIOS, y en este sentido, al actuar a nombre de éstos, sus actos trascienden en la prestación del SERVICIO DE TAXI y en el SERVICIO DE ACCESO.

Así, en los convenios celebrados por cada una de ellas con el AICM, para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del SERVICIO DE TAXI se observa que se obligan por los PERMISIONARIOS respecto de la prestación del SERVICIO DE ACCESO y del SERVICIO DE TAXI.

En el caso de SITIO 300, del CONVENIO DE SITIO 300 se advierte el carácter de intermediario de SITIO 300, y por consecuente de agente económico cuya actividad trasciende en la actividad económica del mercado analizado.

Particularmente en el apartado "*DECLARACIONES*", SITIO 300 declaró que: "[…] ** ** […]";[760] asimismo, señaló que: "[ ] ** ** ".[761] Asimismo, destaca la cláusula cuarta del citado convenio en la que se estableció: " ** ** ".[762]

Eliminado: ciento cincuenta y tres palabras.

[760] Folio 9779.
[761] Folio 9870.
[762] Folio 9784.

Respecto de NUEVA IMAGEN, del CONVENIO DE NUEVA IMAGEN se desprende su carácter de intermediario entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados a ésta, y por consecuente de agente económico cuya actividad trasciende en la actividad económica del MERCADO RELEVANTE.

Particularmente en el apartado "*DECLARACIONES*", NUEVA IMAGEN manifestó que: "[…] **";[763] en dicho instrumento también se suscribió la cláusula, por medio de la cual se compromete a verificar que sus asociados mantengan vigentes su contrato de acceso a zona federal y el permiso otorgado por la SCT, a saber: **".[764]

Finalmente, respecto de YELLOW CAB, en el CONVENIO DE YELLOW CAB se observa el carácter de intermediario entre los permisionarios asociados a YELLOW CAB y el AICM, y por consecuente el carácter que posee como agente económico cuya actividad trasciende en la actividad económica del MERCADO RELEVANTE.

En el apartado "*DECLARACIONES*", YELLOW CAB manifestó que: "[…] **";[765] en dicho instrumento también se suscribió la cláusula en virtud de la cual, la agrupación se compromete a verificar que sus asociados mantengan vigentes su contrato de acceso a zona federal y el permiso otorgado por la SCT, a saber: **".[766]

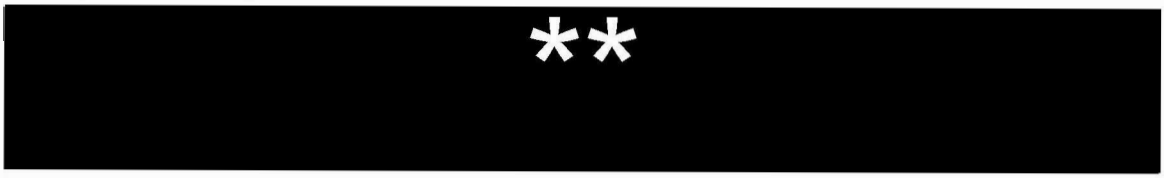
Finalmente, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifiestan que la calidad de intermediarios no implica que exista una participación en la práctica monopólica imputada; dicho argumento es **inoperante** porque **no combate** el OPR, ya que éste no se consideró a las agrupaciones como probables responsables por el solo hecho de que fueran o no intermediarios; en cualquier caso, como ha quedado establecido previamente, las actividades que realizan como intermediarios, dentro de las que se encuentran la verificación para que sus agremiados mantengan vigentes el permiso y licencias de los conductores otorgados por la SCT, así como el contrato de acceso a zona federal suscrito con el AICM, son actividades, todas, que están involucradas directamente con la prestación del SERVICIO DE TAXI, y por lo tanto trascienden en la actividad económica y en el mercado relacionado objeto de la imputación.

[763] Folio 9461.
[764] Folio 9465.
[765] Folio 9544.
[766] Folio 9548.

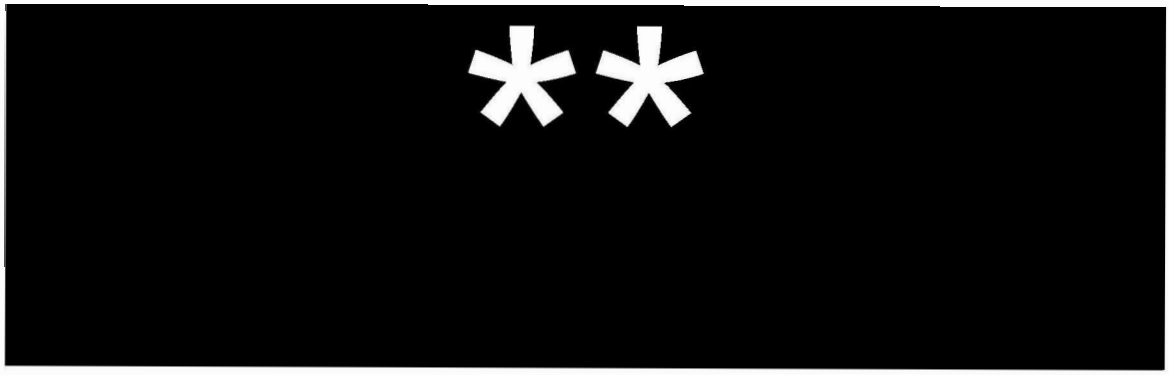
Eliminado: setenta y nueve palabras.

En este sentido, se insiste en que la imputación no se funda en el hecho de que sean intermediarios, sino por la suscripción de instrumentos jurídicos que contienen cláusulas anticompetitivas, de acuerdo a lo siguiente:

En el caso de SITIO 300 y YELLOW CAB, la cláusula anticompetitiva suscrita es la identificada con el numeral décimo segundo del CONVENIO DE SITIO 300[767] y del CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB,[768] respectivamente, a saber:



Respecto de NUEVA IMAGEN, en el CONVENIO DE NUEVA IMAGEN,[770] la cláusula anticompetitiva suscrita también es la identificada con el numeral décimo segundo, que estipula:



Eliminado: tres párrafos.

3.4.2 Sólo participamos en la "operación" del SERVICIO DE TAXI.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestaron lo siguiente:[772]

> **Es indispensable precisar la diferencia entre operación y prestación del SERVICIO DE TAXI; la prestación del SERVICIO DE TAXI representa exclusivamente la transportación de pasajeros a su destino, lo que hacen los PERMISIONARIOS sin intervención de nadie más; por otra parte, la operación del SERVICIO DE TAXI es una serie de acciones necesarias para alcanzar la prestación del SERVICIO DE TAXI en la que participan las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS, que por razones de eficacia y eficiencia el AICM ha establecido con base**

---

[767] Folios 9777 a 9792.
[768] Folios 9617 a 9630.
[769] Folios 9785 respecto SITIO 300 y 9622 respecto de YELLOW CAB.
[770] Folios 9458 a 9474.
[771] El pie de página respectivo señala: "*Información visible a foja 9466 del EXPEDIENTE*".
[772] Páginas 36 (párrafo último) y 37 (párrafo segundo y la tabla anterior) de la contestación al OPR de SITIO 300; 48 (párrafo último) y 49 (primer párrafo y la tabla anterior) de NUEVA IMAGEN; así como 45 (párrafo último) y 46 (párrafo segundo y la tabla anterior) de YELLOW CAB.

en la experiencia en el tema y con la finalidad de aportar elementos de facilitación para los usuarios.

Las acciones que realizamos para la operación del SERVICIO DE TAXI son dos: [i] la venta de boletos; y [ii] la logística para el movimiento de las UNIDADES. Además, es cierto que agrupamos a las personas físicas que sean PERMISIONARIOS, y también que cada uno de nosotros celebramos con el AICM un convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, en el que nos comprometimos, en la cláusula cuarta, a verificar que nuestros PERMISIONARIOS asociados mantengan vigente el permiso otorgado por la SCT, así como el convenio de acceso celebrado con el AICM.

Los argumentos de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB en relación con la supuesta diferencia entre la "*operación*" y la "*prestación*" del SERVICIO DE TAXI son **inoperantes** por **gratuitos** y por **no combatir** el OPR, en razón de las consideraciones siguientes.

En primer término, se advierte que dichos argumentos son **inoperantes**, toda vez que la diferencia artificial que manifiestan SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB entre "*operación*" y "*prestación*" en nada controvierte la imputación realizada en su contra, puesto que en el OPR nunca se señala lo anterior, ni mucho menos se les emplazo por "*operar*" el SERVICIO DE TAXI, sino por la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".

Asimismo, el hecho de que las AGRUPACIONES participen en lo que autodenominan como "*operación*" del SERVICIO DE TAXI, mediante "*la venta de boletos*", "*la logística para el movimiento de las UNIDADES*", el "*arrendamiento de espacios, contratación de personal, manejo administrativo*" y la "*contratación de moduladores*"; no es un hecho controvertido en el OPR, o un hecho en el cual se haya basado la imputación en su contra, sino que precisamente derivado de que realizan actividades directamente relacionadas con el SERVICIO DE ACCESO y con el SERVICIO DE TAXI, en representación de los PERMISIONARIOS, es que suscribieron instrumentos jurídicos que contienen cláusulas anticompetitivas, que afectan directamente el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado analizado.

Sin perjuicio de lo anterior, se indica que precisamente el verbo "*operar*", de acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, señala que tiene entre otras, las siguientes acepciones: "*realizar (llevar a cabo algo)*", "*Obrar, trabajar, ejecutar diversos menesteres u ocupaciones*", así como "*Negociar, especular, realizar acciones comerciales de compra, venta, etc*",[773] lo cual lleva a la conclusión de que "*operar*" el SERVICIO DE TAXI equivale a realizarlo. Por el contrario, el mismo Diccionario establece que "*prestar*" significa "*Dar o comunicar*" o "*Ayudar, asistir o contribuir*

[773] Información visible en la dirección electrónica: http://dle.rae.es/?id=R6C8OUw

al logro de algo",[774] lo que lleva a concluir que en realidad si los PERMISIONARIOS son quienes prestan el SERVICIO DE TAXI, entonces son quienes ayudan o contribuyen al mismo y no al revés. En este sentido, se considera que su distinción es **ociosa** y **gratuita** toda vez que no lleva a ningún resultado concreto que permita a este PLENO identificar un argumento que controvierta la imputación realizada en su contra, y mucho menos determinar un causal de exclusión para observar la LFCE.

Ahora bien, si el AICM ha establecido modalidades o pactado diversas reglas respecto del SERVICIO DE ACCESO y del SERVICIO DE TAXI, que involucran a las AGRUPACIONES, a través de los convenios celebrados con las mismas, se considera que dicha facultad deriva del título de concesión, y de la propia LA que establece en su artículo 33, fracción VI, lo siguiente: "*En el caso de aeropuertos, **los concesionarios deberán coordinar las operaciones y demás servicios que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias*** [énfasis añadido]"; lo anterior, siempre que se haga en observancia a la legislación aplicable al AICM, incluida la LFCE.

Se aclara que dichos actos no fueron controvertidos por el OPR y no son motivo del emplazamiento realizado en contra de ninguna de las AGRUPACIONES, ni del AICM; es decir, no se emplazó por la mera celebración de instrumentos jurídicos entre las AGRUPACIONES y el AICM, sino por la inclusión de cláusulas anticompetitivas en los instrumentos jurídicos celebrados, únicamente por lo que hace al incremento de UNIDADES en el AEROPUERTO. Así, dicho argumento es **inoperante** por **no combatir** la imputación realizada en su contra en el OPR.

En este sentido, los argumentos de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no están encaminados a desvirtuar que hayan firmado y suscrito documentos que contienen cláusulas anticompetitivas cuyo objeto y/o efecto es contrario al proceso de competencia y libre concurrencia, y tampoco están dirigidos a desvirtuar su calidad de intermediarios entre las AGRUPACIONES y los PERMISIONARIOS; más bien reafirman que tienen esa calidad y suponen erróneamente que dicha característica los exime de la imputación por la que fueron emplazados, sin que exista alguna justificación valida que permita llegar a esa conclusión.

Finalmente, los emplazados señalan de forma **gratuita** que la prestación del SERVICIO DE TAXI la hacen los PERMISIONARIOS "*sin intervención de nadie más*"; no obstante, ellos mismos se contradicen, pues también manifiestan que es necesaria la intervención de las AGRUPACIONES para la operación del SERVICIO DE TAXI. Lo que señalan no hace sino confirmar que no sólo representan a los PERMISIONARIOS, pues incluso ellas son quienes venden los boletos, realizan la logística para la prestación del SERVICIO DE TAXI y pagan por el SERVICIO DE ACCESO; además, como se ha señalado, también celebran convenios con el AICM para establecer las condiciones bajo las cuales los PERMISIONARIOS realizarán el SERVICIO DE TAXI e incluso ofrecen el servicio hacia los consumidores finales.

3.4.3 No tendría sentido una relación con cada PERMISIONARIO.[775]

[774] Información visible en la dirección electrónica: http://dle.rae.es/?id=U799kM9

[775] Páginas 37 (párrafos segundo a quinto) y 38 (párrafos primero a quinto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 49 (segundo y tercer párrafo) y 50 de NUEVA IMAGEN; y 46 (último párrafo), 47 y 48 (primer y segundo párrafo) de YELLOW CAB.

Del análisis que la COFECE haga a los instrumentos jurídicos formalizados entre los PERMISIONARIOS y el AICM, así como de los celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM, y de las constancias que obran en el EXPEDIENTE, pero más aun de la propia operación del SERVICIO DE TAXI, se podrá apreciar que sería prácticamente imposible que el AICM mantuviera una relación directa e independiente con cada uno de los PERMISIONARIOS.

Para la eficiente logística del SERVICIO DE TAXI se requiere contar preferiblemente con ÁREAS DE ABORDAJE, ESTACIONAMIENTO y cajas para la venta de boletos. Es claro que sería inoperante contar la cantidad de cajas necesarias, considerando que al mes de junio nuestros permisionarios contaban con B **(SITIO 300),** B **(NUEVA IMAGEN), y** B **(YELLOW CAB) UNIDADES, respectivamente, y ello implicaría contar con los espacios antes referidos tanto en el área nacional como en el área internacional de cada edificio terminal del AEROPUERTO. Además, debe considerarse que de no existir las AGRUPACIONES, el AICM tendría que recibir mensualmente los pagos de todos los PERMISIONARIOS asociados a nosotras y expedir los comprobantes y/o facturas correspondientes por cada contrato del SERVICIO DE ACCESO, lo cual se acredita con los contratos de arrendamiento correspondientes**

Asimismo, considerando que los puntos de venta miden aproximadamente cuatro metros cuadrados, implicaría que para cada una de las B **UNIDADES, que aproximadamente agrupamos, el AICM tendría que disponer de diecinueve mil doscientos metros cuadrados exclusivamente para este fin, con independencia de mantener una relación contractual directa con cada uno de los PERMISIONARIOS, con las implicaciones de supervisión, cobro y otras actividades inherentes a esa relación contractual.**

En razón de lo anterior, nos constituimos como intermediarios entre el AICM y los PERMISIONARIOS, solamente con los objetivos de eficiencia y facilitación que el propio AICM ha establecido, y dicha intermediación no es condicionante o implica que por el simple hecho de representar los intereses de los PERMISIONARIOS asociados a nosotros, exista una participación en la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

Eliminado: dos renglones y doce palabras.

Estos argumentos son **inoperantes** por **gratuitos** y por **no combatir** la imputación realizada en su contra en el OPR, de conformidad con los razonamientos que a continuación se exponen.

En primer término, se reitera lo establecido previamente, en el sentido de que en el OPR se reconoce lo señalado por las AGRUPACIONES, respecto del carácter que tienen como intermediarias, en razón de dos motivos: [i] porque en los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES se pactó B B y [ii] porque en el

propio objeto social de las AGRUPACIONES, se establece que se constituyen con la finalidad de agremiar, representar y afiliar a PERMISIONARIOS;[776] en este sentido, al participar en la operación del SERVICIO DE TAXI, como las propias emplazadas lo reconocen, sus actividades trascienden en el MERCADO RELEVANTE objeto de la imputación.

Sin embargo, la imputación no se funda en el hecho de que sean intermediarios, sino que precisamente derivado de que realizan actividades directamente relacionadas con el SERVICIO DE TAXI en representación de los PERMISIONARIOS, suscribieron instrumentos jurídicos que contienen cláusulas anticompetitivas, que afectan directamente el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI; situación que en términos del OPR actualizaría la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE, en relación con el artículo el artículo 35, fracción X de la LFCE. Por lo tanto, dicho argumento es **inoperante** por **no combatir** la imputación realizada en su contra en el OPR.

Aunado a lo anterior, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB argumentan que se exige a los PERMISIONARIOS pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES de acuerdo con la logística implementada por el AICM, ya que sería complicado y prácticamente imposible mantener una relación directa e independiente con cada uno de los PERMISIONARIOS, particularmente, respecto de la inviabilidad de asignación los espacios de arrendamiento para la [B] del SERVICIO DE TAXI. No obstante, ello **no combate** la imputación presuntiva realizada en el OPR, pues no se emplazó al AICM o a las AGRUPACIONES por ese hecho y no es objeto del presente procedimiento un juicio sobre si es correcto o incorrecto que existan las AGRUPACIONES como intermediarios.

Por otra parte, respecto del señalamiento relativo a la "*inviabilidad de asignar en arrendamiento la estructura necesaria para la prestación del SERVICIO DE TAXI para cada permisionario*",[777] dichos argumentos también son **inoperantes** porque **no combaten** la imputación presuntiva realizada en el OPR en contra de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, pues si bien es cierto que a lo largo del OPR se mencionan cuestiones como los espacios para venta de boletos, otorgados a través de los contratos de arrendamiento celebrados con las AGRUPACIONES, dichas referencias sólo se hacen de manera descriptiva respecto del análisis del mercado investigado y no respecto del análisis de la participación de las emplazadas en la conducta anticompetitiva imputada presuntivamente en el OPR.

En este sentido, se aclara que los contratos de arrendamiento que el AICM celebró para la ocupación de espacios para [B] y oficinas con las AGRUPACIONES, no formaron parte de la imputación presuntiva del OPR y son actos jurídicos distintos a los contratos de acceso a zona federal para la prestación del servicio de taxi celebrados entre los PERMISIONARIOS y el AICM, o los convenios para el establecimiento de las características y condiciones generales para la operación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM, que presuntamente contienen cláusulas anticompetitivas.

Eliminado: seis palabras.

[776] Páginas 90 a 97 del OPR.
[777] Páginas 19 de la contestación al OPR de SITIO 300; 26 de NUEVA IMAGEN y 24 de YELLOW CAB.

En el OPR no se ordenó emplazar a dichas personas morales por el hecho de que tengan o no celebrados contratos de arrendamiento con el AICM, respecto de la infraestructura supuestamente necesaria para prestar el SERVICIO DE TAXI o por el hecho de que se discuta si existe o no la necesidad de una representación para los PERMISIONARIOS, o porque sea factible o no mantener una relación directa e individual con cada PERMISIONARIO; en este sentido, los argumentos señalados por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tampoco están relacionados con la imputación presuntiva realizada en el OPR respecto de estas agrupaciones.

En todo caso, las manifestaciones de las emplazadas sobre las actividades que realizan confirman que se constituyen como agentes económicos que se obligan en nombre de los PERMISIONARIOS, y participan en el MERCADO RELEVANTE y en la prestación (o como lo señalan, en la "*operación*") del SERVICIO DE TAXI.

3.5. Otros argumentos

3.5.1. EXCELENCIA declaró falsamente

AICM señaló lo siguiente:[778]

> **De manera falsa, EXCELENCIA manifiesta que el AICM pretendió rescindir el contrato que tenían celebrado en marzo de dos mil diez. Debido a la falta de pago, el AICM inició procedimiento de** B **de dicho contrato el treinta de marzo de dos mil diez.**
>
> **En este sentido, EXCELENCIA** B **El Juez del conocimiento declaró** B B **; sin embargo, el cinco de agosto de dos mil trece, se formalizó el CONVENIO TRANSACCIONAL en el cual se pactó el programa de pagos para que EXCELENCIA liquidara sus adeudos. EXCELENCIA** B **dicho convenio, por lo cual** B B

Los argumentos anteriores son **inoperantes,** debido a que no combaten la imputación presuntiva realizada en el OPR. En efecto, el AICM se dedica a realizar precisiones respecto a lo que manifestó EXCELENCIA durante la investigación sin que explique por qué esa situación es relevante o en qué forma cambiaría las conclusiones a las que llegó el OPR.

3.5.2. Obligatoriedad de pertenecer a una determinada AGRUPACIÓN.

AICM señaló lo siguiente:[779]

> **Las personas físicas que cuenten con permiso otorgado por la SCT deben pertenecer a alguna AGRUPACIÓN por cuestiones de eficiencia, pero no es requisito que pertenezcan a**

[778] Páginas 6 y 7 de su contestación al OPR.
[779] Páginas 13 y 14 de su contestación al OPR.

Eliminado: cincuenta y cinco palabras.

> **determinada AGRUPACIÓN en específico o que se mantengan de manera indefinida en determinada AGRUPACIÓN, puesto que pueden elegir a qué AGRUPACIÓN pertenecen o determinan asociarse de entre las existentes.**
>
> **A excepción de EXCELENCIA, las demás AGRUPACIONES no tienen los permisos otorgados por la SCT, sino que son de sus integrantes, los permisionarios, y son ellos quienes poseen los derechos y obligaciones otorgadas por la SCT e incluso pueden cambiar de AGRUPACIÓN, porque ni el permiso ni el contrato de acceso a la zona federal están condicionados o atados a que se pertenezca a una AGRUPACIÓN específica o determinada.**

Los argumentos anteriores son **inoperantes**, debido a que **no combaten** la imputación presuntiva realizada en el OPR.

En efecto, en el OPR no se emplazó al AICM por el hecho de que obligue a los permisionarios a asociarse a una agrupación determinada o por el hecho de que los obligue a mantenerse de forma indefinida en determinada agrupación y tampoco por el hecho de que las AGRUPACIONES tengan o no permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI, sino por el hecho de que el propio AICM aumenta de forma diferenciada el número de unidades que pueden prestar el SERVICIO DE TAXI y otorga descuentos o quitas también de forma diferenciada a quienes se encuentran en igualdad de condiciones, causando un daño al proceso de competencia y libre concurrencia.

3.5.3. No es necesario pertenecer a una AGRUPACIÓN para obtener un permiso.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN indican lo siguiente:[780]

> **Para que una persona tenga derecho a proporcionar el SERVICIO DE TAXI de y hacia el AICM, es requisito *sine qua non* obtener de conformidad con los artículos 47 de la LCPAG, 7, 15 y 17 del RAFSA el permiso correspondiente de la SCT. Así, cualquier persona que cumpla con los requisitos de Ley puede acceder a un permiso para el servicio, sin que sea necesario estar agremiado a alguna de las AGRUPACIONES; por ello las relaciones contractuales formalizadas con el AICM, por parte de los permisionarios asociados y por parte de las AGRUPACIONES no contribuyen al origen y permanencia de actos con objeto y efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia.**

Los argumentos anteriores son **infundados**, pues contrario a lo que indican los emplazados, conforme a la situación actual del mercado, es requisito indispensable formar parte de una AGRUPACIÓN.

Así, por ejemplo, durante la investigación el propio SUBDIRECTOR indicó que el AICM solicita a los permisionarios pertenecer o asociarse a alguna agrupación o empresa para proporcionarles el servicio de acceso. Por otra parte, del contenido de los contratos entre PERMISIONARIOS y el AICM se advierte tal situación. Así, como se verá en el apartado de valoración de pruebas, en el expediente más de doscientos contratos que guardan similitud en su contenido y de los que se desprende que: i) quienes realizan el pago al AICM por el SERVICIO DE ACCESO son las AGRUPACIONES y no los

[780] Páginas 39 (todo) y 40 de la contestación al OPR de SITIO 300; 51 a 53 del escrito de NUEVA IMAGEN, 48 a 50 del escrito de YELLOW CAB.

PERMISIONARIOS; ii) las AGRUPACIONES celebran contratos con el AICM en los que se establecen las condiciones generales para la prestación del servicio y aspectos como la [redacted] (que pueden hacer directamente las AGRUPACIONES) y las reglas para el acceso a la BOLSA DE TAXI o las ZONAS DE ABORDAJE; y iii) es causal de rescisión de los contratos individuales de acceso el dejar de pertenecer a las AGRUPACIONES. Asimismo, el propio AICM en desahogo a los requerimientos formulados durante la investigación indicó que "[redacted]

3.5.4. El SERVICIO DE ACCESO no se presta a las AGRUPACIONES.

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN indican lo siguiente:[781]

> **Es incorrecto que a través de las AGRUPACIONES, los permisionarios sean los demandantes del servicio aeroportuario consistente en el acceso a la zona federal, ya que son éstos quienes directamente demandan y utilizan el acceso a zona federal, la ZONA DE ABORDAJE y la BOLSA DE TAXI.**
>
> **No es posible que el AICM proporcione el SERVICIO DE ACCESO y de ESTACIONAMIENTO a las AGRUPACIONES, pues éstas no prestan el SERVICIO DE TAXI, sino que el mismo es prestado por los permisionarios agrupados a las mismas.**
>
> **Por la misma razón, es imposible hablar del desempeño de las AGRUPACIONES, existiendo una confusión en el papel que desempeñan estas últimas.**

Los argumentos anteriores son **inoperantes**, debido a que no combaten la imputación presuntiva realizada en el OPR.

En este aspecto, el OPR refiere, al hablar de la sustitución por el lado de la demanda del acceso a la zona federal, que "*Los PERMISIONARIOS, a través de las AGRUPACIONES, son agentes económicos demandantes del acceso a la zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, que satisface la demanda de los usuarios finales. Para prestar el SERVICIO DE TAXI, el acceso a la zona federal y ESTACIONAMIENTO resulta indispensable*". Sin embargo, los emplazados tergiversan el sentido de ese señalamiento, pues no mencionan que en el siguiente párrafo el OPR indica que "*los PERMISIONARIOS no pueden sustituir el SERVICIO DE ACCESO que les brinda el AEROPUERTO por otro servicio ya que por regulación el SERVICIO DE ACCESO resulta indispensable para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO. Así, los PERMISIONARIOS no pueden hacer uso de forma unilateral de los bienes concesionados, y, por la regulación que los rige, tampoco tienen la posibilidad de auto-proveerse el SERVICIO DE ACCESO o sustituto*

Eliminado: tres renglones y veintidós palabras.

[781] Páginas 9 (penúltimo párrafo), 19 (segundo párrafo), 21 (primer párrafo), 30 (penúltimo párrafo) y 32 (parte del segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 13 (último párrafo), 25 (penúltimo párrafo), 28 (primer párrafo), 40 (penúltimo párrafo) y 42 (parte del tercer párrafo) del escrito de NUEVA IMAGEN, 11 (último párrafo), 23 (penúltimo párrafo), 26 (primer párrafo), 38 (cuarto párrafo) y 40 (parte del segundo párrafo) del escrito de YELLOW CAB.

alguno, pues en todo momento su interés es tener acceso a la zona federal, ESTACIONAMIENTO y usuarios finales".

De esta forma, el OPR señala expresamente que quienes demandan o tienen la necesidad del SERVICIO DE ACCESO son los PERMISIONARIOS. Ahora bien, el OPR también hace referencia en varias partes al papel que juegan las AGRUPACIONES para concluir que "*si bien AICM tiene diversos contratos firmados con los PERMISIONARIOS los aspectos relacionados con el SERVICIO DE TAXI, entre ellos el aumento de UNIDADES, se asigna por agrupación o asociación*". En otras palabras, el OPR concluye que esa demanda por parte de los PERMISIONARIOS se da a través de las AGRUPACIONES. Así:

- En la página 26 refiere que "*las AGRUPACIONES deben suscribir un contrato con AICM de acceso a zona federal, para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros. --- Dentro del convenio para el establecimiento de las características y condiciones generales de operación, para el SERVICIO DE TAXI, que celebran por un parte aicm, y por la otra, una agrupación de taxistas agremiados, se establece que las unidades deben cumplir con ciertos requisitos:* [redacted]

- En la página 45 se hace referencia a los contratos celebrado entre el AICM y las AGRUPACIONES indicando que en los mismos se prevé el tema de la "*CONCENTRACIÓN DE UNIDADES*" en donde se señala que "[redacted]

- En la página 45 también se indica que "*AICM en su calidad de concesionario, tiene como una de sus actividades la prestación del Servicio de Acceso, de Estacionamiento, venta de boletos y Bolsa de Taxis, que en el presente asunto lo otorga a las Agrupaciones que prestan el Servicio de Taxi*".

- En la página 45 se señala que "*si bien es cierto que AICM ha celebrado contratos (así como los convenios modificatorios) de acceso con cada uno de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI, durante la investigación también se observó que son las AGRUPACIONES quienes representan a los PERMISIONARIOS en lo referente a la prestación del SERVICIO DE TAXI. De tal manera que cuestiones tales como el incremento de UNIDADES se asignan a las AGRUPACIONES*".

Para ello, hace referencia a:

- Los convenios celebrados con las AGRUPACIONES de los cuales se desprende que éstas representan a los permisionarios ante terceros en lo referente a la operación del SERVICIO;
- La declaración del SUBDIRECTOR en la que señala que el AICM proporciona el servicio de acceso a zona federal y estacionamiento a SITIO 300, CONFORT, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y EXCELENCIA; así como que el AICM solicita a los permisionarios

Eliminado: seis renglones y catorce palabras.

pertenecer o asociarse a una agrupación o empresa para proporcionarles el servicio de acceso y que el AICM trata con los "*cinco representantes*".

- La respuesta al requerimiento de información realizado al AICM, en la cual contesta que el movimiento de permisionarios y la cantidad de permisionarios que prestan el SERVICIO DE TAXI a través de seis columnas en las que se observa que son las agrupaciones las que son "*destinatarias del aumento de las Unidades*".
- La [redacted] segunda de los contratos celebrados entre el AICM y algunas de las emplazadas que realizan los argumentos que se contestan, de la cual se desprende que [redacted]
- el contrato celebrado con NUEVA IMAGEN del cual se advierte que "[redacted]

Las emplazadas no hacen señalamiento alguno en contra de esos elementos. No exponen una sola razón en contra de los argumentos señalados en el OPR para considerar que en realidad ellas a través de sus PERMISIONARIOS prestan el SERVICIO DE TAXI (aunque sean sus agremiados los que cuenten con el permiso correspondiente), por lo cual se concluye que se trata de una manifestación que **no combate** lo establecido en el OPR.

De hecho, ellos mismos indican que no existe una independencia entre los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES que los agremian. Así, indican que son intermediarios entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados y que las AGRUPACIONES se establecieron "*como una figura que facilitara la relación entre ambas partes y sin que la misma constituya por sí sola un ente capaz de actuar y decidir de manera independiente a la de los permisionarios (personas físicas) asociados* [...] *toda vez que del análisis que se realice a los instrumentos jurídicos formalizados entre los permisionarios (personas físicas) antes señalados y AICM y entre SITIO 300 y AICM, así como de las constancias que integran el expediente en que se actúa, pero más aún de la propia operación del SERVICIO DE TAXI, se podrá apreciar que sería prácticamente imposible que AICM mantuviera una relación directa e independiente con cada uno de los titulares de las* [...] *unidades con que contaban los permisionarios (personas físicas) asociados* [...]".

3.5.5. No existe contrato de septiembre de dos mil dos.

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron:[782]

> **Es falso que exista un contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos. Los contratos para el SERVICIO DE ACCESO suscritos con los PERMISIONARIOS se formalizaron a partir de**

[782] Página 20 (párrafos quinto y sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300, 27 (últimos dos párrafos) de NUEVA IMAGEN y 25 (párrafos cuarto y quinto) de YELLOW CAB.

Eliminado: seis renglones y veintiún palabras.

mayo de dos mil seis, lo cual implica que son improcedentes los fundamentos usados para afirmar que en los contratos existen términos y condiciones que restringen el incremento del parque vehicular de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI.

Este argumento es **fundado pero insuficiente** para desvirtuar la imputación presuntiva realizada en el OPR.

En efecto, si bien es cierto en la página 56 del OPR se señaló que: "*A manera de ejemplo, se cita la cláusula sexta del contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos entre AICM y un permisionario, del cual se observa lo siguiente: - - - - -* [redacted]".[783] [énfasis añadido]"; lo cierto es que únicamente se trató de un error ortográfico[784] pues en lugar de señalar como el año "dos mil diez", se señaló el año "dos mil dos"; de lo que se hace patente que el error estuvo en la palabra "diez" y "dos".

No obstante, lo relevante de tal señalamiento, es el contenido de la cláusula que sí tuvo trascendencia a la imputación, cuyo contrato sí existe, y es el celebrado el diez de septiembre de dos mil diez, y puede ser verificado en los folios que se determinaron en la transcripción referida, esto es, 29352 a 29366. Así, aunque la fecha estuviere incorrectamente referenciada en el OPR, lo cierto es que el convenio sí existe y la cláusula en él contenida también.

Por ello, las emplazadas no pueden pretender que por ese error ortográfico esta autoridad considere que el contenido de los convenios de acceso a zona federal celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS es improcedente a efecto de imputarles alguna responsabilidad.

Eliminado: tres renglones y trece palabras.

---

[783] El pie de página correspondiente señala: "*Documento visible de foja 29352 a 29366 del EXPEDIENTE*".

[784] Sirve de apoyo por analogía el siguiente criterio emitido por el PJF: "***CERTIFICACIÓN CONTABLE. LAS DIFERENCIAS ORTOGRÁFICAS EN EL NOMBRE DE LOS ACREDITADOS Y LAS NUMÉRICAS EN LA IDENTIFICACIÓN DEL CRÉDITO CON RESPECTO AL CONTRATO, NO SIGNIFICA QUE PIERDAN VINCULACIÓN AMBOS DOCUMENTOS. El hecho de que el nombre de los acreditados que aparece en el estado de cuenta certificado por el contador facultado por la institución bancaria, varíe por un error ortográfico*** *del que se asentó en el contrato o póliza en el que conste la apertura del crédito otorgado por dicha institución,* ***y que el número de identificación del crédito que se señaló en la certificación contable difiera del determinado en el citado contrato, no significa que se trata de créditos diversos y de deudores distintos, y que por ello pierdan vinculación ambos documentos, si éstos contienen datos que permiten identificarlos y relacionarlos plenamente,*** *es decir, si los elementos que constan en uno y otro bastan para conocer el tipo de crédito de que se trata, la fecha en que se celebró el acuerdo de voluntades, quiénes fueron las partes contratantes, a cuánto ascendió el capital del crédito otorgado y el plazo para pagarlo, datos que son suficientes para poder ejercer las acciones que deriven del incumplimiento de las obligaciones que resulten: de estimar que se requieren otros elementos más específicos, como la perfecta correspondencia ortográfica o numérica de que se habla, implicaría exigir más requisitos que los establecidos por el artículo 68 de la Ley de Instituciones de Crédito para el ejercicio de la acción ejecutiva derivada de la celebración de contratos de apertura de crédito.* Registro: 184955. Época: Novena Época. Instancia: Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Sexto Circuito. [TA]. Fuente: SJF. Tomo XVII, Febrero de 2003. Materia(s): Civil. Tesis: VI.2o.C.306 C. Página: 1018.

En este orden de ideas, si bien es cierto que en el apartado "*VII. Conductas Investigadas*" del OPR, sub apartado "*B. Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*", se señaló:

> "*A manera de ejemplo, se cita la cláusula sexta del contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos entre AICM y un permisionario, del cual se observa lo siguiente: - - - - -*" [redacted] [785] [énfasis añadido]".[786]

También es cierto, que en el párrafo precedente se estipuló:

> "*Por otro lado, durante la investigación, tal y como se ha señalado, se solicitaron los convenios de las personas físicas,*[787] *así como de las personas morales, que han firmado con AICM, relacionados con la prestación del SERVICIO DE TAXI.* ***De las constancias que obran en el EXPEDIENTE se observa que en la mayoría***[788] ***de los contratos y/o convenios a que se ha hecho referencia en el presente apartado, en su cuerpo clausular se desprenden términos y condiciones restrictivas tocantes al incremento del parque vehicular de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI*** [énfasis añadido]".[789]

Por ese motivo, las emplazadas hacen una interpretación aislada respecto de un número de un párrafo del OPR, en el que se señala equivocadamente por la AI que se signó un contrato el siete de septiembre de dos mil dos; en primer término, porque en el párrafo textualmente se establece que se cita "*A manera de ejemplo*" y nunca como el contrato en el que se funda exclusivamente la imputación; y en segundo término, porque en el párrafo que antecede al mismo se estableció claramente que para la imputación, se consideraron diversos elementos, de acuerdo a lo siguiente: "*De las constancias que obran en el EXPEDIENTE se observa que en la mayoría*[790] *de los contratos y/o convenios a que se ha hecho referencia en el presente apartado, en su cuerpo clausular se desprenden términos y condiciones restrictivas tocantes al incremento del parque vehicular de los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI*".[791]

IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS

En la presente sección se analizarán las pruebas existentes en el EXPEDIENTE; en primer lugar, los elementos de convicción que dieron sustento a las imputaciones hechas en el OPR, y en segundo lugar, las pruebas aportadas por las emplazadas en sus escritos de contestación al OPR que fueron ofrecidas y admitidas conforme a derecho.

Eliminado: tres renglones y diecinueve palabras.

[785] La respectiva nota al pie señala: "*Documento visible de foja 29352 a 29366 del EXPEDIENTE*".
[786] Página 56 del OPR.
[787] La respectiva nota al pie señala: "*Tal y como se especificó en este documento, obran en el expediente solo doscientos once contratos de los* [redacted] *derivado del procedimiento de recopilación de una muestra aleatoria y significativa*".
[788] La respectiva nota al pie señala: "*Documentos visibles a fojas 9956 a 10038, 11288 a 29276 y 29285 a 30055 del EXPEDIENTE*".
[789] Páginas 55 y 56 del OPR.
[790] La respectiva nota al pie señala: "*Ídem*".
[791] Páginas 55 y 56 del OPR.

Consecuencias de la falta de contestación al OPR

Previo al análisis y valoración de los elementos de convicción y pruebas existentes en el EXPEDIENTE, se considera que a CONFORT se le tuvo por no contestado el OPR, por lo que se hace efectivo el apercibimiento establecido en el artículo 33, fracción II, párrafo segundo de la LFCE y, en consecuencia, los hechos en los que se han sustentado las imputaciones del OPR se tendrán por ciertos, salvo que exista prueba en contrario.

Por su parte, se indica que los elementos de convicción y pruebas que se analizarán y valorarán a continuación fueron los recabados en la investigación y en el procedimiento seguido en forma de juicio, aportados por distintas personas, dentro de los que se encuentran las emplazadas, por lo que se considerará lo dispuesto en los artículos 34 bis 2, párrafo segundo de la LFCE y 62 del RLFCE, en el sentido de que se tendrán por ciertas las cuestiones con base en la mejor información disponible en el EXPEDIENTE salvo prueba en contrario, respecto de las preguntas que los agentes económicos emplazados al presente procedimiento, no contestaron o sobre las cuales no proporcionaron la información o los documentos que obraban en su poder.

Reglas de valoración de las comparecencias realizadas durante la investigación y de las testimoniales

Esta autoridad advierte que parte del caudal probatorio se refiere a las declaraciones realizadas por diversas personas durante la investigación y durante el procedimiento seguido en forma de juicio. Dichas declaraciones serán valoradas aplicando de forma prudente una analogía con la prueba testimonial, toda vez que se refirieron a hechos de terceros en los términos previstos por el artículo 215 del CFPC. Por tanto, esas declaraciones tienen el valor que establecen los artículos 93, fracción VI, 165, 197 y 215 del CFPC. El último precepto normativo en comento prescribe que la prueba testimonial quedará para su valoración al prudente arbitrio de quien resuelve, debiendo tener en consideración lo establecido en las siguientes fracciones; específicamente, señala que los testigos:

I. Convengan en lo esencial del acto que refieran, aunque difieran en los accidentes;

II. Declaren haber oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre que depongan;

III. Por su edad, capacidad o instrucción, tengan el criterio necesario para juzgar el acto;

IV. Por su probidad, por la independencia de su posición o por sus antecedentes personales, tengan completa imparcialidad;

V. Por sí mismos conozcan los hechos sobre que declaren, y no por inducciones ni referencias de otras personas;

VI. Su declaración sea clara, precisa, sin dudas ni reticencias, sobre la substancia del hecho y sus circunstancias esenciales.

VII. No hayan sido obligados por fuerza o miedo, ni impulsados por engaño, error o soborno, y

VIII. Den fundada razón de su dicho.

Señalado lo anterior, se procede al análisis de la evidencia que existe en el EXPEDIENTE:

Análisis de las pruebas que sustentaron las imputaciones presuntivas del OPR.

A continuación se analizarán las pruebas en las que se basó el OPR para llegar a sus conclusiones.

A. El AICM, EXCELENCIA y las AGRUPACIONES son agentes económicos y participan en el MERCADO RELEVANTE

En el apartado "*Identificación de agentes económicos involucrados en la investigación*" del OPR, se señaló a EXCELENCIA, como denunciante, el AICM, como denunciado, así como a NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB y CONFORT, como agentes económicos participantes en el MERCADO RELEVANTE, de acuerdo a su objeto social. Asimismo, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE y del contenido del OPR, se advierte que CONFORT también participa en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que: (i) el AICM así lo detalló en el anexo 6[792] del escrito presentado en la OFICIALÍA el once de abril de dos mil quince en el que respondió al oficio de requerimiento de información DGIPMR-CFCE-2014-004;[793] y (ii) así lo señaló el Subdirector de Terminal del AICM en la comparecencia realizada el veintinueve de enero de dos mil quince.[794]

En virtud de lo anterior, se procede a realizar la valoración de los elementos de convicción del EXPEDIENTE con los cuales se concluye que dichas AGRUPACIONES y el AICM son agentes económicos que participan en el MERCADO RELEVANTE en términos del artículo 3° de la LFCE.

A.1 Denunciante: EXCELENCIA

1. Documental pública[795] consistente en copia certificada del instrumento público cuarenta mil quinientos cuarenta y uno (40,541) de treinta de agosto de dos mil trece, pasado ante la fe del titular de la notaría pública número doscientos veintiuno en del DF, aportado por EXCELENCIA al presentar su denuncia; en dicho documento consta un poder general para pleitos y cobranzas, y para actos de administración otorgado por EXCELENCIA. En el apartado "*PERSONALIDAD*" del instrumento que nos ocupa, se hace constar la constitución, aumento del capital social y reforma a los estatutos sociales de dicha persona moral de la siguiente manera: "[...] *por instrumento número treinta y tres mil ochocientos treinta y dos, otorgado el día catorce de octubre de dos mil ocho,* [...], *se hizo constar la Protocolización del Acta de Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de* [EXCELENCIA], *celebrada el día dos de octubre de dos mil ocho, en la que entre otros acuerdos, se tomó el de modificar el objeto social, reformando al efecto la cláusula segunda de sus estatutos sociales* [...] *SEGUNDA.- EL OBJETO SOCIAL SERÁ: - A)- EL ESTABLECIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSOPORTE DE PASAJEROS DE Y HACIA LOS PUERTOS MARÍTIMOS Y AEROPUERTOS FEDERAL Y CAMINOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, MEDIANTE LOS PERMISOS QUE PARA TAL EFECTO EXPIDA LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES FEDERAL O ESTATAL Y*

[792] Folios 6749 y 6750.
[793] Folios 6682 a 7702.
[794] Folios 30748 a 30763.
[795] Folios 580 a 592.

LAS QUE EN EL FUTURO OTORGUE LA MENCIONADA SECRETARÍA FEDERAL Y LA DEPENDENCIA ESTATAL Y/O ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DE QUE SE TRATE [...]".

El documento referido, al ser una copia certificada por el SECRETARIO EJECUTIVO, en términos de los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, tiene el valor probatorio que establecen los artículos 93, fracción II, 129, 130, 197 y 202 del CFPC.

De dicho instrumento, presentado por EXCELENCIA como anexo a su escrito de denuncia presentado en la OFICIALÍA el diecisiete de septiembre de dos mil trece, se desprende que parte del objeto social de la denunciante es la transportación terrestre de personas, con origen y/o destino en puertos marítimos y aeropuertos federales previo permiso que otorgue la autoridad correspondiente.

2. Elemento aportado por la ciencia[796] consistente en copia simple del "*ACTA QUE SE FORMULA CON MOTIVO DEL ACTO DE FALLO DEL PROCEDIMIENTO DE SUBASTA PUBLICA* [sic] *No. SP-03/2008 PARA LA ADJUDICACIÓN DE CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO* [sic] *DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO*", de fecha quince de septiembre de dos mil ocho, en la que se "*ADJUDICA EL CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO* [sic] *DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ* [sic] *DE LA CIUDAD DE MÉXICO A* [EXCELENCIA], *CUYA PROPUESTA RESULTO* [sic] *SER LA MAS* [sic] *SOLVENTE* [...]".[797]

Así, en términos de los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, este elemento tiene el valor probatorio que establecen los artículos 79, 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC, por tratarse de un elemento probatorio aportado por la denunciante y no haber sido objetado por ninguno de las emplazadas.[798]

Dicha prueba acredita que EXCELENCIA resultó ganadora de la subasta pública No. SP-03/2008, lo que la facultó para suscribir el contrato de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

3. Documental privada[799] consistente en original del "*CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE*

---

[796] Folios 476 a 484.
[797] Folio 482.
[798] Sirve de apoyo, por analogía el siguiente criterio emitido por el PJF: "***COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO.*** *De conformidad con lo dispuesto por el artículo 217 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria en términos de lo dispuesto por el artículo 2o. de la Ley de Amparo, el valor de las pruebas fotográficas, taquigráficas y de otras cualesquiera aportadas por los descubrimientos de la ciencia, carácter que tienen las copias fotostáticas, por ser reproducciones fotográficas de documentos, quedan al prudente arbitrio del juzgador; por lo tanto, en ejercicio de dicho arbitrio debe otorgársele valor probatorio a la documental exhibida por el quejoso en el juicio de amparo, consistente en un escrito que dirigió a la autoridad responsable, si aquél la reconoció como veraz*". Registro: 192931. [TA]; 9a. Época; TCC; SJF; Tomo X, Noviembre de 1999; Pág. 970. **De hecho, las emplazadas se refieren a la existencia de esa subasta y reconocen ciertas condiciones de la misma, como el hecho de que ganó EXCELENCIA.**
[799] Folios 9956 a 10038.

FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE [AICM] [...] *Y POR LA OTRA* [EXCELENCIA] [...]", de quince de septiembre de dos mil ocho. Dicho contrato fue presentado como anexo del escrito entregado el quince de septiembre de dos mil catorce en la OFICIALÍA, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[800]

De esta manera, en términos de los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la prueba antes referida tiene valor probatorio pleno para el AICM, en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC; por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Lo anterior es así, pues del texto de dicho documento se advierte que fue suscrito por quienes eran los apoderados legales del AICM y de EXCELENCIA, respectivamente.[801] El hecho de que el propio AICM haya presentado dicho documento, implica que el mismo prueba en su contra en términos de los artículos 205 y 210 del CFPC y tiene valor probatorio pleno respecto del objeto, sentido y alcance del mismo.

En este sentido, conforme a dicho documento se acredita que derivado del fallo de la subasta pública No. SP-03/2008, EXCELENCIA suscribió el contrato de acceso a zona federal y, por lo tanto, es un agente económico que participó en el MERCADO RELEVANTE desde el quince de septiembre de dos mi ocho (fecha en que se emitió el fallo de la subasta pública SP-03/2008 a la fecha[802]).

4. Documental pública[803] consistente en copia certificada[804] del "*PERMISO PARA PRESTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJE PERMISO* [redacted]", de catorce de diciembre de dos mil once, por el que se "*OTORGA PERMISO ÚNICO POR TIEMPO INDEFINIDO A: SERVICIO DE EXCELENCIA, S.A. DE C.V.- PARA OPERAR Y EXPLOTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS POR LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL, EN LA CLASE DE SERVICIO Y VEHICULOS QUE SE DESCRIBE* [sic] *EL ANEXO QUE COMPLEMENTA AL PRESENTE* [...]".[805] En el anexo de dicho documento se observa que el permiso [redacted] para la prestación del servicio de autotransporte

Eliminado: tres renglones y treinta y ocho palabras.

[800] Folios 9437 a 9455.
[801] Folios 9956 y 9990.
[802] De acuerdo al antecedente II.5 del contrato correspondiente. Si bien es cierto es un hecho notorio para esta autoridad que la SCT emitió un comunicado de prensa en el cual indicó que: " [redacted]
[803] Folios 6208 a 6215.
[804] Certificación emitida por el Director del Centro Metropolitano del Autotransporte de la Dirección General Adjunta de Trámites de Servicios del Autotransporte de la DGAF el dieciocho de marzo de dos mil catorce.
[805] Folio 6208.

federal de pasajeros, con la [redacted] [sic]".[806]

El documento anterior, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, es una documental pública en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por tratarse de un documento emitido por una autoridad (SCT) cuya copia certificada fue emitida por un funcionario de la DGAF en ejercicio de sus funciones, en cuya certificación se señaló que la misma es fiel reproducción del original que dicho funcionario tuvo a la vista y que obra en los archivos de la DGAF, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituye prueba plena respecto de la autorización que otorgó la SCT a EXCELENCIA para prestar el SERVICIO DE TAXI por tiempo indefinido en el AICM.

En este sentido, mediante la adminiculación de las pruebas identificadas con los numerales **1** a **4,** se concluye que EXCELENCIA se constituyó, entre otras cosas, para prestar el SERVICIO DE TAXI; que resultó ganadora de la subasta pública No. SP-03/2008, que a su vez la facultó para suscribir el contrato de acceso a zona federal y estacionamiento con el AICM; y finalmente, que posee un permiso otorgado por la SCT que le permite ofrecer el SERVICIO DE TAXI con [redacted] UNIDADES y, por lo tanto, es un agente económico que participa en el MERCADO RELEVANTE como demandante del SERVICIO DE ACCESO y que participa en el mercado relacionado, prestando el SERVICIO DE TAXI.

Lo anterior es congruente con el análisis realizado en el OPR sobre EXCELENCIA;[807] además de que estos hechos no fueron controvertidos por ninguna de las emplazadas, por lo que se tienen por ciertos en términos del artículo 33, fracción II, párrafo segundo de la LFCE.

A.2 Denunciado: el AICM.

En el apartado "*A. Consideraciones previas*" del OPR se estableció que el AICM es un agente económico en términos del artículo 3° de la LFCE, en tanto la relación contractual que sostiene con las AGRUPACIONES es de carácter mercantil, motivo por el cual, las actividades que realiza respecto de las conductas imputadas en el presente procedimiento, no son en ejercicio de atribuciones propias de autoridad. Lo anterior se confirma con [i] el objeto social del AICM; [ii] la concesión otorgada por la SCT en favor del AICM para explotar y administrar el AEROPUERTO; y [ii] los convenios que celebra con los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES a través de los cuales presta el SERVICIO DE ACCESO.

En virtud de lo anterior, se procede a realizar la valoración de los elementos de convicción del EXPEDIENTE con los cuales se concluye que el AICM es un agente económico que participa en el MERCADO RELEVANTE en términos del artículo 3° de la LFCE.

Eliminado: diecinueve palabras.

[806] Folio 6210 a 6215.
[807] Véanse páginas 14 y 26 del OPR (folios 31481 y 31493).

5. Documental pública[808] consistente en copia certificada del instrumento notarial número cuarenta y cuatro mil trescientos treinta y nueve de veintiocho de mayo de mil novecientos noventa y ocho, pasado ante la fe del titular de la notaría número veinticinco del DF, de la cual se desprende lo siguiente:

> "[…] *ARTÍCULO PRIMERO.- Denominación. La denominación de la Sociedad es "AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO", e irá siempre seguida de las palabras "Sociedad Anónima de Capital Variable", o de su abreviatura "S.A. de C.V."- - - - - ARTÍCULO SEGUNDO. Objeto social. El objeto de la Sociedad será: - - - - - 1.-* ***Llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de uno o varios*** *aeródromos civiles y* ***aeropuertos ubicados en la Ciudad de México,*** *Distrito Federal,* ***así como prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales,*** *así como servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos, como se definen en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento* ***por sí o por conducto de terceras personas,*** *así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo pero no limitada a cualquier actividad de transportación terrestre, almacenamiento, almacenamiento fiscal y cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos. Asimismo, la Sociedad podrá percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondiente [sic] y el título de concesión respectivo, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice* […] [énfasis añadido]".[809]

De dicho instrumento se desprende que el AICM es una persona moral constituida con arreglo a la legislación mercantil y que parte de su objeto social es la prestación de los servicios necesarios para la explotación del AEROPUERTO.

Toda vez que este documento cumple con el requisito establecido en el artículo 217 del CFPC al contener una certificación del fedatario público, el cual tuvo a la vista el original del cual se tomó la copia certificada, se trata de una documental pública a la que se confiriere valor probatorio pleno en términos de los artículos 93, fracción II, 129, 130, 197 y 202 del CFPC.

6. Elemento aportado por la ciencia[810] consistente en la copia certificada por el SECRETARIO EJECUTIVO de la impresión del título de concesión otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la SCT en favor del AICM, el nueve de febrero de dos mil cuatro, publicado en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro, del cual se desprende lo siguiente:

> "[…] *CONDICIONES*
>
> *1. Definiciones. Para efectos de la presente Concesión, se entenderá por:*
>
> […]

---

[808] Folios 6710 a 6745. Dicho instrumento fue presentado por el AICM el once de abril de dos mil catorce en desahogo del requerimiento de información DGIPMR-CFCE-2014-004.

[809] Folio 6710.

[810] Folios 1151 a 1158. Dicho documento forma parte integral del acuerdo emitido por el DGIM el veintiuno de enero de dos mil catorce, por medio del cual, entre otras cosas, se ordenó la integración de la información contenida en la página de internet http://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Archivos/files/MarcoNormativo/concesion%20AICM.pdf, misma que se puede apreciar en copia certificada emitida por el SECRETARIO EJECUTIVO.

Bienes Concesionados:	*Los bienes inmuebles del dominio público que se concesionan y que se describen en el Anexo 1, así como sus construcciones. Se excluyen de la presente Concesión los bienes que serán utilizados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares para la prestación del servicio de abastecimiento y succión de combustible conforme a la Condición 5. siguiente y las cuales se indican en el Anexo 1.*

[…]

Concesionario:	[AICM], *una sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas que al momento del otorgamiento de esta Concesión, es una empresa de participación estatal mayoritaria titular de los derechos contenidos en la presente Concesión.*

[…]

Servicios:	*Tiene el significado que se indica en la condición 4. de la presente Concesión.*

[…]

2. Objeto de la Concesión. El presente título tiene por objeto otorgar al Concesionario:

2.1. Una concesión para administrar, operar, y explotar el Aeropuerto y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el mismo, en caso de incluirse en el Programa Maestro de Desarrollo a que se refiere la condición 12. siguiente, a fin de prestar los Servicios en el Aeropuerto; y

2.2. Una concesión para usar, explotar y aprovechar los Bienes Concesionados.

3. Régimen Inmobiliario. En virtud de que la Concesión se otorga para usar, aprovechar y explotar los Bienes Concesionados, el Concesionario podrá celebrar los siguientes actos respecto de dichos Bienes Concesionados:

3.1. Continuar con los contratos celebrados con terceros respecto de la Infraestructura Aeroportuaria, a efecto de prestar, por sí o por conducto de terceros, los Servicios Aeroportuarios y Complementarios a los usuarios que así lo requieran;

[…]

4. Servicios. El Concesionario en todo momento tendrá la responsabilidad frente a la Secretaría a fin de que los servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales, los cuales se definen conforme a lo dispuesto por el artículo 48 de la Ley, se presten en términos de la legislación aplicable y en específico a lo dispuesto en esta Concesión, la Ley y su Reglamento.

[…]

7. Legislación Aplicable. La administración, operación, explotación y, en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto, así como la prestación de los Servicios materia de esta Concesión, estará sujeta enunciativa y no limitativamente, a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; […] *las Leyes de Aeropuertos,* […] *Federal de Competencia Económica* […] *y sus reglamentos;* […]. *El Concesionario se obliga a observarlas y cumplirlas.*

El Concesionario acepta que si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen derogados, modificados o adicionados, quedará sujeto, en todo tiempo, a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor.

8. Límites a los Derechos de la Concesión. Los derechos derivados de la presente Concesión se otorgan al Concesionario, en el entendido de que durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario podrá contratar con terceros la prestación de los Servicios en los términos previstos por los artículos 48, 52 y 54 al 57 de la Ley. El Concesionario no podrá usar, aprovechar o explotar el Aeropuerto o los Bienes Concesionados para fines distintos a los mencionados en las condiciones 2. y 4. anteriores, salvo que cuente con autorización expresa de la Secretaría.

[…]

22. Vigencia. La presente Concesión iniciará su vigencia a partir del 1 de noviembre de 1998 por un plazo de 50 (cincuenta) años, prorrogable en términos del artículo 15 de la Ley […]".[811]

De dicha documental se desprende que el AICM: (i) es el titular de la CONCESIÓN que tiene por objeto, entre otras cuestiones, la prestación de los servicios aeroportuarios en términos de la LA y del RLA; (ii) tiene la facultad de usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados que comprenden el AEROPUERTO; (iii) es el único agente económico que puede prestar el SERVICIO DE ACCESO en el AEROPUERTO; (iv) tiene una CONCESIÓN cuya vigencia es por un periodo de cincuenta años contados a partir del primero de noviembre de mil novecientos noventa y ocho; (v) cuenta con la facultad para contratar con terceros la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales en los términos previstos por los artículos 48, 52 y 54 a 57 de la LA; y (vi) se encuentra obligado a observar la LFCE y el RLFCE, en términos de la propia CONCESIÓN.

7. Elemento aportado por la ciencia[812] consistente en la copia certificada por el SECRETARIO EJECUTIVO de la impresión de la modificación al título de concesión otorgado el veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho por el Gobierno Federal a través de la SCT, en favor de AICM, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro, de la cual se desprende lo siguiente:

"[…] *CONDICIONES*

PRIMERA.- Se modifican íntegramente las condiciones y anexos de la Concesión otorgada por la Secretaría a la Concesionaria, el 29 de junio de 1998, a que se refiere el antecedente I de este documento, para quedar como sigue:

[…]

1. Definiciones. Para efectos de la presente Concesión, se entenderá por:

[…]

Concesionario:	[AICM], *una sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas que al momento del otorgamiento de esta Concesión es una empresa de participación estatal mayoritaria, titular de los derechos contenidos en la presente Concesión.*

[…]

[811] Folios 1152 a 1154.

[812] Folios 1158 a 1170. Dicho documento forma parte integral del acuerdo emitido por el DGIM el veintiuno de enero de dos mil catorce por medio del cual, entre otras cosas, se ordenó la integración de la información contenida en la página de internet http://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Archivos/files/MarcoNormativo/concesion%20AICM.pdf, misma que se puede apreciar en copia certificada emitida por el SECRETARIO EJECUTIVO.

Servicios: *Tiene el significado que se indica en la Condición 2.4 de la presente Concesión.*

[…]

2.1. *Objeto de la Concesión. Por el presente título tiene* [sic] *se otorga al Concesionario:*

2.1.1. *Una Concesión para administrar, operar y explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el aeródromo civil de servicio público, ubicado en bulevar Puerto Aéreo sin número, colonia Federal, México, Distrito Federal, código postal 15620, a fin de prestar los Servicios en el Aeropuerto; y cuya poligonal, zona de protección aérea y plano de distribución de áreas se describen en el Anexo 1 de esta Concesión.*

La presente Concesión no otorga derecho de exclusividad al Concesionario respecto de la Zona de Protección Aérea.

2.1.2. *Una Concesión para usar, explotar y aprovechar los bienes de dominio público, incluidas sus construcciones, descritos en el Anexo 1 del presente título y que se encuentran dentro de la poligonal. No quedan incluidos dentro de la presente Concesión los bienes inmuebles e instalaciones destinadas a la prestación de Servicios relacionados con combustible que se describen en el Anexo 1.*

[…]

2.3. Régimen Inmobiliario. El Concesionario para cumplir con el objeto de la Concesión, podrá celebrar los siguientes actos respecto de dichos Bienes Concesionados:

2.3.1. ***Otorgar el uso y dar en arrendamiento superficies incluidas en la Infraestructura Aeroportuaria y otorgar derechos de uso o de paso sobre las mismas, a efecto de prestar, por sí o por conducto de terceros, los Servicios Aeroportuarios y Complementarios a los usuarios que así lo requieran;***

[…]

2.4. Servicios. ***La presente Concesión incluye la prestación de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales en el Aeropuerto, ya sea directamente por el Concesionario o por conducto de terceros****, con excepción de los servicios relativos a combustible señalados en el numeral 2.4.2 siguiente. El Concesionario es responsable frente a la Secretaría a fin de que dichos Servicios se presten en términos de la legislación aplicable.*

El Concesionario será responsable de que el Aeropuerto cuente con los Servicios Aeroportuarios y Complementarios que requiera de acuerdo con su clasificación y categoría.

[…]

3.1. Legislación Aplicable. La administración, operación, explotación y, en su caso, construcciones que se realicen en el Aeropuerto, así como la prestación de los Servicios materia de esta Concesión, estará sujeta, enunciativa y no limitativamente, a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; a la Ley […] *Federal de Competencia Económica* […] *y sus reglamentos* […]. *El Concesionario se obliga a observarlas y cumplirlas.*

El Concesionario acepta que si los preceptos legales y las disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo anterior fuesen derogados, modificados o adicionados, quedará sujeto, en todo tiempo, a la nueva legislación y a las nuevas disposiciones legales y administrativas que en la materia se expidan, a partir de su entrada en vigor.

[…]

> *4.2. Vigencia. Los derechos que otorga esta Concesión iniciaron su vigencia a partir del 1 de noviembre de 1998 y estarán en vigor por un periodo de 12 (doce) años, contados a partir de dicha fecha, en el entendido de que dicha vigencia podrá prorrogarse en términos del artículo 15 de la Ley.*
>
> [...]
>
> *5.1. Equidad en la Prestación de los Servicios. El **Concesionario será responsable de que los Servicios que se mencionan en esta Concesión se presten** a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme **y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio*** [...] [énfasis añadido]".[813]

Dicha documental reitera que el AICM: (i) es el titular de la CONCESIÓN que tiene por objeto, entre otras cuestiones, la prestación de los servicios aeroportuarios en términos de la LA y del RLA; (ii) tiene la facultad de usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados que comprenden el AEROPUERTO; (iii) es el único agente económico que puede prestar el SERVICIO DE ACCESO en el AEROPUERTO; (iv) cuenta con la facultad para contratar con terceros la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales; (v) se encuentra obligado a observar y cumplir la LFCE y el RLFCE, en términos de la propia CONCESIÓN; y (vi) está obligado a que se presten los servicios aeroportuarios a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

8. Elemento aportado por la ciencia[814] consistente en la copia certificada por el SECRETARIO EJECUTIVO de la impresión de la MODIFICACIÓN A LA CONCESIÓN, emitida por la SCT el nueve de marzo de dos mil cinco, publicada en el DOF el veintisiete de julio de dos mil cinco, de la cual se desprende lo siguiente:

> "[...] *PRIMERO.- La Secretaría concede la prórroga a la vigencia de la concesión otorgada el 29 de junio de 1998 y modificada el 14 de noviembre de 2000 a la empresa* [AICM], *por un periodo de 38 (treinta y ocho) años contados a partir del término de la vigencia señalada en la condición 4.2 del Título de Concesión. - - - - - Como consecuencia de la prórroga otorgada, la vigencia del Título de Concesión será de 50 (cincuenta) años contados a partir del 1 de noviembre de 1998.* [...]".[815]

Con dicha prueba se acredita que la concesión del AICM estuvo vigente durante el periodo de investigación así como durante el periodo de la tramitación del procedimiento administrativo seguido en forma de juicio del EXPEDIENTE.

Los documentos identificados con los numerales **6**, **7** y **8** son elementos aportados por el descubrimiento de la ciencia, por lo que con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, deben valorarse en términos de los artículos 93, fracción VII, 188, 197, 210-A y 217 del CFPC.

---

[813] *Ídem.*

[814] Folios 1171 a 1173. Dicho documento forma parte integral del acuerdo emitido por el DGIM el veintiuno de enero de dos mil catorce por medio del cual, entre otras cosas, se ordenó la integración de la información contenida en la página de internet http://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Archivos/files/MarcoNormativo/ProrrogaVigenciaConcesion.pdf, misma que se puede apreciar en copia certificada emitida por el SECRETARIO EJECUTIVO.

[815] Folio 1172.

En este sentido, el artículo 210-A del CFPC establece que para valorar la fuerza probatoria de la información generada o comunicada que conste en medios electrónicos se debe estimar la fiabilidad del método en que haya sido generada, comunicada, recibida o archivada y, en su caso, si es posible atribuir el contenido de la información y ser accesible para su ulterior consulta. En este sentido, se observa que el método por el que el documento fue obtenido es fiable, ya que se trata de documentos publicados en la página de Internet del AICM, que es parte de la Administración Pública Federal, y que el contenido de dichas documentales también corresponde con las que se encuentran publicadas en el sitio de Internet del DOF. Por lo tanto, con fundamento en el artículo 88 del CFPC, se considera que dichos documentos son hechos notorios, cuya demostración no requiere mayor discusión ni debate, pues se tienen por ciertos.[816]

9. Desahogo[817] al requerimiento de información formulado mediante el oficio número DGIPMR-CFCE-2014-004[818] de once de marzo de dos mil catorce, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el once de abril de dos mil catorce, del que se desprende que:

> "[el AICM] ***es una empresa de participación estatal mayoritaria***, *misma que fue constituida conforme a las leyes mexicanas, bajo la figura jurídica de Sociedad Anónima de Capital Variable, por tanto depende de la Administración Pública Federal y cuenta con un capital social del cual es titular el Gobierno Federal y se encuentra agrupada al sector que coordina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,* ***además de ser titular de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones para administrar, operar y explotar el aeródromo civil localizado en la Ciudad de México,*** *por lo que* ***al ser una sociedad de carácter mercantil*** [...] [énfasis añadido]".[819]

---

[816] Resultan aplicables los siguientes criterios del PJF: 1) "***HECHOS NOTORIOS. CONCEPTOS GENERAL Y JURÍDICO.*** *Conforme al artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles los tribunales pueden invocar hecho notorio aunque no hayan sido alegados ni probados por las partes. Por hechos notorios deben entenderse, en general, aquellos que por el conocimiento humano se consideran ciertos e indiscutibles, ya sea que pertenezcan a la historia, a la ciencia, a la naturaleza, a las vicisitudes de la vida pública actual o a circunstancias comúnmente conocidas en un determinado lugar, de modo que toda persona de ese medio esté en condiciones de saberlo; y* ***desde el punto de vista jurídico, hecho notorio es cualquier acontecimiento de dominio público conocido por todos o casi todos los miembros de un círculo social en el momento en que va a pronunciarse la decisión judicial, respecto del cual no hay duda ni discusión; de manera que al ser notorio la ley exime de su prueba, por ser del conocimiento público en el medio social donde ocurrió o donde se tramita el procedimiento.***" Registro: 174899. [J]; 9ª Época; Pleno; SJF; XXIII, Junio de dos mil seis; Pág. 963; y 2) "***HECHO NOTORIO. LO CONSTITUYEN LOS DATOS QUE APARECEN EN LAS PÁGINAS ELECTRÓNICAS OFICIALES QUE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UTILIZAN PARA PONER A DISPOSICIÓN DEL PÚBLICO, ENTRE OTROS SERVICIOS, LA DESCRIPCIÓN DE SUS PLAZAS, EL DIRECTORIO DE SUS EMPLEADOS O EL ESTADO QUE GUARDAN SUS EXPEDIENTES Y, POR ELLO, ES VÁLIDO QUE SE INVOQUEN DE OFICIO PARA RESOLVER UN ASUNTO EN PARTICULAR.*** ***Los datos que aparecen en las páginas electrónicas oficiales que los órganos de gobierno utilizan para poner a disposición del público,*** *entre otros* ***servicios,*** *la descripción de sus plazas, el directorio de sus empleados o el estado que guardan sus expedientes,* ***constituyen un hecho notorio que puede invocarse por los tribunales, en términos del artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles,*** *de aplicación supletoria a la Ley de Amparo;* ***porque la información generada o comunicada por esa vía forma parte del sistema mundial de diseminación y obtención de datos denominada "internet", del cual puede obtenerse, por ejemplo, el nombre de un servidor público, el organigrama de una institución, así como el sentido de sus resoluciones; de ahí que sea válido que los órganos jurisdiccionales invoquen de oficio lo publicado en ese medio para resolver un asunto en particular.***". Registro: 168124. [J]; 9a. Época; TCC; SJF; XXIX, Enero de dos mil nueve; Pág. 2470.

[817] Folios 6682 a 6705.

[818] Folios 1256 a 1270.

[819] Folio 6682.

De lo anterior se desprende que el AICM es una sociedad de carácter mercantil, además de ser una empresa de participación estatal mayoritaria y ser titular de una concesión otorgada por la SCT.

10. Desahogo[820] al requerimiento de información formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGIM-2015-016[821] de tres de febrero de dos mil quince, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el once de marzo de dos mil quince,[822] del que se desprende que:

> "[el AICM tiene como objeto] *Llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o exploración de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México, Distrito Federal* [...] [énfasis añadido]".[823]

El desahogo referido, conforme a lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

En este sentido, las manifestaciones transcritas contenidas en los documentos señalados en los numerales **9** y **10**, de conformidad con los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituyen confesiones en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, por lo que tienen el valor probatorio descrito en los artículos 96, 199 y 200, todos de dicho ordenamiento, mismo que constituye prueba plena en contra del AICM. El hecho de que el AICM haya presentado dicho documento, implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC. Por su parte, dichos documentos tienen valor probatorio para los demás emplazados, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

En este tenor, del análisis de las pruebas descritas en los numerales **5** a **10** de este apartado se concluye que el AICM es una sociedad mercantil que forma parte de la administración pública paraestatal al ser una empresa de participación estatal mayoritaria, cuyo objeto social consiste principalmente en la administración, operación, construcción y/o explotación del AEROPUERTO, así como la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales por sí o a través de terceros.

Así, toda vez que el AICM tiene la facultad de proporcionar servicios aeroportuarios en el marco del título de CONCESIÓN que posee, y que dentro de dichos servicios se encuentra comprendido el acceso a la zona federal y ESTACIONAMIENTO que presta a los PERMISIONARIOS, para que a su vez, estos puedan de ofrecer el SERVICIO DE TAXI; se concluye que el AICM participa en el MERCADO RELEVANTE como oferente del SERVICIO DE ACCESO y consecuentemente es un agente económico en términos de la LFCE.

A.3. Participación de otros agentes económicos en el MERCADO RELEVANTE.

En el apartado "*III. Consideraciones de Derecho*", sub apartado "*B. Identificación de agentes económicos*

[820] Folios 31242 a 31246 bis.
[821] Folios 30770 a 30780.
[822] Folios 31242 a 31246 bis.
[823] Folio 31244.

involucrados en la investigación" del OPR, se determinó que NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI y YELLOW CAB son agentes económicos que participaron en la investigación y que forman parte del MERCADO RELEVANTE. Asimismo, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE y del contenido del OPR, se advierte que CONFORT también participa en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que: (i) el AICM así lo detalló en el anexo 6[824] de su escrito presentado en la OFICIALÍA el once de abril de dos mil quince en el que respondió al oficio DGIPMR-CFCE-2014-004;[825] y (ii) así lo señaló el Subdirector de Terminal del AICM en la comparecencia de veintinueve de enero de dos mil quince.[826]

En virtud de lo anterior, se procede a realizar la valoración de los elementos de convicción del EXPEDIENTE con los cuales se concluye que las AGRUPACIONES son agentes económicos que participan en el MERCADO RELEVANTE en términos del artículo 3° de la LFCE.

Eliminado: un párrafo.

A.3.1. NUEVA IMAGEN

11. Documental pública[827] consistente en copia cotejada por el titular de la notaría número noventa y nueve del DF, de la escritura número ochenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete de veintidós de julio de dos mil ocho, pasada ante la fe del titular de la notaría número ciento veintiuno del DF, en la que se hizo constar que el objeto social de NUEVA IMAGEN, entre otras cuestiones, es:

[redacted]

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes señalada es una documental pública en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 del CFPC, y constituye prueba plena respecto de la existencia y objeto social de NUEVA IMAGEN.

En este sentido, de dicho instrumento se desprende que parte del objeto social de dicha persona moral es agremiar a personas que cuenten con permiso para prestar el servicio público de autotransporte de pasajeros de y hacia el AEROPUERTO, motivo por el cual se considera que es una empresa cuya función principal es la representación de personas que prestan el SERVICIO DE TAXI.

12. Documental privada[829] consistente en original del CONVENIO DE NUEVA IMAGEN. Dicho contrato fue presentado como anexo en el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos

[824] Folios 6749 y 6750.
[825] Folios 6682 a 7702.
[826] Folios 30748 a 30763.
[827] Folios 30816 a 30871.
[828] Folio 30820.
[829] Folios 9458 a 9540.

mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[830]

Al respecto, conforme a lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes referida tiene valor probatorio pleno para el AICM y NUEVA IMAGEN en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. Lo anterior es así, pues del texto de dicho documento se advierte que fue suscrito por los apoderados legales del AICM y NUEVA IMAGEN; y contiene las firmas autógrafas de los mismos.[831]

Por otra parte, el hecho de que el AICM haya presentado dicho documento, implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para NUEVA IMAGEN, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

Al respecto, conforme a dicho documento se acredita que NUEVA IMAGEN se obligó, entre otras cosas, a:

Cláusula	Contenido
Segunda	**
Cuarta	
Sexta	
Décima segunda	

Eliminado: seis párrafos.

[830] Folios 1256 a 1269.
[831] Lo anterior se advierte de los folios 9458 y 9473.
[832] Página 8, folio 9465.
[833] *Ídem*.
[834] Páginas 8 y 9, folios 9465 y 9466.

	**
Décima tercera	
Décima cuarta	

Por su parte, en el apartado de "*Declaraciones*", por parte de NUEVA IMAGEN se determinó que: "** ** ".[838]

A.3.2. SITIO 300

13. Documental pública[839] consistente en copia cotejada por el titular de la notaría número sesenta y dos del DF de la escritura número setenta y nueve mil trescientos catorce de cinco de diciembre de dos mil catorce, pasada ante su fe, en la que se hizo constar la protocolización del acta de asamblea de SITIO 300 y en la que se justificó la legal existencia de SITIO 300.

En el documento agregado al apéndice de dicha escritura, el titular de la notaría número sesenta y dos del DF certificó la legal existencia de SITIO 300 de la siguiente forma "[…] [c]*on la escritura setenta mil cuatrocientos nueve de fecha cuatro de abril de mil novecientos ochenta y seis, otorgada en esta entidad, ante el Licenciado Francisco González y González Notario número treinta y cinco,* […] ** ** ** [… cuyos principios en que fue constituida son…] ** ** ** […]".[840]

[835] Página 10, folio 9467.
[836] *Ídem.*
[837] *Ídem.*
[838] Página 4, folio 9461.
[839] Folios 30664 a 30676.
[840] Folio 30674.

Eliminado: cuatro párrafos, cinco renglones y cincuenta y dos palabras.

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, el documento señalado es una documental pública en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 del CFPC, y constituye prueba plena respecto de la existencia y objeto social de SITIO 300 en contra de dicha persona moral.

Dicho instrumento fue presentado por SITIO 300 en la OFICIALÍA el veintisiete de enero de dos mil quince, del cual se desprende que SITIO 300 es una asociación civil, constituida por prestadores del servicio público de autotransporte terrestre que cuentan con autorización por parte de la SCT, motivo por el cual se considera que parte del objeto principal de SITIO 300 es agremiar a prestadores del SERVICIO DE TAXI.

14. Documental privada[841] consistente en original del CONVENIO DE SITIO 300. Dicho instrumento fue presentado como anexo en el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes referida tiene valor probatorio pleno respecto del AICM y SITIO 300 en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. Lo anterior es así, pues se advierte que fue suscrito por los apoderados legales del AICM y SITIO 300, y que contiene las firmas autógrafas de los mismos.[842]

Por otra parte, el hecho de que el AICM haya presentado dicho documento implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para SITIO 300, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

En este sentido, conforme a dicho documento se acredita que SITIO 300 se obligó, entre otras cosas, a lo siguiente:

Cláusula	Contenido
Segunda	**
Cuarta	

Eliminado: dos párrafos.

[841] Folios 9777 a 9866.
[842] Lo anterior se advierte de los folios 9777 y 9792.
[843] Página 7, folio 9783.
[844] Página 8, folio 9784.

Sexta	[redacted]
Décima segunda	
Décima tercera	
Décima cuarta	

Eliminado: ocho párrafos y treinta y tres palabras.

Por su parte, en el apartado de "*Declaraciones*", por parte de SITIO 300 se determinó que: "[redacted]"[849]

[845] *Ídem*.
[846] Página 9, folio 9785.
[847] *Ídem*.
[848] Páginas 9 y 10, folios 9785 y 9788.
[849] Página 4, folio 9780.

A.3.3. PORTO TAXI

15. Elemento aportado por la ciencia[850] consistente en copia simple de la escritura número setenta y cuatro mil trescientos doce, de tres de noviembre de dos mil catorce, pasada ante la fe del notario público número doscientos treinta y siete del DF, en la que se hizo constar la protocolización del acta de asamblea de PORTO TAXI y se relacionó en el antecedente "*I. CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD*" la póliza número siete mil doscientos veinticuatro, de fecha veintisiete de febrero de dos mil seis, pasada ante la fe del titular de la correduría pública número catorce en el DF. Dicha documental forma parte integrante del acta de comparecencia de PORTO TAXI en las oficinas de la COFECE de veintiocho de enero de dos mil quince.[851]

Del documento antes descrito se desprende que el objeto social de PORTO TAXI, entre otras cuestiones, es: "[redacted] […]".[852]

Así como: "[redacted] […] [énfasis añadido]".[853]

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, a la anterior prueba se le concede el valor probatorio que otorgan los artículos 93, fracción VII, 188, 197, 207 y 217 del CFPC, ya que se trata de un documento aportado en copia simple por PORTO TAXI en la investigación sin que se haya puesto en duda su exactitud. En ese sentido, la aportación de tal elemento durante la investigación por la hoy emplazada lleva implícita la afirmación de que esas copias coinciden plenamente con su original; por lo cual, hace prueba plena respecto de la existencia de su original y de lo que en este documento se estipula en contra de PORTO TAXI.[854]

Eliminado: cuatro renglones y cincuenta y ocho palabras.

---

[850] Folios 30697 a 30730.
[851] Folios 30685 a 30691.
[852] Folio 30698.
[853] *Ídem.*
[854] Sirven de apoyo los siguientes criterios del PJF: i) "***COPIAS FOTOSTATICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE***. *No es válido negar el carácter de prueba a las copias fotostáticas simples de documentos, puesto que no debe pasar inadvertido que conforme a diversas legislaciones, tales instrumentos admiten ser considerados como medios de convicción. Así el Código Federal de Procedimientos Civiles previene, en su artículo 93, que: "La ley reconoce como medios de prueba: ... VII. Las fotografías, escritos y notas taquigráficas y, en general, todos aquellos elementos aportados por los descubrimientos de la ciencia..." El artículo 278 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal establece a su vez que para conocer la verdad sobre los puntos controvertidos, el juzgador puede valerse, entre otros elementos probatorios, "... de cualquier cosa..." Dentro de estas disposiciones es admisible considerar comprendidas a las copias fotostáticas simples de documentos, cuya fuerza probatoria mayor o menor, dependerá del caso concreto y de las circunstancias especiales en que aparezcan aportadas al juicio.* ***De este modo, la copia fotostática simple de un documento hace prueba plena en contra de su oferente, porque cabe considerar que la aportación de tal probanza al juicio lleva implícita la afirmación de que esa copia coincide plenamente con su original****. Esto es así porque las partes aportan pruebas con el objeto de que el juzgador verifique las afirmaciones*

En este sentido, de dicho elemento probatorio se desprende que PORTO TAXI es una sociedad anónima de capital variable que tiene como objeto social prestar el SERVICIO DE TAXI, así como agremiar y representar a PERMISIONARIOS ante el AICM, respecto de los servicios que tienen autorizados, incluido el SERVICIO DE TAXI.

16. Documental privada[855] consistente en original del CONTRATO DE PORTO TAXI. Dicho contrato fue presentado como anexo en el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes señalada tiene valor probatorio pleno para el AICM y PORTO TAXI en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Lo anterior es así pues del texto dicho documento, se advierte que fue suscrito por los apoderados legales del AICM y PORTO TAXI y que contiene las firmas autógrafas de los mismos.[856]

Por otra parte, el hecho de que el AICM haya presentado dicho documento, implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para PORTO TAXI, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

En este sentido, conforme a dicho documento se acredita que PORTO TAXI se obligó, entre otras cosas, a lo siguiente:

Cláusula	**Contenido**
Primera	**

Eliminado: un párrafo.

producidas por aquéllas en los escritos que fijan la litis; por tanto, si se aporta determinado medio de convicción, es porque el oferente lo considera adecuado para servir de instrumento de verificación a sus afirmaciones. No es concebible que el oferente presente una prueba para demostrar la veracidad de sus asertos y que, al mismo tiempo, sostenga que tal elemento de convicción, por falso o inauténtico, carece de confiabilidad para acreditar sus aseveraciones. En cambio la propia copia fotostática simple no tendría plena eficacia probatoria respecto a la contraparte del oferente, porque contra ésta ya no operaría la misma razón y habría que tener en cuenta, además, que ni siquiera tendría la fuerza probatoria que producen los documentos simples, por carecer de uno de los elementos constitutivos de éstos, como es la firma autógrafa de quien lo suscribe y, en este caso, la mayor o menor convicción que produciría, dependería de la fuerza probatoria que proporcionaran otras probanzas que se relacionaran con su autenticidad" [Énfasis añadido]. Registro: 203516. [J]; 9a. Época; TCC; SJF; III, Enero de 1996; Pág. 124; y ii) "***COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO.***" a la cual se remite en obvio de repeticiones.

[855] Folios 10039 a 10081.

[856] Lo anterior se advierte de los folios 10039 y 10071.

[857] Página 6, folio 10044.

Segunda	**
Cuarta	
Quinta	

Eliminado: siete párrafos y diecisiete palabras.

[858] Página 7, folio 10045.
[859] Páginas 8 y 9, folios 10046 y 10047.

Décima segunda	**

A.3.4. YELLOW CAB

17. Documental pública[862] consistente en el cuarto testimonio, cuarto en su orden, de la escritura número treinta mil cincuenta y uno, de veintitrés de junio de dos mil catorce, pasada ante la fe del titular de la notaría número ciento ochenta del DF, en la que se hizo constar la protocolización del acta de asamblea general de asociados de YELLOW CAB. En dicha escritura, se relacionó el objeto social de YELLOW CAB, el cual, entre otras cuestiones, es: "** ** ** [...]".[863]

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes señalada es una documental pública en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 del CFPC, y constituye prueba plena respecto de la existencia y objeto social de YELLOW CAB.

De dicho instrumento, presentado por YELLOW CAB en la OFICIALÍA el once de febrero de dos mil trece, se desprende que YELLOW CAB es una asociación civil cuyo objeto social es la prestación del SERVICIO DE TAXI, así como afiliar a prestadores del servicio público de autotransporte terrestre en el AICM.

18. Documental privada[864] consistente en el original del CONVENIO DE YELLOW CAB. Dicho convenio fue presentado como anexo en el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.

Eliminado: dos párrafos, tres renglones y dieciocho palabras.

860 Página 9, folio 10047.
861 Página 13, folio 10051.
862 Folios 30791 a 30811.
863 Folio 30791.
864 Folios 9541 a 9616.

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes referida tiene valor probatorio pleno en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Lo anterior, toda vez que de dicho documento se advierte que fue suscrito por el apoderado legal del AICM y el representante legal de YELLOW CAB y que contiene las firmas autógrafas de los mismos.[865]

Por otra parte, el hecho de que el AICM haya presentado dicho documento implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para YELLOW CAB al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

En este sentido, conforme a dicho documento se acredita que YELLOW CAB celebró un instrumento jurídico en el que se obligó a lo siguiente:

Cláusula	Contenido
Segunda	**
Cuarta	
Sexta	
Décima segunda	

Eliminado: seis párrafos.

[865] Lo anterior se advierte de los folios 9541 y 9556.
[866] Página 8, folio 9548.
[867] *Ídem.*
[868] *Ídem.*

	**
Décima tercera	
Décima cuarta	

Por su parte, en el apartado de "*Declaraciones*", por parte de YELLOW CAB se determinó que: "** ** ** ".[872]

Eliminado: cinco párrafos, un renglón y catorce palabras.

A.3.5. CONFORT

19. Documental pública[873] consistente en el primer testimonio, primera copia en su orden, de la escritura número trescientos veintiún mil novecientos catorce, de fecha treinta de octubre de dos mil quince, pasada ante la fe de la titular de la notaría número doscientos siete del DF, actuando como asociada en el protocolo de la notaría número diez del DF, en la que se hizo constar un poder que otorgó CONFORT.

[869] Páginas 9 y 10, folios 9549 y 9550.
[870] Página 10, folio 9550.
[871] *Ídem*.
[872] Página 4, folio 9544.
[873] Folios 35408 a 35441.

En dicho instrumento se observa que en las certificaciones de la notaria se transcribió una parte de la escritura número diecisiete mil cuatrocientos cincuenta y siete, de fecha veintiocho de mayo de dos mil ocho, pasada ante la fe del titular de la notaría doscientos veintidós del DF, con la cual se constituyó CONFORT, y en la que se hace constar el objeto social de dicha persona moral, el cual, entre otras cuestiones consiste en: "[…] *A).- La prestación del servicio de autotransporte público particular o público de pasajeros, con destino inicial y final o viceversa, en cualquiera de sus modalidades, en las rutas de jurisdicción federal o de jurisdicción local, autorizadas mediante concesiones y permisos que para el efecto le otorgue a la sociedad la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o el gobierno local correspondiente por conducto de las autoridades locales o municipales, o mediante las concesiones o permisos que aporten sus propios socios*".[874]

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, la documental señalada es una documental pública en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 del CFPC, y constituye prueba plena respecto de la existencia y objeto social de CONFORT.

En este sentido, del instrumento presentado por CONFORT en la OFICIALÍA el dieciocho de enero de dos mil dieciséis, se desprende que parte de su objeto social es la prestación del SERVICIO DE TAXI, motivo por el cual participa en el MERCADO RELEVANTE al ser demandante del SERVICIO DE ACCESO, por sí misma o a través de sus socios, por lo que es considerado como agente económico en términos del artículo 3° de la LFCE.

20. Documental privada[875] consistente en original del CONTRATO DE CONFORT. Dicho contrato fue entregado como anexo en el escrito presentado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, la documental antes referida tiene valor probatorio pleno para el AICM y para CONFORT en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Por otra parte, el hecho de que el AICM haya presentado dicho documento, implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio en contra de CONFORT al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

Lo anterior, pues del texto dicho documento, se advierte que fue suscrito por los apoderados legales del AICM y CONFORT, y que contiene las firmas autógrafas de los mismos.[876]

En este sentido, conforme a dicho documento se acredita que CONFORT celebró un instrumento jurídico en el que se obligó a lo siguiente:

---

[874] Folio 35412.
[875] Folios 9661 a 9724.
[876] Lo anterior se advierte de los folios 9661 y 9674.

Cláusula	Contenido
Cuarta	**
Novena	
Décima	
Décima primera	

Eliminado: ocho párrafos.

[877] Página 7, folio 9667.
[878] Página 8, folio 9668.
[879] *Ídem.*

[redacted]

A.3.6. TODAS LAS AGRUPACIONES

21. Documentales privadas[881] consistentes en el original de doscientos tres (203)[882] "*CONVENIO*[S] [INDIVIDUALES] *DE ACCESO A ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO*

[880] Páginas 8 y 9, folios 9668 y 9669.

[881] Folios 11308 a 11325; 11411 a 11425; 11466 a 11483; 11559 a 11573; 11629 a 11643; 11680 a 11697; 11759 a 11773; 11835 a 11850; 11874 a 11888; 11925 a 11942; 11993 a 12010; 12106 a 12120; 12147 a 12165; 12193 a 12210; 12239 a 12256; 12313 a 12237; 12367 a 12385; 12463 a 12477; 12527; 12587 a 12601; 12661 a 12678; 12745 a 12762; 12841 a 12858; 12947 a 12961; 13028 a 13045; 13081 a 13098; 13136 a 13150; 13208 a 13221; 13255 a 13272; 13353 a 13368; 13412 a 13427; 13461 a 13478; 13523 a 13357; 13581 a 13595; 13635 a 13652; 13724 a 13742; 13813 a 13827; 13868 a 13885; 13945 a 13962; 14019 a 14036; 14125 a 14139; 14199 a 14216; 14276 a 14293; 14968 a 14382; 14427 a 14445; 14520 a 14534; 14614 a 14634; 14739 a 14757; 14849 a 14866; 14935 a 14953; 15040 a 15058; 15141 a 15155; 15211 a 15229; 15347 a 15361; 15399 a 15416; 15476 a 15491; 15540 a 15554; 15600 a 15617; 15684 a 15698; 15740 a 15758; 15839 a 15853; 15924 a 15938; 15961 a 15978; 16049 a 16063; 16117 a 16134; 16250 a 16264; 16303 a 16320; 16374 a 16389; 16463 a 16477; 16543 a 16561; 16646 a 16661; 16720 a 16737; 16806 a 16823; 16892 a 16906; 16691 a 16975; 17035 a 17049; 17097 a 17111; 17150 a 17167; 17124 a 17288; 17347 a 17364; 17419 a 17436; 17491 a 17508; 17558 a 17574; 17610 a 17624; 17648 a 17665; 17716 a 17734; 17769 a 17786; 17815 a 17832; 17860 a 17877; 17921 a 17939; 18011 a 18025; 18077 a 18091; 18135 a 18152; 18191 a 18205; 18228 a 18245; 18302 a 18316; 18347 a 18363; 18417 a 18431; 18473 a 18490; 18558 a 18574; 18594 a 18611; 18654 a 18668; 18736 a 18751; 18821 a 18839 18919 a 18933; 18987 a 19002; 19069 a 19086; 19165 a 19179; 19927 a 19244; 19355 a 19364; 19398 a 19412; 19442 a 19460; 19504 a 19518; 19548 a 19566; 19568 a 19680; 19726 a 19748; 19815 a 19837; 19897 a 19913; 19982 a 19999; 20177 a 20199; 20461 a 20479; 20563 a 20580; 20658 a 20675; 20724 a 20741; 20814 a 20832; 20911 a 20928; 21000 a 21016; 21200 a 21217; 21286 a 21303; 21365 a 21373; 21466 a 21468; 21590 a 21612; 21759 a 21781; 21872 a 21890; 21978 a 22000; 22125 a 22147; 22212 a 22234; 22350 a 22372; 22433 a 22449; 22588 a 22603; 22824 a 22839; 22967 a 22989; 23071 a 23093; 23252 a 23274; 23481 a 23497; 23551 a 23568; 23651 a 23668; 23763 a 23784; 23882 a 23904; 23991 a 24012; 23763 a 23784; 23882 a 23904; 23991 a 24012; 24116 a 24137; 24343 a 24364; 24479 a 24500; 24684 a 24700; 24803 a 24824; 24929 a 24950; 25276 a 25298; 25404 a 25421; 25509 a 25524; 25669 a 25687; 25816 a 25831; 25927 a 25949; 26085 a 26107; 26231 a 26253; 26447 a 26468; 26520 a 26542; 26872 a 26894; 26718 a 26740; 26935 a 26951; 27016 a 27030; 27069 a 27084; 27131 a 27146; 27193 a 27208; 27265 a 27280; 27329 a 27344; 27473 a 27452; 27521 a 27538; 27648 a 27665; 27747 a 27764; 27870 a 27887; 27977 a 27994; 28817 a 28134; 28240 a 28257; 28342 a 28359; 28477 a 28494; 28651 a 28577; 28614 a 28630; 28694 a 28710; 28764 a 28780; 28846 a 28862; 28899 a 28915; 29042 a 29059; 29123 a 29140; 29241 a 29258; 29352 a 29366; 29426 a 29440; 29469 a 29483; 29526 a 29540; 29595 a 29608; 29661 a 29675; 29734 a 29751; 29867 a 29884; 29943 a 29960 y 30020 a 30037.

[882] Si bien es cierto que en el OPR se señaló que en el EXPEDIENTE obran doscientos once (211) contratos vigentes como resultado de una muestra de [redacted] expedientes; lo cierto es que después de un análisis exhaustivo de las constancias que obran en el EXPEDIENTE se observa que únicamente hay doscientos tres contratos que se encontraban vigentes desde el inicio de la investigación hasta la emisión del OPR e inclusive durante la tramitación del procedimiento administrativo seguido en forma de juicio del EXPEDIENTE. Lo anterior es así porque: **[i]** con relación al permisionario [redacted] se observa que tiene un convenio celebrado con [redacted] el cual es un agente económico que no fue emplazado al presente procedimiento, por lo cual dicho documento no será tomado en cuenta en el procedimiento de mérito; además se observa que dicho documento fue suscrito el veintinueve de mayo de mil novecientos noventa y seis (folio 19359) y que en la [redacted] de dicho convenio su vigencia era de [redacted] años a partir de a fecha de suscripción del mismo (folio 19359), por lo que se concluye que dicho documento no se encontraba vigente durante el periodo de investigación; **[ii]** con respecto al permisionario número [redacted] que el respectivo convenio por el SERVICIO DE ACCESO fue suscrito el nueve de agosto de dos mil (folio 23452) y que en la cláusula [redacted] del mismo se estableció que dicho convenio surtió efectos a partir de la fecha de suscripción y hasta el [redacted] (folio 23447), por lo cual se concluye que dicho documento no estaba vigente al inicio de la investigación; asimismo, la persona que fue titular de dicho contrato falleció el [redacted] tal como se desprende del Acta de Defunción de [redacted] (folio 23438) y además, se advierte que una persona solicitó por escrito al AICM que se le acreditara su calidad de cesionaria de los derechos derivados de dicho contrato

Eliminado: un párrafo y treinta y tres palabras.

DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS [...]", y en su caso los convenios modificatorios a los mismos,[883] celebrados entre el AICM y diversos PERMISIONARIOS pertenecientes a las AGRUPACIONES, la cual se resume de la siguiente manera:

Convenios individuales y convenios modificatorios de acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO

Agrupación	Número de convenios	Número de Convenios modificatorios
SITIO 300	58	0
NUEVA IMAGEN	59	52
YELLOW CAB	52	45
PORTO TAXI	31	34
CONFORT	3	0
Total	203	131

En otro orden de ideas, se advierte que los convenios celebrados entre el AICM con cada uno de los PERMISIONARIOS son [redacted] en cuanto a su contenido y [redacted] por los datos de identificación del PERMISIONARIO, por lo que resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual; en este sentido, se toma como muestra un convenio suscrito por un permisionario perteneciente a cada una de las AGRUPACIONES que concurren en el AEROPUERTO; y a continuación se procede a analizar el cuerpo clausular de dichos instrumentos jurídicos para demostrar lo siguiente:

Eliminado: veintidós palabras.

(folios 23428 a 23430) y la persona que fue titular del convenio de referencia estaba asociada a [redacted], la cual es una persona moral que no fue emplazada en el presente procedimiento, por lo que dicho documento no será tomado en cuenta en el procedimiento de mérito; **[iii]** respecto a los PERMISIONARIOS números [redacted] se observa que sus expedientes no traen algún documento que coincida con el convenio que tiene por objeto el SERVICIO DE ACCESO, pero sí tienen un convenio modificatorio a un convenio por el SERVICIO DE ACCESO; y **[iv]** en relación a los PERMISIONARIOS números [redacted] se advierte que sus expedientes no tienen documento alguno que coincida con el convenio que tenga por objeto el SERVICIO DE ACCESO ni convenio modificatorio de aquel.

[883] Folios 11344 a 11349; 11502 a 11513; 11716 a 11721; 11962 a 11967; 12030 a 12035; 12166 a 12171; 12211 a 12216; 12257 a 12262; 12386 a 12397; 12697 a 12709; 12781 a 12786; 12877 a 12888; 13046 a 13057; 13099 a 13104; 13272 a 13284; 13479 a 13484; 13671 a 13676; 13762 a 13773; 13904 a 13909; 13981 a 13986; 14055 a 14060; 14235 a 14240; 14312 a 14317; 14465 a 14476; 14670 a 14682; 14793 a 14805; 14885 a 14890; 14973 a 14984; 15078 a 15089; 15249 a 15260; 15435 a 15440; 15636 15641; 15777 a 15782; 15997 a 16002; 16153 a 16165; 16339 a 16344; 16411 a 16416; 16581 a 16592; 16756 a 16767; 16842 a 16847; 17186 a 17191; 17386 a 17388; 17455 a 17460; 17527 a 17532; 17575 a 17580; 17673 a 17678; 17735 a 17746; 17787 a 17792; 17833 a 17838; 17878 a 17883; 17940 a 17951; 18153 a 18158; 18246 a 18251; 18371 a 18376; 18491 a 18502; 18612 a 18617; 18859 a 18870; 19105 a 19111; 19245 a 19250; 19461 a 19472; 19586 a 19597; 19749 a 19772; 19838 a 19849; 20014 a 20026; 20220 a 20231; 20365 a 20377; 20499 a 20510; 20599 a 20610; 20694 a 20699; 20760 a 20765; 20852 a 20863; 20947 a 20958; 21236 a 21248; 21322 a 21327; 21392 a 21397; 21469 a 21480; 21613 a 21624; 21782 a 21793; 21910 a 21922; 22001 a 22012; 22148 a 22159; 22235 a 22246; 22373 a 22384; 22620 a 22632; 22704 a 22716; 22856 a 22868; 22990 a 23001; 23094 a 23105; 23275 a 23286; 23515 a 23521; 23587 a 23592; 23687 a 23592; 23687 a 23699; 23807 a 23818; 23298 a 23939; 24035 a 24046; 24160 a 24171; 24253 a 24265; 24387 a 24398; 24523 a 24534; 24718 a 24730; 24847 a 24858; 24993 a 25005; 25124 a 25136; 25338 a 25349; 25440 a 25445; 25557 a 25569; 25707 a 25718; 25848 a 25860; 25973 a 25984; 26131 a 26142; 26254 a 26265; 26469 a 26480; 26566 a 26577; 26848 a 26859; 26764 a 26755; 26969 a 26974; 27101 a 27106; 27163 a 27168; 27225 a 27230; 27297 a 27302; 27361 a 27366; 27469 a 27841; 27557 a 27569; 27684 a 27696; 27783 a 27795; 27906 a 27918; 28013 a 28025; 28153 a 28165; 28276 a 28288; 28378 a 28389 y 28153 a 28524.

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, en el [redacted] celebrado el siete de septiembre de dos mil diez, respecto del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se advierte que en la cláusula primera se pactó lo siguiente:

[redacted]

Por su parte, respecto de la intermediación que realiza SITIO 300 entre el AICM y el permisionario, en la cláusula tercera de dicho convenio se señaló lo siguiente:

[redacted]

A su vez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

[redacted]

Asimismo, respecto de la intermediación de SITIO 300 y la obligación para los PERMISIONARIOS de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, en la cláusula décima tercera, párrafo tercero del convenio analizado se estipuló:

[redacted]

Eliminado: cuatro párrafos y tres palabras.

[884] Folios 17615 a 17624.
[885] Folio 17615.
[886] Folio 17616.
[887] Folio 17618.

**

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB:

Ahora bien, en relación con los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, en el **
** [889] celebrado el cuatro de marzo de dos mil nueve, respecto del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se advierte que en la cláusula primera se pactó lo siguiente:

**

Por su parte, respecto de la intermediación que realiza YELLOW CAB entre el AICM y el permisionario, en la cláusula tercera de dicho convenio se señaló lo siguiente:

**

A su vez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

**

Eliminado: tres párrafos y doce palabras.

[888] Folio 17620.
[889] Folios 17716 a 17734.
[890] Folio 17723.
[891] Folios 17723 y 17724.
[892] Folio 17726.

Asimismo, respecto de la intermediación de YELLOW CAB y la obligación para los PERMISIONARIOS de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, en la cláusula décima tercera, párrafo segundo del convenio analizado se estipuló:

**

Ahora bien, el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal,[894] el cual se celebró "[…] ** […]";[895] en este tenor, se establecieron exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB en comparación con las otras AGRUPACIONES. Principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio modificatorio analizado se pactó lo siguiente:

**

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN:

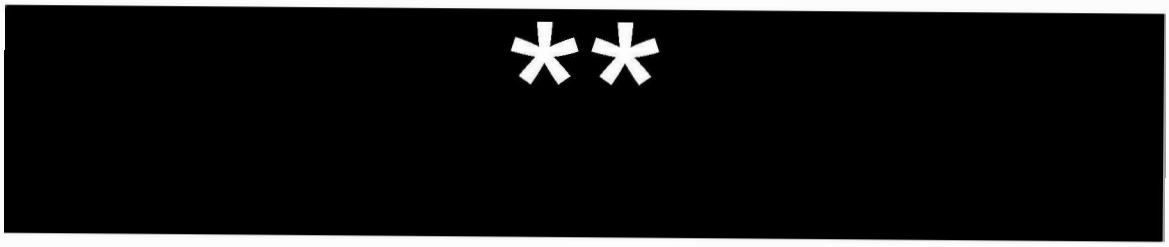
En relación con los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, en el ** [897] celebrado el cinco de septiembre de dos mil ocho, respecto del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se advierte que en la cláusula primera se pactó lo siguiente:

**

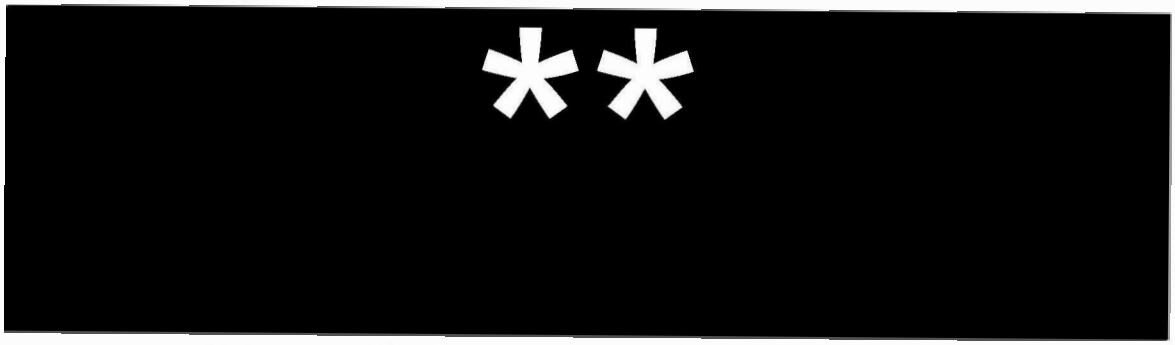
Eliminado: tres párrafos y treinta y nueve palabras.

[893] Folio 17728.
[894] Folios 17735 a 17746.
[895] Folio 17736.
[896] Folio 17741.
[897] Folios 18594 a 18611.
[898] Folio 18601.

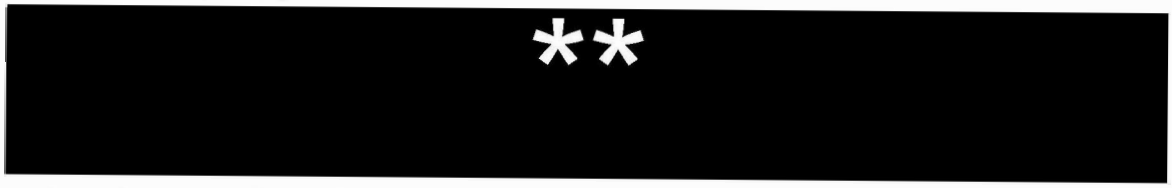
Por su parte, respecto de la intermediación que realiza NUEVA IMAGEN entre el AICM y el permisionario, en la cláusula tercera de dicho convenio se señaló lo siguiente:



A su vez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:



Asimismo, respecto de la intermediación de NUEVA IMAGEN y la obligación para los PERMISIONARIOS de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, en la cláusula décima tercera, párrafo tercero del convenio analizado se estipuló:



Ahora bien, el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal,[902] el cual se celebró "[…] [redacted] […]";[903] en este tenor, se establecieron exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN en comparación con las otras AGRUPACIONES. Principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio modificatorio analizado se pactó lo siguiente:

Eliminado: tres párrafos y treinta y seis palabras.

[899] Folios 17354 y 17355.
[900] Folio 18604.
[901] Folio 18606.
[902] Folios 18612 a 18617.
[903] Folio 18613.

**

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI, en el contrato identificado como ** [905] celebrado el veintinueve de mayo de dos mil seis con vigencia hasta el veintiocho de mayo de dos mil diez, respecto del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se advierte que en la cláusula primera se pactó lo siguiente:

**

Por su parte, respecto de la intermediación que realiza PORTO TAXI entre el AICM y el permisionario, en la cláusula octava de dicho convenio se señaló lo siguiente:

**

Asimismo, por lo que hace a la intermediación de PORTO TAXI y la obligación para los PERMISIONARIOS de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, en la cláusula vigésima primera, párrafo segundo del convenio analizado se estipuló:

**

[904] Folios 18615 y 18616.
[905] Folios 20177 a 20199.
[906] Folio 20181.
[907] Folio 20184.
[908] Folios 20190 y 20191.

Eliminado: cuatro párrafos y trece palabras.

Ahora bien, el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal,[909] el cual se celebró "[…] ** ** […]";[910] en este tenor, se establecieron exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI en comparación con las otras AGRUPACIONES. Respecto del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se advierte que en la cláusula primera se pactó lo siguiente:

**

Por su parte, respecto de la intermediación que realiza PORTO TAXI entre el AICM y el permisionario, en la cláusula tercera de dicho convenio modificatorio se señaló lo siguiente:

**

A su vez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio modificatorio analizado se pactó lo siguiente:

**

Asimismo, respecto de la intermediación de PORTO TAXI y la obligación para los PERMISIONARIOS de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, en la cláusula décima tercera, párrafo tercero del convenio modificatorio analizado se estipuló:

Eliminado: tres párrafos y veintisiete palabras.

[909] Folios 20220 a 20231.
[910] Folio 20221.
[911] Folio 20223.
[912] Folio 20224.
[913] Folio 20226.

**

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT:

Finalmente, en relación con los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT, en el ** [915] celebrado el siete de julio de dos mil ocho, respecto del derecho de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se advierte que en la cláusula primera se pactó lo siguiente:

**

Por su parte, respecto de la intermediación que realiza CONFORT entre el AICM y el permisionario, en la cláusula tercera de dicho convenio se señaló lo siguiente:

**

A su vez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

**

Eliminado: cuatro párrafos y doce palabras.

[914] Folio 20228.
[915] Folios 18558 a 18574.
[916] Folio 18564.
[917] Folios 18564 y18565.
[918] Folio 18567.

Asimismo, respecto de la intermediación de CONFORT y la obligación para los PERMISIONARIOS de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, en la cláusula décima tercera, párrafo segundo del convenio analizado se estipuló:

[redacted]

En este sentido, del análisis realizado a las cláusulas de los convenios de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados a cada una de la AGRUPACIONES que concurren en el AEROPUERTO, así como de los convenios modificatorios a éstos, que en su caso se hayan suscrito, se concluye que: i) resulta obligatorio para los PERMISIONARIOS estar asociado a alguna de las AGRUPACIONES, e incluso la no pertenencia a una agrupación es causal de rescisión del convenio por el que el AICM otorga el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS; ii) la obligación principal de los PERMISIONARIOS consiste en el pago de una contraprestación que necesariamente debe cubrirse por conducto de las AGRUPACIONES, lo que a su vez confirma la intermediación de estas.

Dichos convenios fueron presentados por el AICM en el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[920]

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, las documentales antes señaladas tienen valor probatorio pleno en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. Por otra parte, el hecho de que el AICM haya presentado dichos documentos implica que tiene valor probatorio pleno en contra de este en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para cada una de las AGRUPACIONES, respectivamente, al no haber objetado dichos documentos en términos del artículo 205 del CFPC.

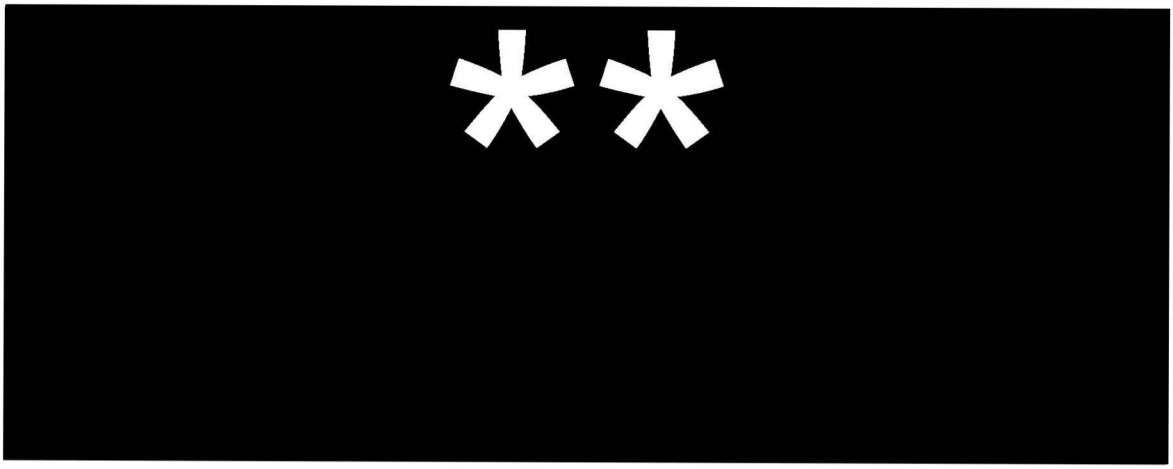
Por lo tanto, con fundamento en los artículos 205, 208 y 210 del CFPC, los documentos señalados son documentales privadas que demuestran plenamente contra el AICM y, respectivamente, respecto de las AGRUPACIONES, que el AICM presta el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS a través de las AGRUPACIONES; que resulta obligatorio para los mismos formar parte de una AGRUPACIÓN y que el pago del SERVICIO DE ACCESO lo hacen las AGRUPACIONES.

22. Declaración[921] realizada en la comparecencia celebrada en la oficinas de la COFECE el veintinueve de enero de dos mil quince, ordenada mediante oficio número COFECE-AI-DGIM-2015-006, emitido el ocho de enero de dos mil quince, con el objeto de obtener la declaración del

Eliminado: un párrafo y nueve palabras.

[919] Folios 18568 y 18569.
[920] Folios 9437 a 9455.
[921] Folios 30748 a 30763.

Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM, quien entre otras cuestiones, manifestó lo siguiente:



En las manifestaciones anteriores se refiere: [i] cuáles son las AGRUPACIONES que participan en el MERCADO RELEVANTE; y [ii] la razón por la que se exige a los PERMISIONARIOS formar parte de alguna de las AGRUPACIONES.

En este sentido, al no haber más declarantes respecto de los mismos hechos con los que se permita hacer la valoración de la declaración con fundamento en el artículo 215, fracción I del CFPC, se considera que la misma proviene de un testigo singular cuyo testimonio tendría que valorarse en su integridad con otras pruebas.[923]

En consecuencia de lo anterior, con fundamento en el artículo 216 del CFPC, se procede a valorar el contenido de las manifestaciones realizadas por el Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM en el acta de comparecencia anteriormente descrita. Por una cuestión de orden y método, se procede a separar cada hecho en lo particular para determinar el valor probatorio de los mismos.

Pregunta siete: Denominación de las empresas a las que AICM proporciona el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

De dicha declaración se desprende que el AICM presta el SERVICIO DE ACCESO a SITIO 300, CONFORT, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, PORTO TAXI y EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Eliminado: cuatro párrafos.

---

[922] Folio 30752 a 30754.

[923] Resulta aplicable por analogía la siguiente tesis jurisprudencial del Segundo Tribunal Colegiado del Vigésimo Circuito: "***TESTIGO ÚNICO Y TESTIGO SINGULAR. DIFERENCIAS***. *En el procedimiento penal se reconoce como medio de prueba la testimonial. Ahora bien, cuando se desahoga la declaración respectiva, podemos encontrar la figura del testigo único y la del singular, las cuales difieren entre sí en cuanto al número de personas que presenciaron el hecho sobre el cual declaran. En esa tesitura, el testigo singular surge a la vida jurídica cuando existe pluralidad de personas que percibieron la realización de un hecho, pero éste se pretende probar dentro del procedimiento sólo con la declaración de uno de ellos. Mientras que la figura del testigo único se presenta cuando el hecho que se pretende probar se soporta en el dicho de la única persona que lo presenció*". Época: Novena Época. Registro: 174829. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXIII, Junio de 2006. Materia(s): Penal. Tesis: XX.2o. J/15. Página: 1090.

En este sentido, al ser una manifestación que no reúne los requisitos del artículo 216 del CFPC, debe adminicularse con otros elementos del EXPEDIENTE para tener valor probatorio.

Así las cosas, se confirma lo señalado en el presente apartado en el sentido de que las AGRUPACIONES participan en el MERCADO RELEVANTE.

Pregunta nueve: motivo por el cual el AICM solicita a los PERMISIONARIOS pertenecer o asociarse a alguna de las AGRUPACIONES para que se les proporcione el SERVICIO DE ACCESO en el AEROPUERTO.

De la manifestación realizada por el Subdirector de Terminal del AICM se refiere que es un requisito para los PERMISIONARIOS formar parte de alguna de las AGRUPACIONES para que se les proporcione el SERVICIO DE ACCESO y que esto se hace con el propósito de llevar una mejor administración del SERVICIO DE TAXI. En este sentido, al ser una manifestación que no reúne los requisitos del artículo 216 del CFPC, debe adminicularse con otros elementos del EXPEDIENTE para tener valor probatorio.

Las manifestaciones contenidas en declaración realizada por el Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM, descritas en el presente numeral, se valoran acudiendo a las reglas del CFPC para el caso de declaraciones de terceros; tienen valor probatorio pleno toda vez que están debidamente relacionadas con otros elementos de convicción que obran en el EXPEDIENTE.

En este sentido, en las documentales analizadas en el numeral **21** de la presente valoración de pruebas, se desprende que una causal de recisión de los convenios de acceso a zona federal y sus convenios modificatorios, es que los PERMISIONARIOS dejen de formar parte de alguna de las AGRUPACIONES. Así las cosas, de una interpretación a contrario sentido de dicha cláusula, se advierte que es una obligación de los PERMISIONARIOS formar parte de alguna de las AGRUPACIONES para poder demandar el SERVICIO DE ACCESO y así estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, lo cual se robustece con la declaración del Subadministrador de Terminal del AICM, sobre todo si se considera que dicha persona física es un empleado del AICM que tiene dentro de sus funciones tratar todo lo relacionado con los PERMISIONARIOS.

Además, dichas manifestaciones están sustentadas en el conocimiento y la veracidad del Subdirector de Terminal del AICM por tratarse de hechos relacionados directamente con sus funciones como empleado del AICM; asimismo, dicha persona tiene el criterio suficiente para juzgar los actos y hechos sobre los que declara y no se advierte que haya sido coaccionado de ninguna manera para contestar en determinado sentido, y que su declaración es clara y precisa por la forma en que narró los hechos; y finalmente, porque lo declarado se encuentra adminiculado con otras pruebas que forman parte del EXPEDIENTE.

Finalmente, se relacionan con las documentales señaladas en los numerales **11** a **21** referidos anteriormente, toda vez que se confirma que hay una relación de las AGRUPACIONES como intermediarios entre el AICM y los PERMISIONARIOS; y que por tanto son precisamente las AGRUPACIONES quienes participan en la adquisición y pago del SERVICIO DE ACCESO.

Ahora bien, del análisis de las pruebas descritas en este apartado, identificadas con los numerales **11** al **22,** se concluye que las AGRUPACIONES identificadas como NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB y CONFORT son personas morales cuyo objeto social está relacionado directamente con la prestación del SERVICIO DE TAXI y que participan en el MERCADO RELEVANTE al constituirse como demandantes del SERVICIO DE ACCESO para sus respectivos PERMISIONARIOS.

Asimismo, al haber suscrito instrumentos jurídicos en los cuales se obligan, en todos los casos, a cubrir al AICM las contraprestaciones que se generen en virtud del SERVICIO DE ACCESO prestado a cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a estas y en los cuales se pacta "[…] *EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO* […]", y al no haber objetado ni la autoría o el contenido de dichos documentos, con fundamento en el artículo 205 del CFPC, a dichos elementos se les otorga valor probatorio pleno para demostrar que participan en el MERCADO RELEVANTE.

B. *El AICM tiene poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE*

B.1 Determinación del MERCADO RELEVANTE

En el OPR se definió que el mercado relevante es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.[924] A continuación, se analizan los elementos que llevaron a la AI a determinar dicha definición de mercado relevante, de conformidad con el artículo 12 de la LFCE.

Fracciones I a IV del artículo 12 de la LFCE

Por lo que hace a la fracción I del artículo 12 de la LFCE, en el OPR se concluyó que: "[el] *AICM es el único agente económico concesionario que puede ofrecer este acceso, ya que éste es el único que cuenta con la CONCESIÓN para la explotación y administración del AEROPUERTO, por lo que no existe ningún otro agente económico que cuente con otra CONCESIÓN y que pueda prestar el SERVICIO DE ACCESO, por lo que no existen sustitutos del lado de la oferta para el SERVICIO DE ACCESO al AEROPUERTO*"[925] y que "[…] *el SERVICIO DE ACCESO solo es necesario cuando el SERVICIO DE TAXI tiene como origen el AEROPUERTO, en cuyo caso, derivado de la normatividad y la concesión con que cuenta AICM, no existen posibilidades de sustitución por el lado de la demanda.*".[926]

Por su parte, respecto de las fracciones II y III del artículo 12 de la LFCE, en el OPR se concluyó que: "[…] *el SERVICIO DE ACCESO no es un servicio que sea susceptible de costos de distribución ni requiere de insumos relevantes, complementos, y sustitutos de otras regiones o del extranjero.*"[927] Lo anterior, en virtud de que la concesión otorgada por la SCT al AICM lo convierte en el único proveedor del SERVICIO DE ACCESO por lo que no es posible abastecer el mercado desde otros lugares; y que "[…] *dado el marco regulatorio vigente, toda persona física o moral que desee prestar el servicio de autotransporte*

[924] Los elementos que considero la AI para la definición del mercado relevante se encuentran en las páginas 30 a 35 del OPR.
[925] Página 31 del OPR. Folio 31498.
[926] Página 32 del OPR. Folio 31499.
[927] Páginas 32 y 33 del OPR. Folios 31499 y 31500.

federal de pasajeros desde el AEROPUERTO, no dispone de algún mercado alternativo a aquel del acceso a la zona federal y ESTACIONAMIENTO, para la prestación de dicho servicio.".[928]

Finalmente, respecto de la fracción IV del artículo 12 de la LFCE, la AI concluye que existen diversas restricciones normativas que colocan al AICM como el único oferente del SERVICIO DE ACCESO.

Para llegar a tal determinación la AI realizó un análisis de los artículos 46, 48 de la LA, 54 y 55 del RLA, 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA que a su vez otorgan al AICM facultades exclusivas de explotación en virtud de su calidad de concesionario del AEROPUERTO. Dichas disposiciones no necesitan ser probadas por ser de orden público.[929]

Asimismo, respecto de la concesión otorgada por la SCT en favor del AICM, que a su vez le faculta para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO y como el único que puede prestar el SERVICIO DE ACCESO, la valoración de las pruebas señaladas y valoradas en los numerales **5** a **10** anteriores se tiene por reproducida en este apartado, como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias. Asimismo, la valoración de las pruebas que permiten identificar a los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES como participantes del MERCADO RELEVANTE, y que a su vez establecen las condiciones en las que demandan el SERVICIO DE ACCESO, identificadas con los numerales **12** al **22** se tiene por reproducida aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

B.2. Determinación del PODER SUSTANCIAL.[930]

Por lo que hace a la fracción I del artículo 13 de la LFCE, en el OPR se señala que "[...] *al ser AICM el único agente económico facultado para proveer y proporcionar el servicio de* ***acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO****, su participación en el mercado es total, por lo que no existen competidores que puedan contrarrestar su capacidad de fijar precios o restringir el abasto. --- En conclusión, AICM es el único concesionario que puede usar y dar en arrendamiento las superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de acceso, uso y/o de paso sobre las mismas, por lo que tiene una participación única en el mercado*".

Respecto de la fracción II del artículo 13 de la LFCE y 12 del RLFCE, en el OPR se indica también que "*el análisis de las barreras a la entrada a que refieren todas las fracciones del citado artículo, con excepción de las fracciones III y VII, corresponde a barreras de índole económicas que no son aplicables o relevantes para el análisis del SERVICIO DE ACCESO, pues las barreras que impiden la entrada a nuevos competidores no son de índole económica sino de carácter normativo derivado de la CONCESIÓN otorgada a AICM*" y que "*la CONCESIÓN, constituye una barrera infranqueable, en términos de la fracción III del artículo 12 del RLFCE, a la entrada de competidores al mercado de acceso a la zona federal y ESTACIONAMIENTO para*

---

[928] Página 33 del OPR. Folio 31500.

[929] Sirven de apoyo a lo anterior, los siguientes criterios emitidos por el PJF: "***LEYES, NO SON OBJETO DE PRUEBA***" y "***DERECHO, NO ES MATERIA DE PRUEBA***" a los cuales se remite en obvio de repeticiones innecesarias.

[930] No se realiza el análisis de la fracción V del artículo 13 de la LFCE dado que el propio OPR señaló que "*no se observa algún comportamiento reciente de AICM que otorgue algún indicio adicional que hubiera sido necesario para determinar que tiene poder sustancial en el mercado relevante*"; asimismo, respecto de las fracción II del artículo 13 del RLFCE, el OPR consideró respecto de la primera, que no era aplicable, por lo cual tampoco se analiza en este apartado de valoración de pruebas.

la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO".

Asimismo, se consideró que conforme a los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, "*corresponde a AICM opinar respecto a la expedición de permisos de transportación terrestre de pasajeros desde el AEROPUERTO, en un plazo no mayor a treinta días naturales, en el caso de no responder, se interpreta como una opinión favorable*" para concluir que ello "*crea una barrera absoluta para entrar al mercado pues AICM es el único agente económico que puede autorizar a personas físicas o morales la entrada y circulación a las UNIDADES en el AEROPUERTO, sin que exista la posibilidad de que algún otro agente otorgue dicho permiso en el AEROPUERTO*".

Respecto de la fracción III del artículo 13 de la LFCE, en el OPR se indica que "*Para el análisis de la fracción en comento debe referirse que en el SERVICIO DE ACCESO, AICM es el único participante, debido a la regulación citada a lo largo del presente documento, en particular en la "sección D" de la determinación de mercado relevante. Situación que hace imposible la existencia de otros competidores en dicho mercado relevante"* en tanto que por lo que hace a la fracción IV del mismo artículo, el OPR indica que "*Para la provisión del SERVICIO DE ACCESO no existe otro competidor y no hay posibilidad de que otro agente provea éste servicio*" y que "*de acuerdo con la LA, para la operación, explotación y administración de los aeropuertos se establece la emisión de una concesión a un único agente, por lo que no es posible la obtención del insumo o cualquier otro elemento para que otro agente económico pueda proveer el SERVICIO DE ACCESO*".

Finalmente, respecto de las fracciones I y III del artículo 13 del RLFCE, el OPR señaló que "*Respecto del contenido de la fracción I, relacionado con el grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante, este se traduce en un posicionamiento total por parte de AICM, en virtud de que no existen otros proveedores en el mercado del acceso a zona federal y ESTACIONAMIENTO para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO*"; que "*Esta inexistencia de otros proveedores en el mercado relevante es consecuencia de la CONCESIÓN otorgada AICM por disposición legal expresa, debido a que éste es el único facultado para llevar a cabo los actos que considere necesarios a efectos de proveer por sí o por cuenta de terceros, los servicios aeroportuarios*", y que "*respecto a la fracción III, consistente en la existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores, ésta fracción no es aplicable al caso en concreto, ya que AICM es el único oferente del SERVICIO DE ACCESO en virtud de la CONCESIÓN y no existen otros proveedores que pudieran otorgar dicho servicio, por lo que el costo de referencia es nulo en tanto que no puede acudirse a otros mercados*".

En este aspecto, de conformidad con el multicitado título de concesión otorgado por la SCT al AICM, así como del análisis probatorio en el que sustenta la determinación del MERCADO RELEVANTE, el AICM es el concesionario autorizado por la legislación vigente para proveer el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS para que puedan prestar el SERVICIO DE TAXI. En otras palabras, existe una restricción normativa que posiciona al AICM como único proveedor de los servicios referidos en el AEROPUERTO. Al respecto, se tienen por reproducidas nuevamente como si a la letra se insertaren en este apartado, la valoración de las pruebas identificadas con los numerales **5** a **10** anteriores a efecto

de evitar repeticiones innecesarias. Por su parte, se reitera que las disposiciones referidas no requieren análisis probatorio.[931]

C. Elementos del artículo 10, fracción X de la LFCE

C.1. Incremento y asignación de UNIDADES

Como se señaló en el apartado A de esta sección de valoración de pruebas, en el EXPEDIENTE se encuentra acreditado que el AICM otorga el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES; ahora bien, se procede a analizar la evidencia utilizada en el OPR respecto a que la asignación de las UNIDADES autorizadas para prestar el SERVICIO DE TAXI es diferente tratándose de cada persona moral, de acuerdo a las siguientes pruebas:

23. Elemento aportado por la ciencia[932] consistente en un disco compacto presentado por el AICM como anexo al desahogo del requerimiento de información número DGIPMR-CFCE-2014-004[933] de once de marzo de dos mil catorce, entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce,[934] el cual contiene dos documentos en formato *Excel* denominados: (i) "*CONTRATOS VIGENCIA*" del cual se desprende un listado de mil trescientos treinta y nueve (1339)[935] convenios de acceso a zona federal celebrados entre el AICM y diversos PERMISIONARIOS pertenecientes a SITIO 300 B, NUEVA IMAGEN B YELLOW CAB B, PORTO TAXI B y CONFORT B los cuales representan la totalidad de convenios celebrados a la fecha de desahogo del requerimiento, por el AICM y los agentes económicos indicados; y (ii) "*histórico desglosado cofece*" en el cual se aprecia el incremento y movimientos de UNIDADES en las AGRUPACIONES de dos mil ocho a dos mil catorce; de dicho documento se desprende la siguiente tabla elaborada por el propio AICM:

	Sitio 300	Porto Taxi	Nueva Imagen	Confort	Yellow Cab	Excelencia
mayo 2008			**			
febrero 2009						
julio 2009						
Noviembre 2009						

Eliminado: ciento dieciocho palabras.

[931] Sirven de apoyo a lo anterior los siguientes criterios emitidos por el PJF, cuyo rubro son: "***LEYES, NO SON OBJETO DE PRUEBA***" y "***DERECHO, NO ES MATERIA DE PRUEBA.***"
[932] Folios 9456 y 9457.
[933] Folios 1256 a 1269.
[934] Folios 9437 a 9455.
[935] Si bien es cierto el AICM indicó que el disco compacto contenía información sobre B convenios de acceso a zona federal, la realidad es que el documento en Excel únicamente contiene información de mil trescientos treinta y nueve (1339) convenios de acceso a zona federal, en tanto la suma de B (SITIO 300), B (NUEVA IMAGEN), B (YELLOW CAB), B (PORTO TAXI) y B (CONFORT) resulta esa cantidad.

total de unidades por empresa a finales de 2009	[redacted]
Movimientos de bajas y altas vehiculares de enero a diciembre 2010	
Total de unidades por empresa a finales de 2010	
Movimientos de bajas y altas vehiculares de enero a diciembre 2011	
Total de unidades por empresa a finales de 2011	
Movimientos de bajas y altas vehiculares de enero a diciembre 2012	
total de unidades por empresa a	

Eliminado: seis filas de una tabla.

finales de 2012	[redacted]
movimientos de bajas y altas vehiculares de enero a diciembre 2013	
total de unidades por empresa a finales de 2013	
movimientos de bajas y altas vehiculares de enero a junio 2014	
total de unidades por empresa a junio de 2014	

Eliminado: seis filas de una tabla.

El disco compacto referido constituye un elemento aportado por la ciencia, por lo que con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, debe valorarse en términos de los artículos 93, fracción VII, 188, 197, 210-A y 217 del CFPC. En este sentido, en términos del artículo 210-A del CFPC, para valorar la fuerza probatoria de la información contenida en el disco compacto se debe considerar lo siguiente: [i] la fiabilidad del método por el que fue generada, comunicada, recibida o archivada; [ii] si es posible atribuir a las personas obligadas el contenido de la información relativa; y [iii] la posibilidad de que la información sea accesible para su ulterior consulta.

Se concluye que el valor probatorio del disco compacto referido es pleno, toda vez que la información fue generada por el propio AICM para dar contestación al oficio DGIPMR-CFCE-2014-004[936] de once de marzo de dos mil catorce, por lo que es posible atribuir al AICM el contenido de dicho

[936] Folios 1256 a 1270.

documento y se presume la veracidad de su contenido[937] toda vez que el AICM lo acompañó a su escrito de quince de septiembre de dos mil quince como anexo.[938] Además, su autenticidad no se ha puesto en duda durante la tramitación del EXPEDIENTE por ninguno de los agentes económicos emplazados.

Derivado de lo anterior, la prueba referida demuestra por un lado que el AICM es el único oferente del SERVICIO DE ACCESO, y por otro lado prueba el incremento de UNIDADES realizado en el periodo comprendido entre febrero de dos mil nueve y junio de dos mil catorce, derivado de los nuevos contratos que el AICM otorgó a las AGRUPACIONES.

24. Documentales privadas consistentes en el original de doscientos tres (203) "*CONVENIO*[S] [INDIVIDUALES] *DE ACCESO A ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS* […]", y en su caso los convenios modificatorios a los mismos, que fueron referidos en el numeral 21 anterior para determinar la participación de las AGRUPACIONES respecto del MERCADO RELEVANTE, en el presente apartado se analizarán desde la óptica del establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al pactar el incremento de UNIDADES de manera diferenciada entre las AGRUPACIONES.

Como se indicó, los convenios celebrados entre el AICM con cada uno de los PERMISIONARIOS son idénticos en cuanto a su contenido y únicamente varían por los datos de identificación del PERMISIONARIO, por lo que resultaría ocioso examinar y comparar las cláusulas de cada uno en lo individual; en este sentido, se toma como muestra un convenio suscrito por un permisionario perteneciente a cada una de las AGRUPACIONES que concurren en el AEROPUERTO; y a continuación se procede a analizar el cuerpo clausular de dichos instrumentos jurídicos respecto de la forma de asignación de nuevas UNIDADES:

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, en el [**][939] celebrado el siete de septiembre de dos mil diez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

[**]

Eliminado: un párrafo y tres palabras.

[937] Sirven de apoyo, por analogía, los siguientes criterios emitidos por el PJF antes transcritos, de rubros: "***COPIAS FOTOSTATICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE***" y "***COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO***", a los cuales se remite en obvio de repeticiones.
[938] Folios 9437 a 9455.
[939] Folios 17615 a 17624.

**

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB:

Ahora bien, en relación con los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, en el ** **[941] celebrado el cuatro de marzo de dos mil nueve, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

**

Ahora bien, el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal,[943] el cual se celebró "[…] ** ** […]";[944] en este tenor, se establecieron exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB en comparación con las otras AGRUPACIONES. Principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio modificatorio analizado se pactó lo siguiente:

**

Eliminado: tres párrafos y treinta palabras.

[940] Folio 17618.
[941] Folios 17716 a 17734.
[942] Folio 17726.
[943] Folios 17735 a 17746.
[944] Folio 17736.

[redacted]

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, en el [redacted][946] celebrado el cinco de septiembre de dos mil ocho, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

[redacted]

Ahora bien, el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal,[948] el cual se celebró "[…] [redacted] […]";[949] en este tenor, se establecieron exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN en comparación con las otras AGRUPACIONES. Principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio modificatorio analizado se pactó lo siguiente:

[redacted]

Eliminado: tres párrafos y treinta palabras.

[945] Folio 17741.
[946] Folios 18594 a 18611.
[947] Folio 18604.
[948] Folios 18612 a 18617.
[949] Folio 18613.

[redacted]

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI:

En relación con los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI, en el contrato identificado como [redacted][951] celebrado el veintinueve de mayo de dos mil seis con vigencia hasta el veintiocho de mayo de dos mil diez, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio modificatorio analizado se pactó lo siguiente:

[redacted]

Contenido de los convenios celebrados por los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT:

Finalmente, en relación con los PERMISIONARIOS asociados a CONFORT, en el [redacted][953] celebrado el siete de julio de dos mil ocho, respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, en la cláusula sexta del convenio analizado se pactó lo siguiente:

[redacted]

Eliminado: tres párrafos y cuatro palabras.

[950] Folios 18615 y 18616.
[951] Folios 20177 a 20199.
[952] Folio 20226.
[953] Folios 18558 a 18574.
[954] Folio 18567.

Dichos convenios fueron presentados por el AICM en el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[955]

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, las documentales antes señaladas tienen valor probatorio pleno en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. El hecho de que el AICM haya presentado dichos documentos implica que tiene valor probatorio pleno en contra de este en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para cada una las AGRUPACIONES, respectivamente, al no haber objetado dichos documentos en términos del artículo 205 del CFPC.

Por lo tanto, con fundamento en los artículos 205, 208 y 210 del CFPC, las documentales señaladas son documentos privados que demuestran plenamente en contra del AICM que se han establecido las condiciones señaladas en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al pactar la asignación de las UNIDADES a las AGRUPACIONES, que determinan que ante el aumento del parque vehicular, las AGRUPACIONES que a ese momento se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI tendrán preferencia.

25. Documentales privadas[956] consistentes en el original de los convenios, y en su caso, los respectivos convenios modificatorios que ha celebrado el AICM con las AGRUPACIONES y EXCELENCIA. Dichos instrumentos jurídicos fueron presentados por el AICM en el escrito entregado en OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[957]

Sin perjuicio de que en los numerales **3**, **12**, **14**, **16**, **18** y **20** previamente se analizaron estos convenios para determinar la participación de las AGRUPACIONES y EXCELENCIA en el MERCADO RELEVANTE, por cuestión de orden y método, a continuación se procederá a valorar dichos instrumentos jurídicos para analizar si en los mismos se han establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al pactar el incremento de UNIDADES de manera diferenciada entre las AGRUPACIONES.

Al respecto, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, las documentales antes señaladas tienen valor probatorio pleno en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se les confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. El hecho de que el AICM haya presentado dichos documentos implica que tiene valor probatorio pleno en su contra en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, tiene valor probatorio para cada una las AGRUPACIONES, respectivamente, al no haber objetado dichos documentos en términos del artículo 205 del CFPC.

[955] Folios 9437 a 9455.
[956] Folios 9458 a 9724 y 9777 a 10129.
[957] *Ídem.*

Por lo tanto, con fundamento en los artículos 205, 208 y 210 del CFPC, las documentales señaladas son documentos privados que demuestran plenamente en contra del AICM que se han establecido condiciones distintas en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al pactar la asignación de las UNIDADES a las AGRUPACIONES, que determinan que ante el aumento del parque vehicular, las AGRUPACIONES que a ese momento se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI tendrán preferencia.

En la siguiente tabla se relacionan los diversos instrumentos jurídicos celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES; y entre el AICM y EXCELENCIA:

Agente Económico	Denominación del documento[s] celebrado con el AICM	Fecha de celebración	Folios
NUEVA IMAGEN	CONVENIO DE NUEVA IMAGEN	Veintidós de agosto de dos mil ocho	9458 a 9540
YELLOW CAB	CONVENIO DE YELLOW CAB	Veintisiete de febrero de dos mil nueve	9541 a 9616
	CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB	Primero de junio de dos mil doce.	9617 a 9660
CONFORT	CONTRATO DE CONFORT	Siete de julio de dos mil ocho.	9661 a 9724
SITIO 300	CONVENIO DE SITIO 300	Siete de septiembre de dos mil diez	9777 a 9955
EXCELENCIA	*"CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO* [...]".	Quince de septiembre de dos mil ocho.	9956 a 10038
PORTO TAXI	CONTRATO DE PORTO TAXI	Veintinueve de mayo de dos mil seis.	10039 a 10073
	CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI	Veintinueve de agosto de dos mil once	10074 a 10081
	SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO PORTO TAXI	Primero de junio de dos mil doce	10082 a 10129

En primer término, la comisión de la práctica imputada presuntivamente en el OPR se realizó cuando todos los instrumentos jurídicos antes señalados se encontraban vigentes.

La vigencia de los mismos se desprende de la cláusula tercera de los convenios de NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, SITIO 300, EXCELENCIA y PORTO TAXI, y de la cláusula segunda en el caso de CONFORT.

La cláusula tercera del convenio de SITIO 300 dice:

[redacted]

[958] Folios 9783 y 9784.

Eliminado: un párrafo.

Por su parte en la cláusula tercera del convenio de NUEVA IMAGEN se estableció:

[redacted]

Así, la cláusula tercera del convenio de YELLOW CAB señala:

[redacted]

En este mismo sentido, la cláusula tercera de EXCELENCIA estableció lo siguiente:

[redacted]

Por su parte, la cláusula tercera del convenio de PORTO TAXI estipuló:

[redacted]

Adicionalmente, la cláusula segunda del convenio de CONFORT señaló lo siguiente:

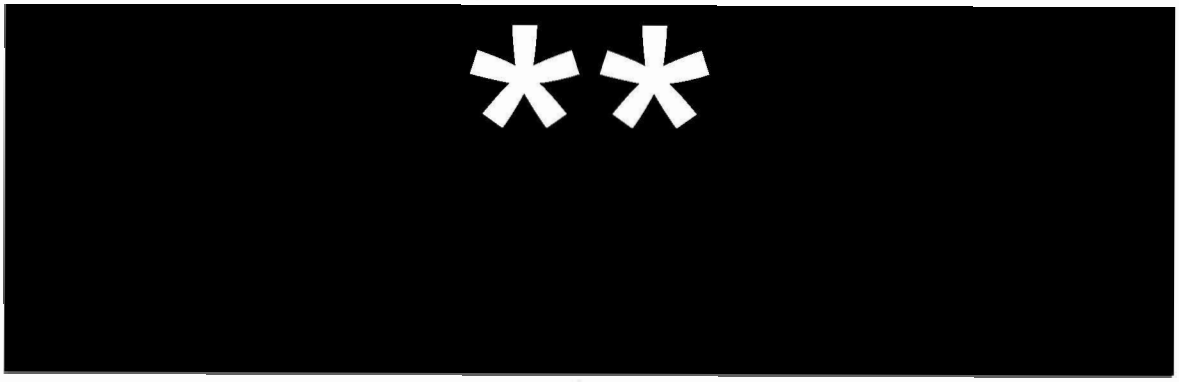
[redacted]

Asimismo, del contenido de los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES se advierte la inclusión de cláusulas que se refieren a la asignación de contratos de acceso a zona federal respecto

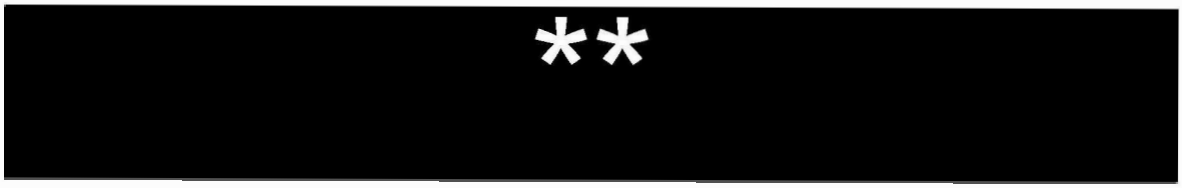
Eliminado: cinco palabras.

[959] Folio 9465.
[960] Folio 9548.
[961] Folio 9966.
[962] Folio 10086.
[963] Folio 9667.

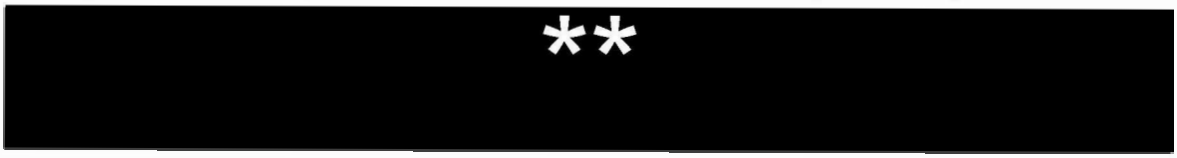
del incremento de UNIDADES para las AGRUPACIONES. En este sentido, en el convenio que celebraron el AICM y NUEVA IMAGEN se señaló lo siguiente:



Por su parte, en los convenios celebrados entre el AICM y YELLOW CAB,[965] SITIO 300 y PORTO TAXI,[966] respectivamente, se estipuló lo siguiente:



Finalmente, en el convenio que celebraron el AICM y CONFORT, se pactó lo siguiente:



[964] Folio 9466.

[965] Sobre esta agrupación, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE se advierte que el primero de junio de dos mil doce celebró con el AICM el "*PRIMER CONVENIO MODIFICATORIO AL CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN, PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO*". Así, este fue el instrumento que se tomó en cuenta para determinar el estudio de las conductas investigadas en el procedimiento de mérito, al ser el que estuvo vigente durante el periodo de investigación, toda vez que en la cláusula tercera de dicho convenio modificatorio se pactó que: [redacted] [...]".

[966] Sobre esta agrupación, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE se advierte que el primero de junio de dos mil doce celebró con el AICM el "*SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO AL CONTRATO PARA EFECTOS DE ADMINISTRACIÓN Y REPRESENTACIÓN COMUN, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUAREZ CIUDAD DE MÉXICO DE FECHA 29 DE MAYO DE 2006* [...]". Así, este fue el instrumento que se tomó en cuenta para determinar el estudio de las conductas investigadas en el procedimiento de mérito; al ser el que estuvo vigente durante el periodo de investigación, toda vez que en la cláusula tercera de dicho convenio modificatorio se pactó que: [redacted] [...]".

[967] Folios 9622 respecto de YELLOW CAB; 9785 respecto de SITIO 300; y 10087 a 10088 respecto de PORTO TAXI.

Eliminado: cuatro palabras y sesenta y cinco palabras.

[redacted]

Ahora bien, por lo que se refiere a EXCELENCIA, en su contrato no se advierte alguna cláusula que se refiera a la metodología que deba seguirse para el caso en que haya un incremento de UNIDADES en el parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.

Así las cosas, dichos documentos demuestran que:

(i) los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES estuvieron vigentes durante el periodo de investigación y durante el trámite del procedimiento administrativo en forma de juicio;

(ii) se pactaron condiciones distintas en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO respecto del incremento de UNIDADES para las AGRUPACIONES y EXCELENCIA, pero también entre las propias AGRUPACIONES; y

(iii) en el contrato celebrado entre EXCELENCIA y el AICM no se pactó cláusula alguna en relación con la asignación de nuevas UNIDADES en el caso de que haya un incremento en el parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.

26. Desahogo[969] al requerimiento de información número DGIPMR-CFCE-2014-004[970] de once de marzo de dos mil catorce presentado por el AICM en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, del que se desprende lo siguiente:

> "[…] *25) En el inciso e) del numeral 2.18 del anexo único al oficio se menciona"* [sic] *las razones motivos o circunstancias por las que el AICM decidió otorgar las autorizaciones", de lo anterior señale en que consistieron las necesidades aeroportuarios por las cuales decidió otorgar autorizaciones para el aumento del parque vehicular para llevar a cabo el servicio y cuáles fueron las razones para que éstos incrementos se hubieran otorgado a otros prestadores de servicio de autotransporte federal con excepción de Excelencia.*
>
> ***Las necesidades aeroportuarias que motivaron las autorizaciones para los incrementos del padrón vehicular,*** *mediante la subasta pública número SP-03/2008,* ***como el aumento de permisos a las diversas empresas, se refieren a la afluencia creciente de pasajeros que se venía incrementando año con año, y tomando en consideración que en 2008 existían solo dos empresas –Sitio 300 y Porto Taxi, por lo que para acceder a la meta establecida por la*** [sic] ***Órgano de Gobierno consistente en que la espera máxima de los usuarios debería ser de*** [redacted] B ***para acceder al servicio que nos ocupa, es que se determinó aumentar el padrón vehicular, mediante los dos mecanismos detallados con anterioridad.***

[968] Folio 9668.
[969] Folios 9437 a 9455.
[970] Folios 1256 a 1270.

Eliminados: dos párrafos y dos palabras.

*Por otra parte, cabe aclarar que, **toda vez que Servicio de Excelencia, a la fecha en que se autorizó el aumento de padrón aún no había iniciado operaciones, ni resulto de la división de Sitio 300, dicha asociación no participo del incremento de** B **permisos repartidos de manera proporcional.** Sin embargo, al resultar ganadora de la subasta pública número SP-03/2008, se le otorgó el contrato que ampara* B *permisos de acceso a zona federal, sujetos a la acreditación del otorgamiento del permiso correspondiente por parte de la DGAF.* [sic]

26) Si el AICM ha otorgado a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicio de transporte federal de pasajeros, de y hacia el aeropuerto de los años 2008 a la fecha de emisión del presente oficio, autorizaciones para el aumento de unidades para la operación y explotación de este servicio, diversas a las autorizaciones a las que se hace referencia en el inciso a) del numeral 2.5. De ser el caso señale:

f) El mecanismo (adjudicación directa, subasta, concurso, etc.), por el cual fueron otorgadas las autorizaciones, y porque al existir la necesidad de aumentar el número de unidades para la prestación del servicio se implementó dicho mecanismo y no otro.

- ***No se implementó mecanismo alguno de adjudicación, dichos permisos derivaron de las negociaciones sostenidas para la división de la empresa Sitio 300.***
- ***Se consideró la asignación de** B **contratos distribuidos de manera proporcional entre las agrupaciones que derivaron de Sitio 300.***

g) Los criterios o requisitos que las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicios de autotransporte federal de pasajeros, de y hacia el aeropuerto, tuvieron que cubrir para tener el beneficio de la autorización para el aumento del número de unidades. De estar contenidos dichos criterios o requisitos en algún documento proporcione copia certificada del mismo.

- ***Los criterios y/o requisitos que se establecieron para el otorgamiento de dicho aumento, se basaron en que se repartirían** B **permisos de manera proporcional a las empresas que resultaran de la división de Sitio 300, por lo que los requisitos que deberían cumplir son los relativos al propio permiso expedido por la SCT y derivar de la división de la señalada agrupación.***

h) Cual fue el procedimiento seguido por el AICM para efectos de tomar la decisión de otorgar una autorización y quien o quienes fueron los encargados de tomar dicha decisión.

- *La subdirección de Terminal llevó a cabo las negociaciones correspondientes con los permisionarios, adicionalmente, **el consejo de Administración del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., autorizó dicho incremento vehicular.***

i) De ser el caso, el nombre de las empresas, entidades, asociaciones o personas a quienes no se les haya otorgado una autorización, especificando la fecha y los motivos por los que no se concedió la misma.

- ***La empresa a la que no se le otorgó la autorización fue Excelencia, toda vez que todavía no prestaba los servicios y no derivó de la división de Sitio 300 conforme al acuerdo del Consejo de administración** […] [énfasis añadido]".*[971]

El desahogo referido, conforme a lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

[971] Folios 9450 y 9451.

Eliminado: cuatro palabras.

En este sentido, las manifestaciones anteriormente transcritas, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituyen confesiones en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, por lo que tienen el valor probatorio descrito en los artículos 96, 197, 199 y 200, todos de dicho ordenamiento, y constituyen prueba plena en contra del AICM. Por su parte, dicho documento tiene valor probatorio para los demás emplazados, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

Del análisis a la prueba descrita, de acuerdo con el dicho del representante legal del AICM, se hace evidente lo siguiente:

1) En adición a la subasta pública número SP-03/2008, el Consejo de Administración del AICM determinó aumentar el padrón vehicular a través del otorgamiento de autorizaciones a diversas AGRUPACIONES, derivado de las necesidades aeroportuarias como la creciente afluencia de pasajeros que incrementaba año con año.
2) No se implementó mecanismo alguno de adjudicación y dichos permisos derivaron de las negociaciones sostenidas para la división de la empresa SITIO 300.
3) Se consideró la asignación de B contratos distribuidos de manera proporcional entre las agrupaciones que derivaron de SITIO 300.
4) Los criterios y/o requisitos que se establecieron para el otorgamiento de dicho aumento, se basaron en que se repartirían B permisos de manera proporcional a las empresas que resultaran de la división de SITIO 300, por lo que los requisitos que deberían cumplir son los relativos al propio permiso expedido por la SCT y derivar de la división de la señalada agrupación.
5) EXCELENCIA no participó del incremento de los ciento ochenta permisos repartidos supuestamente de manera proporcional a algunas de las AGRUPACIONES, toda vez que a la fecha en que se autorizó el aumento de padrón aún no había iniciado operaciones, ni resulto de la división de SITIO 300 conforme al acuerdo del Consejo de administración.

En este tenor, se observa que el AICM confiesa expresamente que existió un incremento de por lo menos ciento ochenta UNIDADES sin existir metodología alguna para la asignación de las mismas, que dichas UNIDADES fueron repartidas supuestamente entre las AGRUPACIONES que resultaron de la división de SITIO 300, y que además dicho incremento fue autorizado por el propio Consejo de Administración del AICM; con la confesión anterior se demuestra que se establecieron distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al asignar a las AGRUPACIONES UNIDADES utilizando criterios o metodologías distintas.

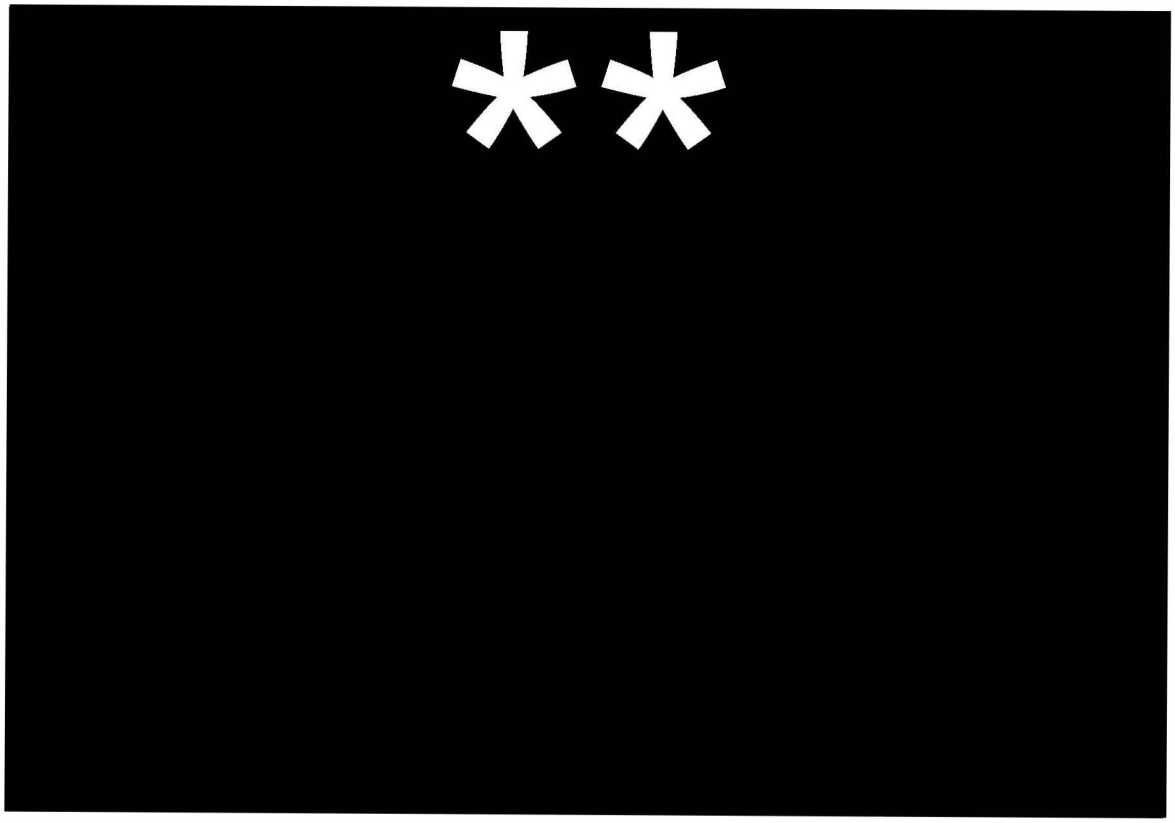
C.2. Otorgamiento diferenciado de descuentos o quitas.

De diversa información contenida en el EXPEDIENTE, proporcionada por la denunciante, las emplazadas y la recabada por la AI durante el procedimiento de investigación, se desprenden las siguientes pruebas:

Eliminado: cuatro palabras.

27. Elemento aportado por la ciencia[972] consistente en la copia simple del documento denominado "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACION DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 24 DE SEPTIEMPRE DE 2009.*". Dicho documento fue presentado como anexo veinte junto con el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[973]

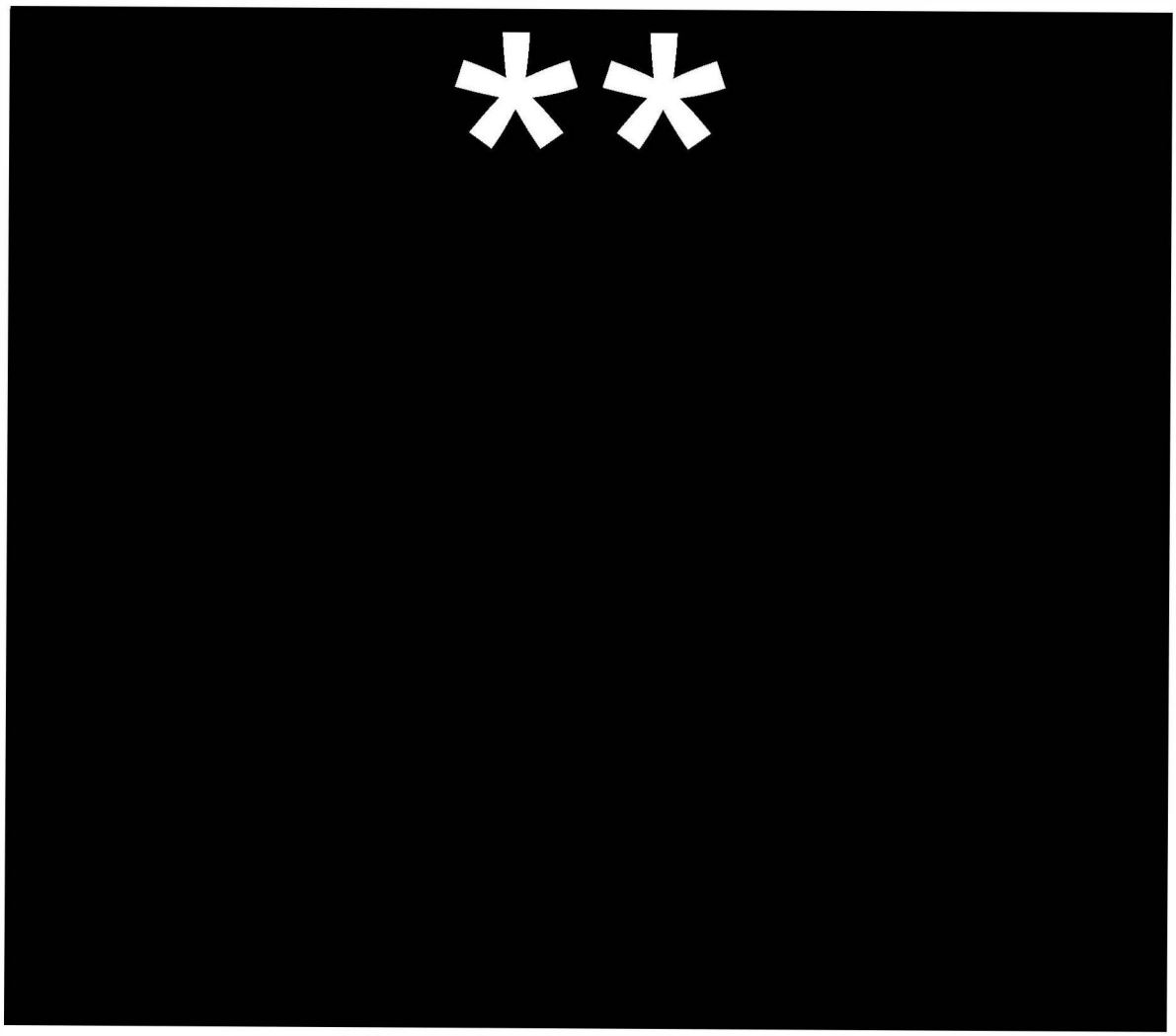
En dicho documento se advierte, que en el punto siete de la orden del día se propuso discutir el "*7.- BENEFICIO TEMPORAL EN EL PAGO DE CONTRAPRESTACIONES POR VIRTUD DE LA COYUNTURA, INFLUENZA Y DESACELERACIÓN ECONÓMICA, A LAS CONTRAPRESTACIONES ACTUALES DE LOS 3 SECTORES QUE OPERAN EN LA TERMINAL 1 Y 2 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO*".[974] En este sentido, en la parte conducente de dicho documento se señaló lo siguiente:



Eliminado: tres párrafos y doce palabras.

[972] Folios 10543 a 10574.
[973] Folios 9437 a 11287.
[974] Folio 10544.
[975] Folios 10558, 10559 y 10561.

Adicionalmente, en dicho documento se señalaron los requisitos para el descuento antes referido, de la siguiente manera:



Dicha prueba demuestra que el Consejo de Administración del AICM acordó que se aplicaría un descuento del [redacted], durante [redacted] meses, en el ejercicio fiscal dos mil nueve, en las contraprestaciones mensuales vigentes a los prestadores del SERVICIO DE TAXI, en virtud del virus de la influenza ANH1N1; estableciendo como requisito, que para estar en posibilidad de recibir este beneficio, invariablemente deberían estar al corriente en sus obligaciones de pago y en la presentación de sus garantías.

Asimismo, se especificó que el período de reducción para aplicar el beneficio anterior, se llevaría a cabo en los [redacted] meses siguientes en que se verificara el cumplimiento de las obligaciones, siempre y

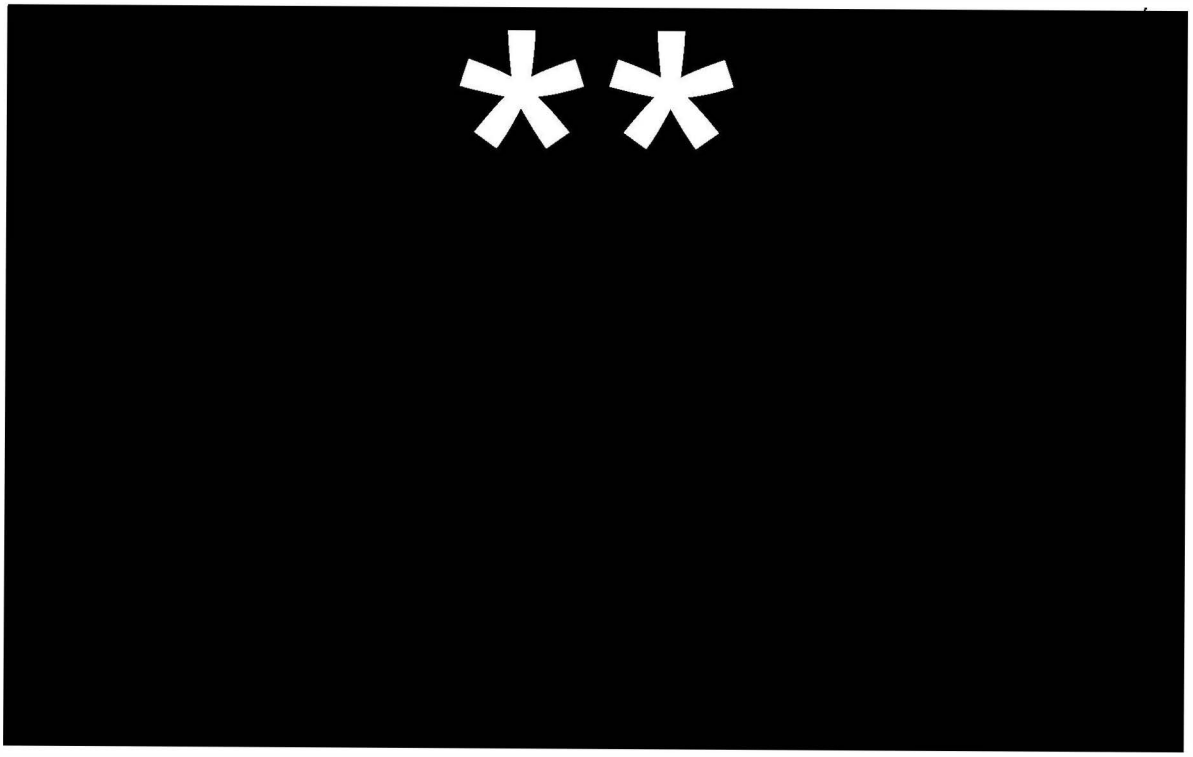
[976] Folios 10570 a 10572.

Eliminado: siete párrafos y diecinueve palabras.

cuando dicho período no rebasara lo devengado en el ejercicio fiscal del dos mil nueve; y se estableció que en los en los casos en que aplicara el beneficio, de forma retroactiva, éste se ejecutaría a través de una nota de crédito.

28. Elemento aportado por la ciencia[977] consistente en la copia simple del documento denominado "*ACTA DE LA CONTINUACIÓN DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. CELEBRADA EL 07 DE OCTUBRE DE 2010*". Dicho documento fue presentado como anexo junto con el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[978]

En dicho documento se advierte que el objeto de dicha sesión ordinaria era "[…] *continuar con la Tercera Sesión Ordinaria del año* [dos mil diez] […]".[979] En consecuencia, de la lectura de dicho documento se sigue lo siguiente:



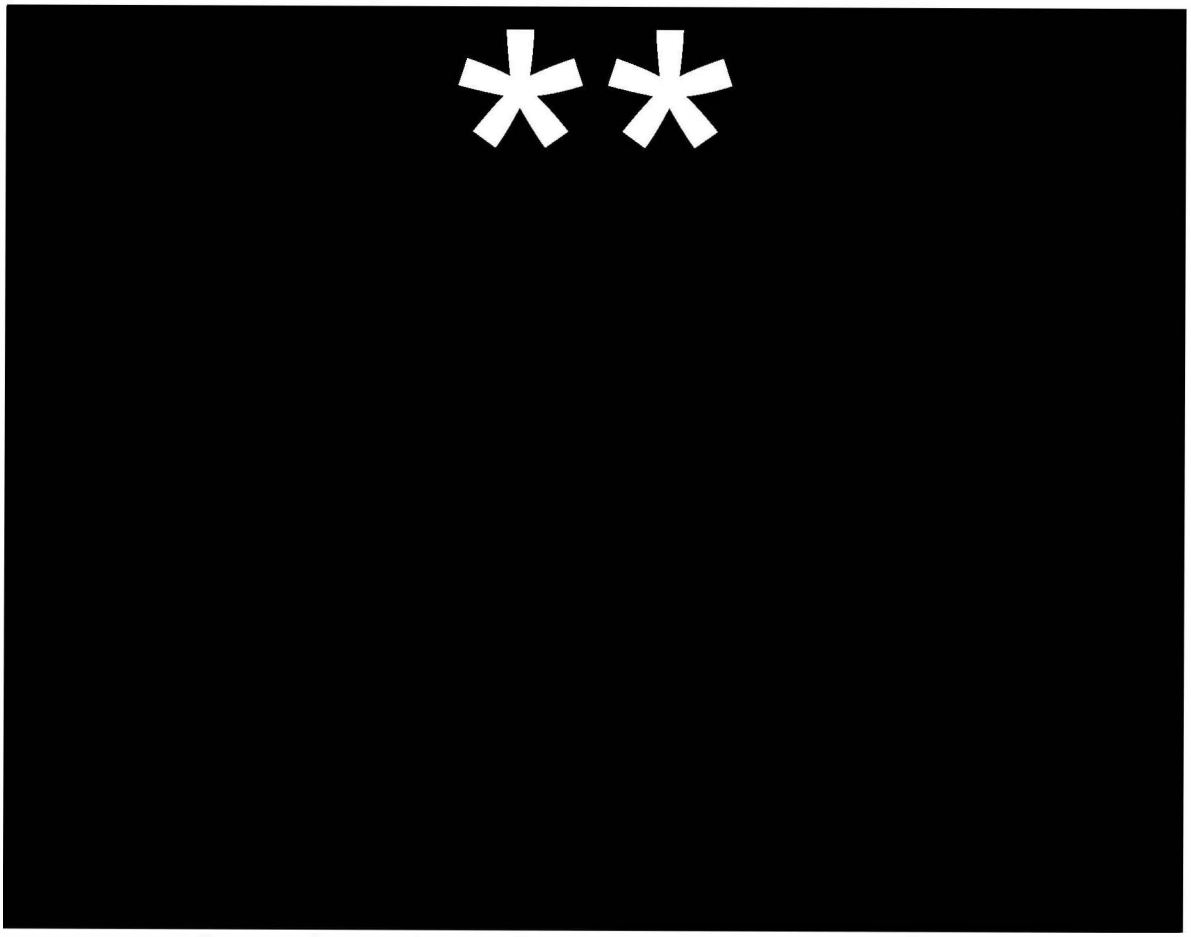
[977] Folios 10575 a 10594.
[978] Folios 9437 a 11287.
[979] Folio 10575.

Eliminado: cuatro párrafos, un renglón y dos palabras.

Federal de Entidades Paraestatales, ***autorizan la aplicación de los criterios y beneficios establecidos por virtud de la suspensión de operaciones del Grupo Mexicana.***

Se aprobó por unanimidad [énfasis añadido]".[980]

Adicionalmente, en dicho documento se señalaron los montos de los descuentos y los requisitos para la aplicación del mismo, de la siguiente manera:



Dicha prueba acredita que el Consejo de Administración del AICM acordó aplicar un descuento del B por ciento por concepto de contraprestaciones para los prestadores del SERVICIO DE TAXI en el año dos mil diez, con motivo del cese de operaciones de las aerolíneas que en su momento componían a Grupo Mexicana y que la aplicación de dichos descuentos sería aprobada, en cada caso, por el COCOSA, siempre que se cumpliera con los requisitos establecidos para tal efecto, dentro de los que se encontraba, estar al corriente en todas sus obligaciones de pago con el AICM al cierre del mes de agosto de dos mil diez.

[980] Folios 10580 a 10582.
[981] Folios 10591 y 10592.

Eliminado: dos párrafos y ciento cincuenta y nueve palabras.

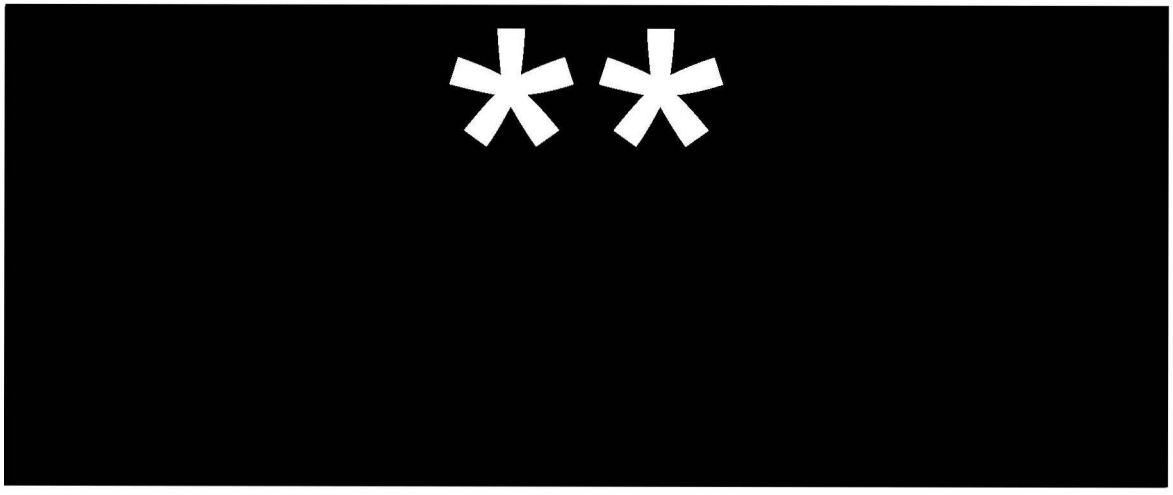
Ahora bien, los documentos identificados con los numerales **27** y **28** son elementos aportados por el descubrimiento de la ciencia, por lo que con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, deben valorarse en términos de los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC. Así, al ser elementos que carecen de la certificación a que hace referencia el artículo 217 del CFPC, la valoración queda al prudente arbitrio judicial.

Dado que dichos documentos fueron aportados por el propio AICM, con fundamento en el artículo 207 del CFPC, se considera que los mismos prueban plenamente en su contra, pues al haber sido aportados por dicho emplazado, lleva implícita la afirmación de que la información contenida en dicha copia simple coincide con la realidad,[982] además de que su autenticidad no se ha puesto en duda durante la tramitación del EXPEDIENTE; asimismo, dicho elemento tiene valor probatorio para las AGRUPACIONES, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

29. Elemento aportado por la ciencia[983] consistente en la copia simple del documento sin título y sin fecha del cual se advierte que se refiere a la "*PRÓRROGA PARA LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE APOYO PARA CLIENTES DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. (AICM) AFECTADOS POR LA SUSPENSIÓN DE OPERACIONES DE LAS AEROLÍNEAS QUE COMPONEN GRUPO MEXICANA: COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V., MEXICANA INTER, S.A. DE C.V. Y AEROVÍAS CARIBE, S.A. DE C.V.*". Dicho documento fue presentado como anexo junto con el escrito entregado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[984]

Eliminado: dos párrafos.

De dicho documento se advierte lo siguiente:



[982] Sirven de apoyo los siguientes criterios emitidos por el PJF antes transcritos, de rubros: "***COPIAS FOTOSTATICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE***" y "***COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO***", a los cuales se remite en obvio de repeticiones.
[983] Folios 10595 y 10596.
[984] Folios 9437 a 9455.

**

Eliminado: ocho párrafos y dos palabras.

[redacted] **

Del documento anterior se advierte que el Consejo de Administración del AICM acordó seguir aplicando descuentos a los prestadores de servicios del AEROPUERTO, por un periodo de [redacted] meses a partir de la propia autorización, y que dicho descuento sería del [redacted] Lo anterior se hizo con motivo del cese de operaciones de las aerolíneas que en su momento componían a Grupo Mexicana, sin que se advierta qué requisitos eran los necesarios para tener acceso a dichos descuentos ni la fecha en que se tomó dicha determinación.

El documento señalado, con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye un elemento aportado por la ciencia en términos de los artículos 93, fracción VII, y 188 del CFPC, toda vez que se trata de una copia simple, por lo que se le da el valor que le otorgan los artículos 197 y 217 del CFPC; en este sentido, al tratarse de una copia simple que no cumple con los requisitos que establece el artículo 217 del CFPC para constituir prueba plena, como la certificación que acredite el lugar, tiempo y circunstancias en que fue realizada, debe adminicularse con otros elementos para tener valor probatorio. Dado que dicho documento fue aportado por el propio AICM mediante su escrito presentado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, con fundamento en el artículo 210 del CFPC, se considera que el mismo prueba plenamente en su contra, pues al haber sido aportado por dicho emplazado lleva implícita la afirmación de la existencia de su original y en este sentido que coincide con el mismo,[986] además de que su autenticidad no se puso en duda durante la tramitación del EXPEDIENTE.

30. Desahogo[987] al requerimiento de información número DGIPMR-CFCE-2014-004[988] de once de marzo de dos mil catorce, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce,[989] del que se desprende lo siguiente:

Eliminado: un párrafo y cuatro palabras.

---

[985] Folios 10595 y 10596.

[986] Sirven de apoyo los siguientes criterios emitidos por el PJF antes transcritos, de rubros: "***COPIAS FOTOSTATICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE***" y "***COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO***", a los cuales se remite en obvio de repeticiones.

[987] Folios 9437 a 9455.

[988] Folios 1256 a 1270.

[989] En el numeral 2.19 del requerimiento de información señalado, se requirió al AICM lo siguiente: "*2.19 Señale si el AICM ha otorgado a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicios de autotransporte federal de pasajeros, de y hacia el AEROPUERTO, de los años dos mil ocho a la fecha de emisión del presente oficio, algún tipo de descuento, quita o beneficio. De ser el caso, señale: - - - - - a) En qué consistió el descuento, quita o beneficio, y en relación con qué servicio del AICM fue otorgado. - - - - b) Si hubo una solicitud para su otorgamiento o fue por iniciativa propia del AICM. En caso de existir solicitud, proporcionar una copia certificada de la misma. - - - - - c) La forma en que se dio a conocer la existencia del descuento, quita o beneficio a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicios de autotransporte federal de pasajeros, de y hacia el AEROPUERTO. De existir algún tipo de comunicado proporcionar copia certificada del mismo. - - - - - d) Quiénes fueron los beneficiados. - - - - - e) Las fechas, desglosando por día, mes y año, en que fueron otorgados. - - - - - f) La temporalidad del descuento, quita o beneficio, esto es si se otorgó por tiempo limitado o de forma indefinida. - - - - - g) Las causas, motivos o circunstancias por las que se otorgaron. - - - - - h) Los criterios que el AICM tomo en consideración para efectos de otorgar o no el descuento, quita o beneficio. - - - - - i) Cuál fue el procedimiento seguido por el AICM para efectos de tomar la decisión de otorgar o no el descuento, quita o beneficio y quién o quiénes fueron los encargados de tomar dicha decisión. - - - - - j) De ser el caso, el nombre de las empresas,*

"[…] 27) Si el AICM ha otorgado a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicios de autotransporte federal de pasajeros, de y hacia el aeropuerto, de los años 2008 a la fecha de emisión del presente oficio, algún tipo de descuento quita o beneficio.

b) Si hubo una solicitud para su otorgamiento o fue por iniciativa propia del AICM, En caso de existir una solicitud, proporcionar una copia certificada de la misma.

No existe una solicitud para otorgar descuentos.

*Asimismo, **me permito señalar que en el caso de los descuentos aprobados con motivo de la desaceleración económica por el impacto del virus de la influenza. ocurrido en 2009. se autorizó un descuento del** [redacted] **durante tres meses**, los que fueron aplicados por la Subdirección de Terminal con la temporalidad y señalada* [sic], *derivado de la afectación sufrida por cada agrupación, pues al contar con mayor número de unidades, mayor resultaba el menoscabo y en ese sentido se aplicaron temporalidades diferenciadas.*

*Sin embargo, **el Consejo de Administración en su tercera Sesión Ordinaria de fechas** [redacted] **a consecuencia del cese de operaciones de Mexicana de Aviación** [sic], **aprobó durante un** [redacted] **se realizara un descuento del** [redacted] **sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal a las agrupaciones y empresas de taxis** [redacted]*

Por su parte, y por lo que corresponde al descuento ocasionado con motivo del cierre de operaciones de Mexicana de Aviación [sic], *existe también una diferencia en la temporalidad en la que se aplicó, pues al ocurrir únicamente afectación en la Terminal uno, la afectación no implicó las mismas consecuencia* [sic] *para cada agrupación, razón por la cual, la Subdirección de Terminal, consideró procedente la aplicación del descuento en las condiciones citada* [sic].

[…]

28) En el inciso:

c) La forma en que se dio a conocer la existencia del descuento, quita o beneficio a las empresas, entidades, asociaciones o personas que prestan servicios de autotransporte federal de pasajeros, de y hacia el aeropuerto, de existir algún tipo de comunicado proporcionar copia certificada del mismo.

***No existió algún tipo de comunicado informado de un descuento o quita a las empresas, únicamente se cuenta con los acuerdos del Consejo de Administración** del cual se remite* [sic] *las actas correspondientes.*

29) En el inciso:

f) La temporalidad del descuento, quita o beneficio, esto es si se otorgó por tiempo limitado o de forma indefinida.

El descuento sobre el importe de la contraprestación otorgado por motivo de la influenza estuvo limitado a un periodo de tres meses, mientras que en caso de mexicana** [sic] **fue de** [redacted] **de acuerdo a lo aprobado en el Consejo de Administración.

30) En el inciso:

g) Las causas, motivos o circunstancias por las que se otorgaron.

---

entidades, asociaciones o personas a quienes no se haya otorgado un descuento, quita o beneficio, especificando la fecha y los motivos por los que no se concedió el mismo".

Eliminado: un renglón y treinta y un palabras.

Las causas que motivaron el descuento fueron en principio, el impacto económico y social ocasionado por el virus de la influenza, posteriormente el cierre las operaciones de la empresa Mexicana de Aviación [sic].

31) En el inciso:

i) Cuál fue el procedimiento seguido por el AICM para efectos de tomar la decisión de otorgar o no el descuento, quita o beneficio y quien y quienes fueron los encargados de tomar dicha decisión.

La decisión fue tomada y aprobada por el Consejo de Administración, la Subdirección de Terminal como área administradora de los contratos, debía evaluar que los clientes estuvieran al corriente en todas sus obligaciones y responsabilidades contractuales (sin adeudo, con garantías de cumplimiento y pólizas de seguro entregadas en tiempo y forma) [sic]

*Por lo que corresponde a los incisos II, III y IV del presente punto me permito señalar que, **en el caso de los descuentos aprobados con motivo de la desaceleración económica ocasionada con motivo del virus de la influenza, los descuentos fueron aplicados por la Subdirección Terminal con la temporalidad señalada, derivado de la afectación sufrida por cada agrupación, pues al contar con mayor número de unidades mayor resultaba el menoscabo y en ese sentido se aplicaron temporalidades diferenciadas.***

*Por su parte, y **por lo que corresponde al descuento ocasionado con motivo del cierre de operaciones de Mexicana de Aviación*** [sic], ***existe también una diferencia en la temporalidad en la que se aplicó, pues al ocurrir únicamente afectación en la Terminal uno, la afectación no implicó la*** [sic] ***mismas consecuencia*** [sic] ***para cada agrupación, razón por la cual, la Subdirección de Terminal, consideró procedente la aplicación del descuento en las condiciones citada*** [sic].

Cabe hacer mención que los descuentos señalados en la tabla detallada en el escrito de [redacted] *son los mismos que se realizaron con motivo de la desaceleración económica ocasionada por el virus de la influenza y por el cierre de operaciones de las empresas que conforman el Grupo Mexicana de Aviación* [sic], *así como la precisión de porque se otorgaron en fechas diferidas, en distintos meses y años, se detalla en la tabla señalada en el punto 27.*

32) En el inciso:

j) De ser el caso, el nombre de las empresas o entidades, asociaciones o personas a quienes se haya otorgado un descuento, quita o beneficio, especificando la fecha y los motivos por los que no se concedió el mismo.

Las empresas que no obtuvieron descuento fueron: [redacted]

A los clientes que mantenían algún juicio en contra de AICM, adeudo y/o no habían cumplido con la entrega de la garantía no se les brindo el beneficio de los descuentos*, por lo que* [redacted]

El desahogo referido, conforme a lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. En este aspecto, las manifestaciones realizadas por el AICM mediante escrito presentado en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, en respuesta al oficio

[990] Folios 9451 a 9454.

Eliminado: dos renglones y diecinueve palabras.

DGIPMR-CFCE-2014-004, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituyen confesiones en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, por lo que tienen el valor probatorio descrito en los artículos 96, 197, 199 y 200, todos de dicho ordenamiento, y constituyen prueba plena en contra del AICM. Por su parte, dichas manifestaciones también forman prueba plena en contra de los emplazados toda vez que no objetaron la prueba que se analiza.

Así, las manifestaciones transcritas muestran que el AICM otorgó descuentos de manera diferenciada y discrecional a las AGRUPACIONES respecto de las contraprestaciones que estas debían enterar al AICM por el SERVICIO DE ACCESO, de acuerdo a lo siguiente:

a) No existieron solicitudes para otorgar descuentos, ni tampoco existió algún tipo de comunicado informado de un descuento o quita a las AGRUPACIONES; únicamente se cuenta con los acuerdos del Consejo de Administración.

b) La Subdirección de Terminal como área administradora de los contratos, debía evaluar que los clientes estuvieran al corriente en todas sus obligaciones y responsabilidades contractuales (sin adeudo, con garantías de cumplimiento y pólizas de seguro entregadas en tiempo y forma).

c) A los clientes que mantenían algún juicio en contra de AICM, adeudo y/o no habían cumplido con la entrega de la garantía no se les brindo el beneficio de los descuentos.

d) En el caso de los descuentos aprobados con motivo de la desaceleración económica por el impacto del virus de la influenza, ocurrido en dos mil nueve, se autorizó un descuento del [redacted] durante [redacted] meses.

e) Los descuentos aprobados con motivo del virus de la influenza fueron aplicados por la Subdirección Terminal considerando la afectación sufrida por cada agrupación, en virtud del número de UNIDADES con el que contaban, pues "*al contar con mayor número de unidades, mayor resultaba el menoscabo y en ese sentido se aplicaron temporalidades diferenciadas*".

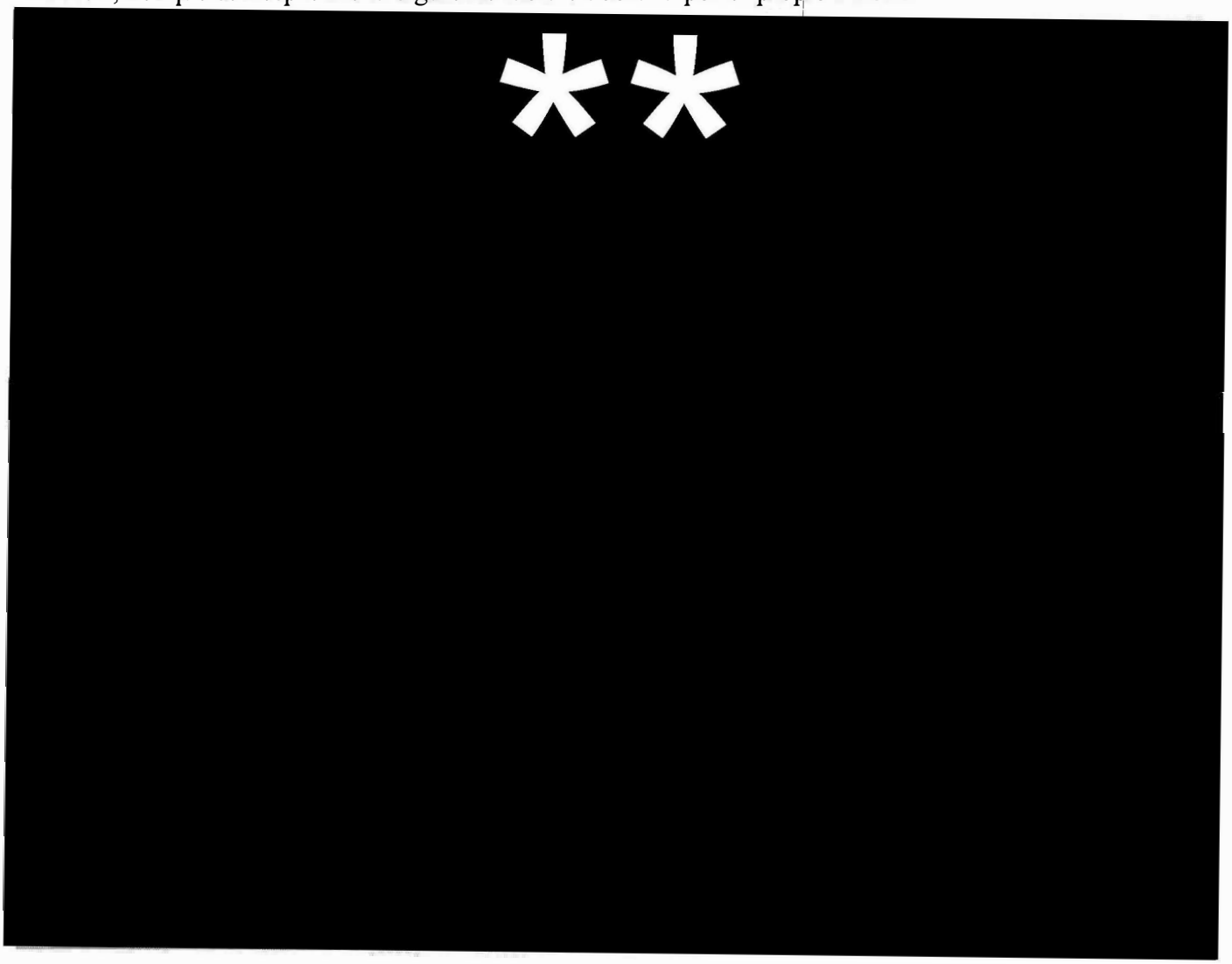
f) De acuerdo con las manifestaciones anteriores, las empresas que no obtuvieron descuento fueron [redacted] sin embargo, como se advierte más adelante en la prueba identificada con el numeral **31**, PORTO TAXI sí fue beneficiado con ambos descuentos en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO.

g) En el caso de los descuentos aprobados a consecuencia del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, se aprobó durante un periodo de [redacted] meses un descuento del [redacted] sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal a [redacted]

h) En el caso de los descuentos con motivo del cierre de operaciones de Mexicana de Aviación, también existe una diferencia en la temporalidad en la aplicación, pues "*al ocurrir únicamente afectación en la Terminal uno, la afectación no implico la* [sic] *mismas consecuencia* [sic] *para cada agrupación, razón por la cual, la Subdirección de Terminal, consideró procedente la aplicación del descuento en las condiciones citada*[s]".

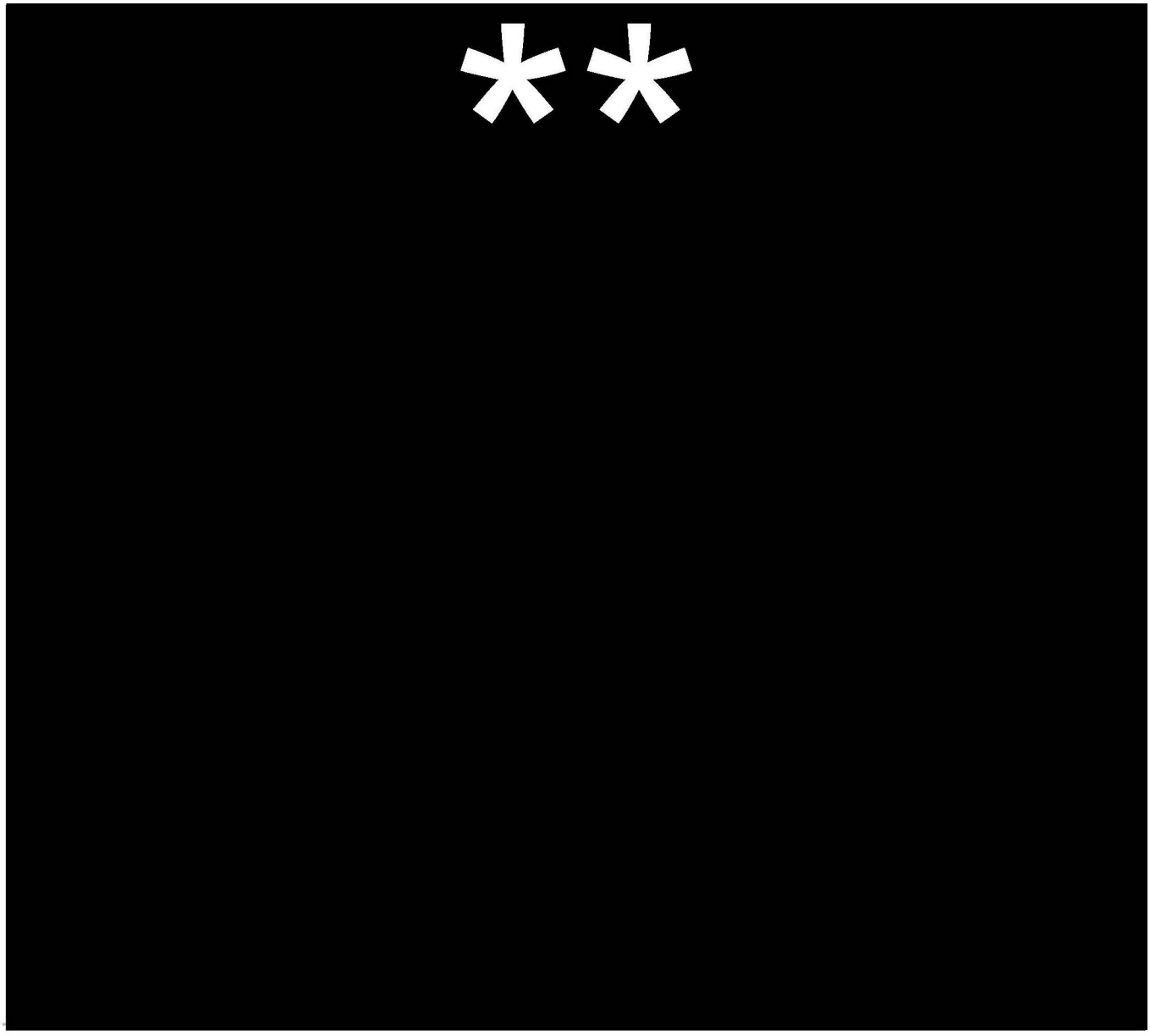
Eliminado: veintiséis palabras.

31. Elemento aportado por la ciencia[991] consistente en un disco compacto presentado como anexo uno al desahogo del requerimiento de información número DGIPMR-CFCE-2014-004[992] de once de marzo de dos mil catorce, entregado por el AICM en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce,[993] el cual contiene un documento en formato *Excel* denominado "*descuentos a las empresas en 2009*", del que se desprende la siguiente tabla elaborada por el propio AICM:



Eliminado: una tabla completa.

[991] Folios 9456 y 9457.
[992] Folios 1256 a 1269.
[993] Folios 9437 a 9455.
[994] La información proporcionada por el AICM presenta una incongruencia de lo que se expone en el contenido de la tabla y la explicación de la misma en la NOTA. Del ejemplo expuesto por AICM se desprende que PORTO TAXI se puso al corriente en sus pagos hasta **julio de dos mil diez** por lo que el descuento se le dio hasta **agosto del mismo año**, sin embargo de la información contenida en la tabla se puede observar que PORTO TAXI contó con el 20% (veinte por ciento) de descuento desde el mes de **febrero y hasta el mes de abril de dos mil diez**.



Eliminado: una tabla completa.

El disco compacto referido constituye un elemento aportado por la ciencia, por lo que con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, debe valorarse en términos de los artículos 93, fracción VII, 188, 197, 210-A y 217 del CFPC. En este sentido, en términos del artículo 210-A del CFPC, para valorar la fuerza probatoria de la información contenida en el disco compacto se debe considerarse lo siguiente: [i] la fiabilidad del método por el que fue generada, comunicada, recibida o archivada; [ii] si es posible atribuir a las personas obligadas el contenido de la información relativa; y [iii] la posibilidad de que la información sea accesible para su ulterior consulta.

El valor probatorio del disco compacto referido es pleno, toda vez que la información fue generada por el propio AICM[995] para dar contestación al oficio DGIPMR-CFCE-2014-004[996] de once de marzo de dos mil catorce, es posible atribuir al AICM el contenido de dicho documento y se presume la veracidad de su contenido porque el propio AICM lo acompañó a su escrito de quince de septiembre de dos mil quince como anexo;[997] y finalmente porque la información contenida en el disco compacto referido está disponible para su ulterior consulta, puesto que forma parte integral de las constancias que obran en el EXPEDIENTE. Asimismo, ninguno de los emplazados puso en duda su autenticidad.

Derivado de lo anterior, la prueba referida demuestra por un lado los periodos en que se otorgaron los descuentos a las AGRUPACIONES y permite identificar a qué AGRUPACIONES se otorgaron descuentos, advirtiendo que EXCELENCIA no se vio beneficiada de los descuentos.

Por otro lado, es evidente que los descuentos otorgados en dos mil nueve y dos mil diez tuvieron una duración que no coincide con la temporalidad señalada en los documentos descritos en los numerales **27** y **28**. Asimismo, se observa que los descuentos o quitas en favor de las AGRUPACIONES fueron aplicados en temporalidades distintas, de forma discrecional y diferenciada en lo que respecta a la duración de los mismos.

De la tabla se advierte que el descuento del B por ciento sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del virus de la influenza ANH1N1 en dos mil nueve, se otorgó a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por una duración de B meses.

Asimismo, de esta tabla también se advierte que el descuento del B sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del cese de operaciones de "*Mexicana de Aviación*", se otorgó a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por un periodo de B meses.

Finalmente, se advierte que el descuento otorgado en virtud de la ampliación de prórroga con motivo del cese de operaciones de las aerolíneas que en su momento componían a Grupo Mexicana, por un monto equivalente al B por ciento sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, se otorgó a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por un periodo de B meses.

Derivado de lo anterior, las pruebas identificadas con los numerales **27 a 31** del presente apartado, acreditan que el Consejo de Administración del AICM autorizó el otorgamiento de descuentos a las AGRUPACIONES por las contraprestaciones en el SERVICIO DE ACCESO, con motivo de dos eventos: 1)

---

[995] Sirven de apoyo los siguientes criterios emitidos por el PJF antes transcritos, de rubros: "***COPIAS FOTOSTATICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE***" y "***COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO***", a los cuales se remite en obvio de repeticiones.
[996] Folios 1256 a 1270.
[997] Folios 9437 a 9455.

Eliminado: cuarenta y cuatro.

de la emergencia sanitaria derivada del virus de influenza ANH1N1; y 2) del cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias.

C.3. Igualdad de condiciones.

El OPR indica que se reúnen los supuestos establecidos en el artículo 10, fracción X de la LFCE derivado de que además de haber realizado esa asignación u otorgamiento de forma diferenciada, ello se hizo con respecto a agentes económicos que se encuentran en igualdad de condiciones. El OPR sustenta la igualdad de condiciones en diversas circunstancias.

Por lo que hace al incremento de UNIDADES, el OPR refiere que si se consideraran válidos los requisitos que señaló el AICM para el incremento de UNIDADES —respecto a que sólo debían otorgarse los aumentos a quienes ya estuvieran prestando servicios, resultaran de la división de SITIO 300 y cumplieran con los requisitos de la SCT—, NUEVA IMAGEN, CONFORT y YELLOW CAB cumplían con dichas especificaciones; sin embargo, el OPR identifica que "*en el año dos mil diez no se le otorgaron nuevas UNIDADES a* [redacted] [y] *en dos mil once no se benefició a* [redacted] *con un incremento;* [y] *en dos mil trece se* [aumenta] *el parque vehicular a* [redacted] *y* [...] *en el año de dos mil catorce el único beneficiado* [fue] [redacted]' con lo cual concluye que los incrementos no se reparten con base en un criterio uniforme ni proporcionalmente, incluso sin considerar el caso de EXCELENCIA.

Además, el OPR indica que existe igualdad de condiciones en tanto se cumpla con los requisitos para prestar el SERVICIO DE TAXI. Así, refiere: i) contar con permisos otorgados por la SCT; ii) tener suscrito o poder suscribir con el AICM un contrato de SERVICIO DE ACCESO, y iii) cumplir con los requisitos técnicos que se derivan de la normativa, sustentándose en lo que indicó el AICM. El OPR concluye que "*son dos los instrumentos que comprenden*" todos los elementos señalados para poder prestar el servicio: i) permiso otorgado por la SCT y ii) poder suscribir con el AICM un contrato para el acceso a la zona federal del AEROPUERTO. En el mismo OPR se hace referencia a los permisos otorgados por la SCT que obran en el EXPEDIENTE y a los contratos celebrados entre el AICM y algunos PERMISIONARIOS, contratos que también obran en el EXPEDIENTE en los cuales se regulan las condiciones y el pago por contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO. Finalmente, el OPR presenta una Tabla "8" en la que se observa la equivalencia en las condiciones contractuales entre las AGRUPACIONES y EXCELENCIA.

Por otra parte, el OPR refiere a lo que señaló el AICM como justificación para la diferencia entre el otorgamiento de quitas y descuentos e indica que a PORTO TAXI se le otorgaron descuentos por más tiempo a pesar de que tenía menos UNIDADES que NUEVA IMAGEN a pesar de que ambas cumplían con los parámetros establecidos por el AICM.

Así las cosas, se procede al análisis de esos elementos:

32. Documentales públicas[998] consistentes en las copias certificadas de ochocientos setenta y cinco permisos para operar el servicio de autotransporte federal de pasajeros en el AEROPUERTO,

[998] Folios 1993 a 6646 y 7779 a 8422.

Eliminado: catorce palabras.

pertenecientes a diversos PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES. Dichos documentos fueron proporcionados por la SCT mediante escritos presentados en la OFICIALÍA los días primero de abril[999] y veintiocho de mayo,[1000] ambos de dos mil catorce, en desahogo a los oficios DGIPMR-CFCE-2014-003[1001] y DGIPMR-CFCE-2014-018,[1002] respectivamente.

Dichos documentos señalan el nombre y domicilio del permisionario, el puerto marítimo o el aeropuerto federal al que están asignados los permisos, la cantidad y tipo de UNIDADES que ampara, así como el lugar y fecha de expedición del permiso.

Adicionalmente, dichos documentos establecen las "*CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN*", de las cuales se desprende lo siguiente:

- No implican exclusividad en la explotación del SERVICIO DE TAXI.
- Las UNIDADES serán dotadas de la tarjeta de circulación, placas metálicas y calcomanías de identificación sujetándose al procedimiento de expedición, reposición o revalidación que determine la SCT.
- Los equipos destinados por los PERMISIONARIOS a la prestación del SERVICIO DE TAXI deben reunir las condiciones que señale la SCT.
- Entre las obligaciones de los PERMISIONARIOS frente a la SCT están las siguientes: [i] cumplir con los preceptos de la LCPAF, del RAFSA, el Reglamento de Tránsito de Carreteras Federales,[1003] del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación,[1004] las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, así como las disposiciones técnicas y administrativas que dicte la SCT.
- Entre las causas de revocación del permiso de la SCT se encuentran, entre otras, las siguientes: [i] por prestar un servicio distinto al autorizado; [ii] por ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello; [iii] por violación reiterada de las "*CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN*" así como de las obligaciones establecidas en la LCPAF, el RAFSA, el Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Reglamento de Tránsito de Carreteras Federales, el Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, así como las disposiciones técnicas y administrativas que dicte la SCT.

Por otra parte, de algunos de los permisos emitidos por la SCT se advierte que una de las causales por las cuales la SCT puede revocar el permiso a los PERMISIONARIOS tienen la obligación de mantener vigente con el administrador del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, el contrato o convenio que garantice el uso de suelo en la zona federal del puerto o aeropuerto.

---

[999] Folios 1981 a 1983.
[1000] Folios 7777 y 7778.
[1001] Folios 1256 a 1270.
[1002] Folio 7738.
[1003] Publicado en el DOF el veintidós de noviembre de dos mil doce.
[1004] Publicado en el DOF el dos de septiembre de mil novecientos ochenta y ocho.

Asimismo, en algunos de los permisos emitidos por la SCT se advierte que una de las obligaciones de los PERMISIONARIOS frente a la SCT en el caso de servicio de transportación terrestre de o hacia los puertos marítimos y aeropuertos (donde se encuentra incluido el SERVICIO DE TAXI) consiste en presentar el convenio con el administrador del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate.

Los documentos señalados, al haberse presentado en copias certificadas, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, son documentales públicas en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituyen prueba plena respecto de la autorización de la SCT a diversos PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AICM, así como de las obligaciones contenidas en dichos permisos.

Esta prueba está vinculada con la prueba identificada con el numeral **4** de la presente resolución, consistente en el permiso otorgado por la SCT en favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO DE TAXI; así, de la comparación realizada entre los permisos de los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES y del permiso que detenta EXCELENCIA se observa que está sustentado probatoriamente lo señalado en el OPR respecto a la igualdad de condiciones entre las AGRUPACIONES y EXCELENCIA, así como la igualdad de condiciones entre las propias AGRUPACIONES desde el punto de vista de los requisitos para prestar el SERVICIO DE TAXI.

33. Desahogo[1005] al requerimiento de información formulado mediante el oficio número DGIPMR-CFCE-2014-004[1006] de once de marzo de dos mil catorce, presentado por el AICM en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, del que se desprende que:

**

Eliminado: cinco párrafos.

[1005] Folios 9437 a 9455.
[1006] Folios 1256 a 1270.
[1007] Folio 9440.

El desahogo referido, conforme a lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

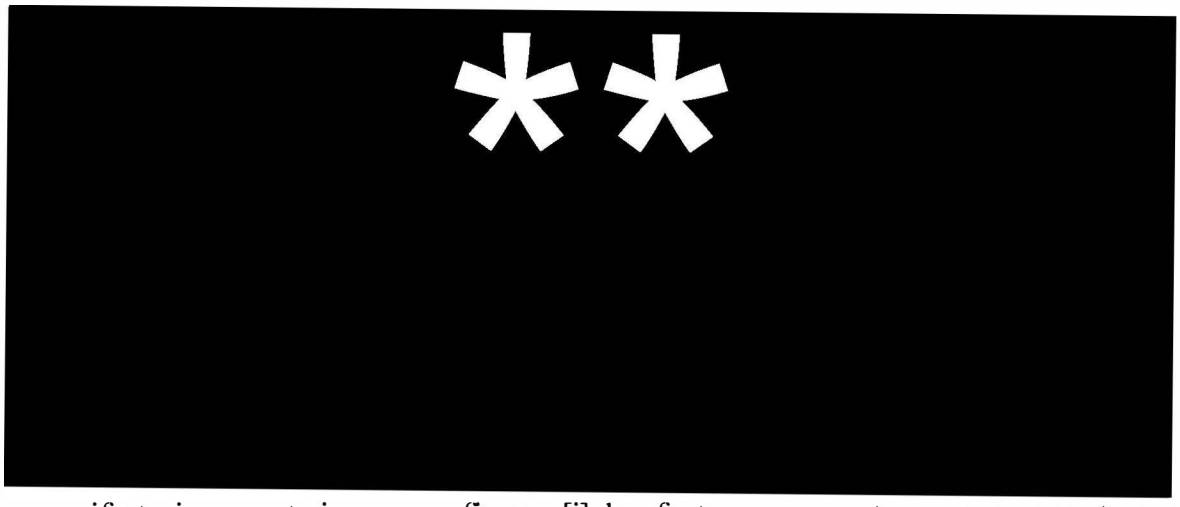
En este sentido, las manifestaciones transcritas, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituyen confesiones en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, por lo que tienen el valor probatorio descrito en los artículos 96, 197, 199 y 200, todos de dicho ordenamiento, y constituyen prueba plena en contra del AICM. El hecho de que el AICM haya presentado dicho documento, implica que tiene valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC. Por su parte, dicho documento tiene valor probatorio para los demás emplazados, al no haberlo objetado en términos del artículo 205 del CFPC.

Del análisis a la prueba descrita en este apartado se concluye que de acuerdo con el dicho del AICM, para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI es necesario: [i] contar con el permiso otorgado por la SCT; [ii] pertenecer a alguna agrupación de taxistas que opere en el AEROPUERTO (únicamente las personas físicas que cuenten con permiso); y [iii] suscribir el convenio de acceso a zona federal con el AICM.

En este tenor, se observa que las AGRUPACIONES y EXCELENCIA cuentan con los permisos otorgados por la SCT para prestar el servicio de autotransporte federal de pasaje con origen o destino en el AEROPUERTO (directamente o a través de sus permisionarios); asimismo, cuentan con los convenios de acceso a zona federal y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI suscritos con el AICM; y finalmente, respecto del requisito de pertenecer a alguna de las AGRUPACIONES, se interpreta que dicha obligación no resulta aplicable a EXCELENCIA puesto que como lo señaló el propio AICM por conducto de su representante legal, se exige dicha característica "*Para efectos de organización y control de la prestación del servicio*",[1008] es decir, "*con el objeto de llevar una mejor organización y tratar con los representantes la forma de trabajo y las problemáticas que podamos tener*",[1009] lo anterior de acuerdo con lo manifestado por el Subdirector de Terminal y Transporte en la comparecencia valorada en el numeral siguiente; así, en el caso de EXCELENCIA no resulta necesaria la pertenencia a una agrupación para efectos de organización, puesto que posee un permiso que le faculta para prestar el SERVICIO DE TAXI con hasta trescientas UNIDADES.

34. Declaración[1010] realizada en la comparecencia celebrada en la oficinas de la COFECE el veintinueve de enero de dos mil quince, ordenada mediante oficio número COFECE-AI-DGIM-2015-006, emitido el ocho de enero de dos mil quince, con el objeto de obtener la declaración del Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM, quien entre otras cuestiones, manifestó lo siguiente:

[1008] *Ídem.*
[1009] Folio 30752.
[1010] Folios 30748 a 30763.



En las manifestaciones anteriores se refieren: [i] los factores que se tomaron en cuenta para el incremento de UNIDADES en favor de algunas AGRUPACIONES; y [ii] los mecanismos de negociación que utilizaron las AGRUPACIONES para la celebración de sus respectivos convenios con el AICM y el incremento de UNIDADES.

Así las cosas, se advierte que si bien es cierto que dicha acta de comparecencia es un documento público al haber sido realizada por un funcionario en el ejercicio de sus funciones, el cual esta investido de fe pública; y a su vez el Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM es un empleado de dicho agente económico, lo cierto es que dichas manifestaciones no constituyen valor pleno como documental pública ni como confesional del AICM. Lo anterior es así ya que de la lectura de dicha prueba se advierte que no se cumple con los requisitos previsto en el artículo 199, fracciones I y III del CFPC, toda vez que la citada acta de comparecencia no se hizo constar si el Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM contaba con facultades de representación del AICM, para que así sus manifestaciones puedan valorarse como una confesional de dicho emplazado.

En este sentido, al no haber más declarantes respecto de los mismos hechos con los que se permita hacer la valoración de la declaración con fundamento en el artículo 215, fracción I del CFPC, se considera que la misma proviene de un testigo singular cuyo testimonio tendría que valorarse en su integridad con otras pruebas.[1012]

Eliminado: tres párrafos.

[1011] Folio 30752 a 30754.

[1012] Resulta aplicable por analogía la siguiente tesis jurisprudencial del Segundo Tribunal Colegiado del Vigésimo Circuito: "***TESTIGO ÚNICO Y TESTIGO SINGULAR. DIFERENCIAS***. *En el procedimiento penal se reconoce como medio de prueba la testimonial. Ahora bien, cuando se desahoga la declaración respectiva, podemos encontrar la figura del testigo único y la del singular, las cuales difieren entre sí en cuanto al número de personas que presenciaron el hecho sobre el cual declaran. En esa tesitura, el testigo singular surge a la vida jurídica cuando existe pluralidad de personas que percibieron la realización de un hecho, pero éste se pretende probar dentro del procedimiento sólo con la declaración de uno de ellos. Mientras que la figura del testigo único se presenta cuando el hecho que se pretende probar se soporta en el dicho de la única persona que lo presenció*". Época: Novena Época. Registro: 174829. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXIII, Junio de 2006. Materia(s): Penal. Tesis: XX.2o. J/15. Página: 1090.

En consecuencia de lo anterior, con fundamento en el artículo 216 del CFPC, se procede a valorar el contenido de las manifestaciones realizadas por el Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM en el acta de comparecencia anteriormente descrita. Por una cuestión de orden y método, se procede a separar cada hecho en lo particular para determinar el valor probatorio de los mismos.

Pregunta once: elementos que consideró el AICM para determinar el incremento de UNIDADES a cada una de las AGRUPACIONES en los últimos cinco años.

La manifestación del Subdirector de Terminal del AICM refiere que entre dos mil ocho y dos mil nueve hubo un aumento de UNIDADES para todas las empresas que prestaban el SERVICIO DE TAXI, el cual fue proporcional al número de UNIDADES con los que contaba cada una de las AGRUPACIONES, a excepción de SITIO 300 y EXCELENCIA, las cuales no recibieron incremento de UNIDADES. Sin embargo, según la propia declaración del Subdirector de Terminal del AICM, no se otorgaron UNIDADES a SITIO 300 pero dicho agente económico ha solicitado el incremento de UNIDADES autorizado y al respecto se celebró el contrato correspondiente; por otra parte, manifestó que a EXCELENCIA no se le otorgaron incrementos de UNIDADES por ser una empresa la titular del permiso otorgado por la SCT, a diferencia de las AGRUPACIONES, en las que los PERMISIONARIOS son los titulares de las autorizaciones otorgadas por la SCT, aunado al hecho de que la denunciante no pagaba sus contraprestaciones.

En este sentido, al ser una manifestación que no reúne los requisitos del artículo 216 del CFPC, debe adminicularse con otros elementos del EXPEDIENTE para tener valor probatorio. Luego, si se toma en cuenta la confesión realizada por el representante legal del AICM, analizada en el numeral **23** del presente apartado, cuyos razonamientos se tienen aquí por reproducidos como si a la letra se insertasen, se concluye que el AICM autorizó el aumento de UNIDADES utilizando distintos criterios en favor de algunas de las AGRUPACIONES.

Asimismo, la declaración aquí valorada se adminicula con las pruebas referidas en los numerales **24** y **25**, consistentes en las documentales de los convenios celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM y éste y los PERMISIONARIOS, en los que se incluyeron cláusulas anticompetitivas respecto del incremento de UNIDADES y con las confesiones de las AGRUPACIONES respecto de la aceptación de la suscripción de los mismos, respectivamente, cuyos razonamientos, análisis y valoración se tienen aquí por reproducidos como si a la letra se insertasen, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Las manifestaciones contenidas en declaración realizada por el Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre del AICM, descritas en el presente numeral, se valoran acudiendo a las reglas del CFPC; tienen valor probatorio pleno toda vez que están debidamente relacionadas con otros elementos de convicción que obran en el EXPEDIENTE. Además, dichas manifestaciones contenidas en la declaración están sustentadas en el conocimiento y la veracidad del Subdirector de Terminal del AICM por tratarse de hechos relacionados directamente con sus funciones como empleado del AICM;[1013] asimismo, dicha persona tiene el criterio suficiente para juzgar los actos y hechos sobre

[1013] Página 46 del OPR.

los que declara y no se advierte que haya sido coaccionado de ninguna manera para contestar en determinado sentido, y que su declaración es clara y precisa por la forma en que narró los hechos; y finalmente, porque lo declarado se encuentra adminiculado con otras pruebas que forman parte del EXPEDIENTE.[1014]

35. Documentales privadas[1015] consistentes en el original de los convenios, y en su caso, los respectivos convenios modificatorios que ha celebrado el AICM con las AGRUPACIONES y EXCELENCIA. Dichos instrumentos jurídicos fueron presentados por el AICM en el escrito entregado en OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce, por virtud del cual el AICM respondió al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGIPMR-CFCE-2014-004.[1016]

Así las cosas, se observa que en todos los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES se pactó la obligatoriedad de las "*Condiciones Generales de Operación para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros con Origen o Destino en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México*".[1017] En este sentido, en los contratos que celebró el AICM con NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300, respectivamente, se señaló lo siguiente:

[redacted]

A su vez, en el contrato que celebró el AICM con CONFORT se señaló lo siguiente:

[redacted]

Eliminado: dos párrafos.

[1014] Resulta aplicable por analogía la siguiente jurisprudencia: "***TESTIGO ÚNICO. REQUISITOS QUE DEBE REUNIR PARA FUNDAR UNA SENTENCIA CONDENATORIA.*** *Por regla general, en el procedimiento penal una sentencia condenatoria no puede sustentarse en el dicho de un solo testigo. Sin embargo, para que* ***el testimonio de la única persona que presenció los hechos ilícitos soporte una sentencia condenatoria, es menester que el mismo ofrezca garantía de conocimiento y veracidad tal que sea capaz de convencer con su dicho, bien sea por la evidente razón de haber conocido los hechos o por determinadas circunstancias personales que lo conviertan en un testigo insospechable de parcialidad. Por lo que el juzgador, a efecto de determinar si la manifestación del testigo único reúne tales características deberá atender a la forma en que se desarrollaron los hechos, a las circunstancias de su realización, a las particularidades que revista tanto el testigo como su declaración y, además, a que lo testificado por éste se encuentre adminiculado con el resto de las pruebas indirectas que determinen fehacientemente la responsabilidad penal que se le atribuye al sentenciado.*** *De donde se sigue que si de autos se advierte que por la hora y forma de comisión del hecho delictivo, éste se realizó en presencia de un solo testigo; que no se advierte que trate de perjudicar al quejoso; y, además, que su manifestación se encuentre adminiculada con el resto de las pruebas existentes en el sumario, por tanto, es evidente que el testimonio de éste adquiere valor preponderante y, por ende, es suficiente para fincar responsabilidad penal al quejoso en la comisión del delito que se le reprocha.* [énfasis añadido]". Tesis: XX.2°.J/16; 9ª época; SJF; TCC; Tomo XXIII, Junio de dos mil seis; Pág. 1078; Registro: 174830.

[1015] Folios 9458 a 9724 y 9777 a 10129.

[1016] *Ídem*.

[1017] Folios 9463 y 9464 respecto de NUEVA IMAGEN; 9618 y 9619 respeto de YELLOW CAB; 9664 y 9665 respecto de CONFORT; 9781 y 9782 respecto de SITIO 300; 9960 y 9662 respecto de EXCELENCIA; 10042 y 10043 respecto de PORTO TAXI.

[1018] Folios 9465 respecto de NUEVA IMAGEN; 9548 respecto de YELLOW CAB y 9783 respecto de SITIO 300.

[1019] Folio 9667.

Por su parte, en el contrato que celebró el AICM con EXCELENCIA se estipuló:

**

Finalmente, en el contrato que celebró el AICM con PORTO TAXI se señaló lo siguiente:

**

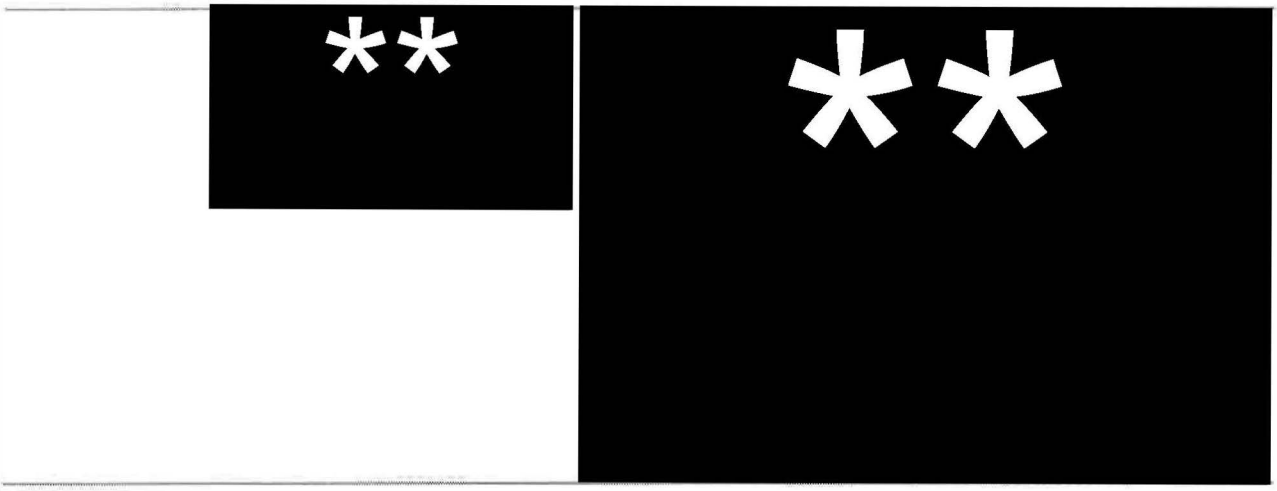
En este sentido, del análisis de los contratos señalados, se advierte que, tal como señaló el OPR, existe similitud en las cláusulas correspondientes, lo que confirma que las AGRUPACIONES y EXCELENCIA, por lo que hace a sus obligaciones con el AICM, se encuentran en igualdad de condiciones. Para esos efectos, se reitera la tabla 8 del OPR:

Comparativo de las cláusulas de los contratos celebrados entre AICM y las AGRUPACIONES

Agrupaciones	Derechos	Obligaciones
YELLOW CAB NUEVA IMAGEN CONFORT SITIO 300	**	**
EXCELENCIA	**	

[1020] Folio 9964.
[1021] Folio 10044.

Eliminado: dos párrafos y trescientas cinco palabras.



Fuente: Elaboración de la AI con base en información visible a fojas 9458 a 10129 del EXPEDIENTE.

En consecuencia, las documentales señaladas en el presente numeral, conforme lo establecido en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, tienen valor probatorio pleno en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento. En efecto, el hecho de que el AICM haya presentado dichos documentos implica que tienen valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; asimismo, prueban contra las AGRUPACIONES al no haber objetado dichos documentos en términos del artículo 205 del CFPC.

C.4. Otros elementos.

Ahora bien, en el OPR se señala que una negociación realizada entre el AICM y SITIO 300, la cual fue plasmada en el "*SEGUIMIENTO DEL ACUERDO CA-AICM/040708-009 CORRESPONDIENTE A LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA, CELEBRADA EL 4 DE JULIO DE 2008 DEL CONSEJO DE ADMINSITRACIÓN*", tuvo tal injerencia que se puede vincular con la inclusión de las cláusulas preferentes en su convenio, así como los incrementos en el parque vehicular que inhiben el proceso de competencia y libre concurrencia. Por ello, a continuación se procede a valorar dicho elemento probatorio.

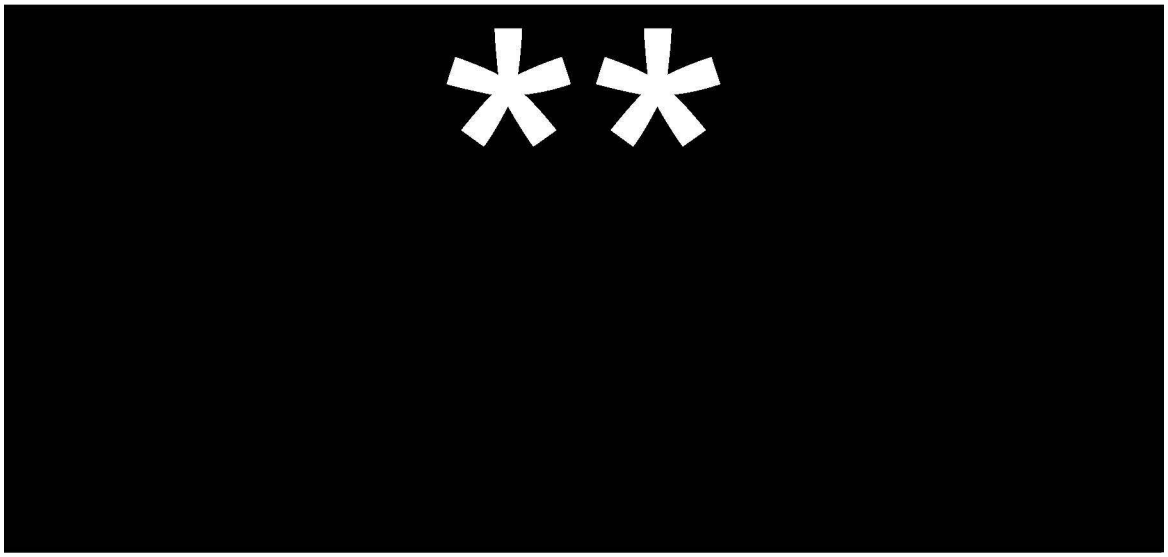
36. Documental privada[1022] consistente en la copia cotejada por el titular de la notaría número quince del DF, del documento titulado "*CONTRATOS DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS, EN LA MODALIDAD DE TAXIS. - - - - -SEGUIMIENTO DEL ACUERDO NÚMERO CA-AICM/040708-009 CORRESPONDIENTE A LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA, CELEBRADA EL 4 DE JULIO DE 2008 DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN*". Dicho documento fue anexado al escrito presentado en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis,[1023] por medio del cual el AICM pretendió dar

[1022] Folios 36907 a 36915.
[1023] Folios 35771 a 36996.

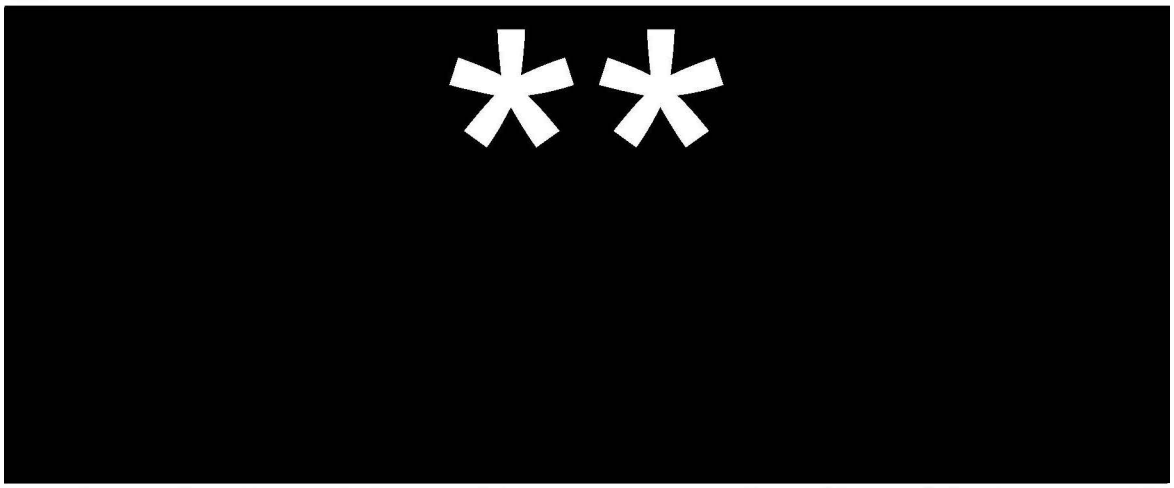
Eliminado: ciento sesenta y cinco palabras.

cumplimiento al requerimiento de información y documentos formulado en el oficio DGAJ-CFCE-2016-001.

En dicho documento se advierte que hay un apartado denominado "*Situación de las negociaciones*", en el que señaló lo siguiente:



Asimismo, se advierte que hay un apartado denominado "*Reacciones de Sitio 300*", en el que señaló lo siguiente:



Dicha prueba, confirma lo señalado en el OPR, respecto a que SITIO 300 trató de ejercer presión para obtener condiciones preferentes en su respectivo convenio, es decir, confirma que los agentes

Eliminado: ocho párrafos.

[1024] Folios 36909 y 39910.
[1025] Folios 36912 y 36913.

económicos ya establecidos claramente resintieron la entrada de EXCELENCIA y los incentivó a exigir mayores prestaciones para compensar esa entrada.

El documento anterior al haberse presentado en copia certificada, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE, es una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, y se le da el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205 y 208 del mismo ordenamiento, en virtud de que cumple con el requisito previsto en el artículo 217 de éste, ya que el documento contiene una certificación de una autoridad que tuvo a la vista el documento original del cual se tomó la copia certificada, dándole así el carácter de una documental privada.

En este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC, forma prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor. Esta prueba se adminicula con la prueba identificada con el numeral **23** para demostrar el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal, que a su vez trajo el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI.

B. Análisis de las pruebas ofrecidas por los emplazados y admitidas durante el procedimiento seguido en forma de juicio

Mediante dos acuerdos emitidos el doce de noviembre de dos mil quince se admitieron algunas de las pruebas ofrecidas por el AICM, [1026] SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI,[1027] respectivamente. En este sentido, se procede a valorar las pruebas que fueron admitidas durante el procedimiento administrativo seguido en forma de juicio.

B.1 Pruebas ofrecidas por el AICM

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas por el AICM:

I. Documentales: (i) "[…] *copia certificada de la sentencia dictada el veintiuno de noviembre de dos mil doce por el Juez Sexto de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, en el Juicio Ordinario Mercantil* B […]"; (ii) "[…] *copia certificada de la sentencia dictada el treinta de abril de dos mil trece por el Tercer Tribunal Unitario en Materias Civil y Administrativa del Primer Circuito, en los autos del toca* B *y su acumulado* B "; (iii) "[…] *copia certificada de la sentencia dictada por el Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito el doce de septiembre de dos mil trece, en el Amparo Directo Civil* B […]"; (iv) "[…] *oficio número SRF/GCC/1027/15, con anexo, de once de septiembre de dos mil quince, signado por la Gerente de Crédito y Cobranza de la Subdirección de Recursos Financieros del AICM* […]"; (v) "[…] *oficio número SRF/GCC/0939/2015, con anexos, de catorce de agosto de dos mil quince, signado por la Gerente de Crédito y Cobranza de la Subdirección de Recursos Financieros del AICM* […]"; y (vi) "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el*

[1026] Todas las pruebas ofrecidas por el AICM fueron admitidas mediante acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince. Folios 34443 a 34448.

[1027] Todas las pruebas ofrecidas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI fueron admitidas mediante acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince. Folios 34449 a 34508.

Eliminado: cuatro palabras.

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" de noviembre de dos mil catorce, supuestamente elaborado por la Universidad Nacional Autónoma de México [...]".

II. Pericial: "*PERICIAL EN ECONOMÍA*" a cargo del PERITO.

A continuación se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

37. Documental pública[1028] consistente en la copia certificada de la sentencia dictada el veintiuno de noviembre de dos mil doce por el JUEZ SEXTO en el Juicio Ordinario Mercantil B promovido por EXCELENCIA en contra del AICM. De dicha resolución se desprende lo siguiente:

B

Con este documento el AICM pretende acreditar que:

"[...] *la DENUNCIANTE* [EXCELENCIA] *no se encuentra en igualdad de condiciones que las restantes AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI en este Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México, ya que* B ----- *Lo anterior, toda vez que el* B B

38. Documental pública[1032] consistente en la copia certificada de la sentencia dictada el treinta de abril de dos mil trece por el B Tribunal Unitario en Materias Civil y Administrativa del Primer Circuito, en los autos del toca B y su acumulado B con motivo de los recursos de apelación interpuestos por AICM y EXCELENCIA en contra de la sentencia señalada en el numeral anterior. De dicha resolución se desprende lo siguiente:

[1028] Folios 8991 a 9046.
[1029] Documental pública señalada en el numeral **3** del presente apartado de valoración de pruebas, consistente en el "*CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ CIUDAD DE MÉXICO, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE* [AICM] [...] *Y POR LA OTRA* [EXCELENCIA] [...]", de quince de septiembre de dos mil ocho.
[1030] Folios 9044 y 9045.
[1031] Páginas 44 y 45 de la contestación al OPR del AICM. Folios 34142 y 34143.
[1032] Folios 9047 a 9110.

Eliminado: un párrafo, cuatro renglones y treinta y un palabras.

B

Dicha prueba fue ofrecida por el AICM con la finalidad de demostrar que:

"[…] *la DENUNCIANTE* [EXCELENCIA] *no se encuentra en igualdad de condiciones que las restantes AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI en este Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México. - - - - Lo anterior, toda vez que* B

B

39. Documental pública[1035] consistente en la copia certificada de la sentencia dictada por el B Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito el doce de septiembre de dos mil trece, en el Amparo Directo Civil B, promovido por EXCELENCIA. De dicha resolución se desprende lo siguiente:

B

Asimismo, en la citada resolución se indica:

B

Dicha prueba fue ofrecida por el AICM con la finalidad de demostrar que:

"[…] *la DENUNCIANTE* [EXCELENCIA] *no se encuentra en igualdad de condiciones que las restantes AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI en este Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México. - - - - - Lo anterior, toda vez que* B

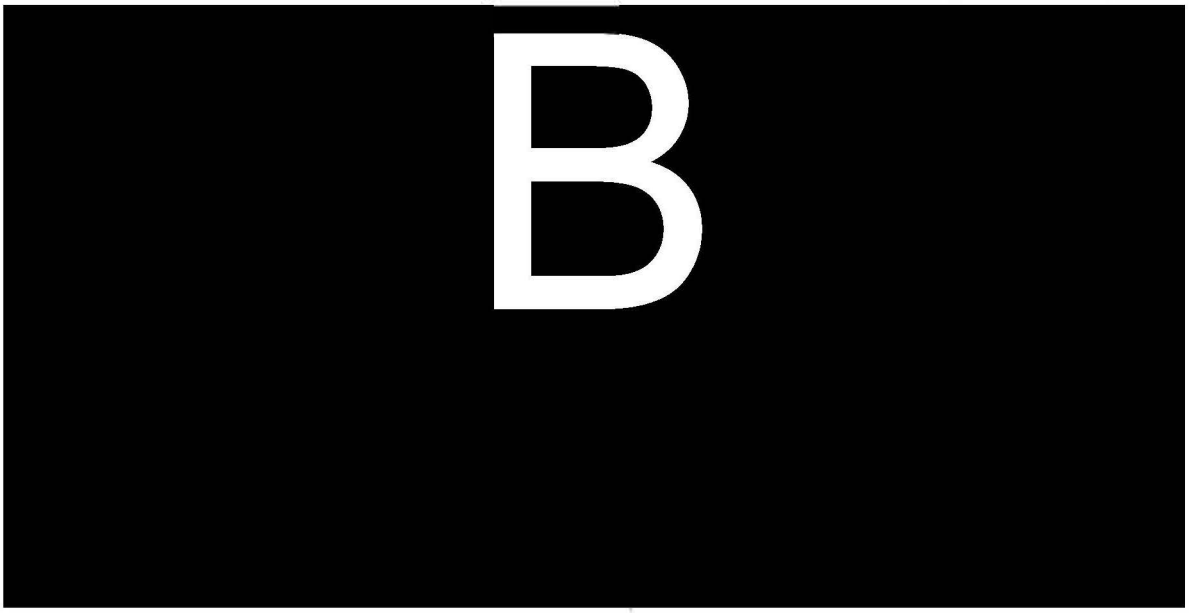
B

Eliminado: tres párrafos, ocho renglones y veintiséis palabras.

[1033] Folio 9110.
[1034] Folio 34143.
[1035] Folios 9127 a 9376.
[1036] Folios 9372 y 9373.
[1037] Folio 9374.
[1038] Páginas 45 y 46 de la contestación al OPR del AICM. Folios 34143 y 34144.

Los documentos señalados en los últimos tres numerales, al haberse presentado en copia certificada, con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, son documentales públicas en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituye prueba plena respecto de su contenido.

40. Documental privada[1039] consistente en el original del oficio SRF/GCC/1027/15, con anexo, de once de septiembre de dos mil quince, signado por la Gerente de Crédito y Cobranza de la Subdirección de Recursos Financieros del AICM. De dicho documento se desprende lo siguiente:



AICM ofreció el citado documento con la finalidad de demostrar que:

> "[...] *la DENUNCIANTE* [EXCELENCIA] *no se encuentra en igualdad de condiciones que las restantes AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI en este Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México.* [...] *se acredita que:* [sic] *la Gerencia de Crédito y Cobranza de esta Empresa, informó*



El documento señalado en el presente numeral al haberse presentado en original, con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 197,

Eliminado: un párrafo, seis renglones y cinco palabras.

[1039] Folios 34147 a 34162.
[1040] Folios 34147 y 34148.
[1041] Página 44 de la Contestación al OPR del AICM. Folio 34144.

203, 204 y 208 de ese ordenamiento, por tratarse de un documento privado con la supuesta firma autógrafa de la Gerente de Crédito y Cobranza del AICM, en el cual la supuesta autora informa sobre los adeudos que tiene EXCELENCIA con el AICM derivados de diversos contratos y conceptos. Sin embargo, las consideraciones de la autora no causan convicción a esta autoridad para acreditar las pretensiones del oferente de la prueba, ya que al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, sino sólo forma prueba de los hechos mencionados en él en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor y, para alcanzar fuerza probatoria, se requiere de su perfeccionamiento, situación que la emplazada no realizó. No obstante, en el EXPEDIENTE existen otras pruebas que demuestran la existencia de adeudos por parte de EXCELENCIA.

En cualquier caso, las pruebas identificadas con los numerales **37 a 40** **no son idóneas** para demostrar que EXCELENCIA se encontraba en una condición distinta en relación con las AGRUPACIONES ni mucho menos para controvertir la imputación realizada en contra del AICM, toda vez que de conformidad con las pruebas valoradas previamente, la conducta consistente en que el "*AICM ha establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al asignar a las AGRUPACIONES UNIDADES utilizando criterios o metodologías distintas*" se actualizó a partir de mayo de dos mil ocho (comprendiendo el PERIODO INVESTIGADO); así, en una parte del periodo en el que se actualizó la conducta imputada al AICM, específicamente de B, el convenio de EXCELENCIA se habría encontrado vigente, colmando así el requisito establecido en el artículo 10, fracción X de la LFCE, respecto de la igualdad de condiciones de los agentes económicos; esto tiene mayor fuerza, toda vez que del convenio de acceso a la zona federal que suscribieron EXCELENCIA y el AICM el quince de septiembre de dos mil ocho, y del CONVENIO TRANSACCIONAL se observa que en el antecedente "B se señaló lo siguiente: B B B B [énfasis añadido]",[1042] y además en la cláusula primera del CONVENIO TRANSACCIONAL se señaló lo siguiente: B B B [énfasis añadido] […]",[1043] EXCELENCIA no tenía adeudos con el AICM por el SERVICIO DE ACCESO.

Para evitar repeticiones innecesarias se remite al apartado "*Igualdad de condiciones*" de esta resolución. Asimismo, se reitera al AICM que la imputación realizada en su contra no sólo radica en la diferencia que hubiera existido entre el trato dado a las AGRUPACIONES con respecto a EXCELENCIA, sino en el trato diferenciado dado entre las propias AGRUPACIONES.

[1042] Folio 36965.
[1043] Folio 36971.

Eliminado: ciento treinta y dos palabras.

A su vez, respecto del aumento de [B] UNIDADES de PORTO TAXI en dos mil nueve, no es claro que dicho aumento haya seguido una proporcionalidad conforme a la presencia que PORTO TAXI tenía como prestador del SERVICIO DE TAXI, toda vez que la participación de mercado de dicho agente económico era del [B], y el aumento de UNIDADES hizo que dicho agente económico aumentara su participación de mercado en un [B], para quedar en [B] UNIDADES, lo cual representa una participación de mercado de [B]. En virtud de lo anterior, se considera que también se trató de forma diferenciada a PORTO TAXI porque no se le hizo una asignación proporcional de UNIDADES, pues el AICM no acreditó por qué se le asignó esa cantidad.

Adicionalmente, las pruebas referidas **no son idóneas** para controvertir la imputación realizada en contra del AICM consistente en que "*AICM ha establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al otorgar de forma diferenciada descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO*", ya que de conformidad con las pruebas valoradas previamente, la conducta señalada en este párrafo se presentó en tres eventos: 1) la emergencia sanitaria derivada del virus de influenza comúnmente conocido como "*AH1N1*" de octubre a diciembre de dos mil nueve; 2) el cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias del treinta y uno de septiembre de dos mil diez al treinta y uno de enero de dos mil once; y 3) la prórroga de los descuentos con motivo del cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias de febrero a mayo de dos mil diez,[1044] y como efectivamente EXCELENCIA incumplía con el requisito de estar al [B] se concluye que EXCELENCIA no se encontraba en las mismas condiciones que el resto de las AGRUPACIONES en este aspecto. Sin perjuicio de lo anterior, esta conclusión no es suficiente para destruir la imputación del AICM, ya que la misma no se basa exclusivamente en un trato diferenciado entre EXCELENCIA y las AGRUPACIONES, sino en el trato diferenciado del AICM hacia las propias AGRUPACIONES, por lo que, para evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*Igualdad de condiciones*" de esta resolución.

No pasa desapercibido ante esta COFECE que en la prueba señalada con el numeral **31** de esta resolución se infiere que PORTO TAXI tuvo [B] por las contraprestaciones del SERVICIO DE ACCESO y regularizó esa situación hasta el mes de julio de dos mil diez. En el desahogo al requerimiento de información número DGIPMR-CFCE-2014-004 presentado por el AICM en la OFICIALÍA el quince de septiembre de dos mil catorce se desprende que PORTO TAXI y EXCELENCIA no obtuvieron descuentos. Adicionalmente, de la prueba señalada en el numeral **27** de esta resolución se observa que los descuentos iniciaron a partir del mes siguiente en que se celebró el "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACION DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 24 DE SEPTIEMPRE DE 2009*". Por lo tanto, resulta claro que PORTO TAXI tuvo [B] y se le aplicaron descuentos de [B] cuando a

[1044] Páginas 67 a 82 del OPR.

Eliminado: treinta y nueve palabras.

decir del propio AICM, regularizó su situación hasta B En cualquier caso, para evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*Igualdad de condiciones*" de esta resolución.

41. Documental privada[1045] consistente en el original del oficio SRF/GCC/0939/2015, con anexos, de catorce de agosto de dos mil quince, signado por la Gerente de Crédito y Cobranza de la Subdirección de Recursos Financieros del AICM. De dicho documento se desprende lo siguiente:

B

AICM ofreció el citado documento con la finalidad de demostrar que:

> "[…] [CONFORT], *no se encuentra en igualdad de condiciones que las restantes AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI en este Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México.* […] *se acredita que:* [sic] *la Gerencia de Crédito y Cobranza de* [AICM], B
>
> B

El documento señalado en el presente numeral, al haberse presentado en original, con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 197, 203, 204 y 208 de ese ordenamiento, por tratarse de un documento privado con la supuesta firma autógrafa de la Gerente de Crédito y Cobranza del AICM, en el cual la supuesta autora informa sobre los B CONFORT con el AICM derivados de diversos contratos y conceptos. Sin embargo, las consideraciones de la autora no causan convicción a esta autoridad para acreditar las pretensiones del oferente de la prueba, ya que al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, sino sólo forman prueba de los hechos mencionados en él en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor y, para alcanzar fuerza probatoria, se requiere de su perfeccionamiento, situación que la emplazada no realizó.

Así las cosas, el medio probatorio analizado necesitaba adminicularse con algún otro medio de prueba por la emplazada, de lo contrario resultan meras manifestaciones gratuitas sin sustento lógico-jurídico alguno, por lo cual no tiene el alcance que pretende darle la emplazada.

Aunado a lo anterior, la documental **no es idónea** para demostrar que CONFORT no se encontraba en igualdad de condiciones en relación con las AGRUPACIONES. Lo anterior, en virtud de que del contenido de dicha documental únicamente se desprende que CONFORT B

B

Eliminado: un párrafo, dos renglones y veinticinco palabras.

[1045] Folios 34163 a 34169.
[1046] Folio 34163.
[1047] Páginas 46 y 47 de la contestación al OPR del AICM. Folios 34144 y 34145.

[redacted] respectivamente.

Derivado del periodo señalado [redacted] el documento valorado no es idóneo para probar que CONFORT se encontraba en una situación distinta en relación con las AGRUPACIONES, ni mucho menos para controvertir la imputación realizada en contra del AICM, toda vez que de conformidad con las pruebas valoradas previamente, la conducta consistente en que el "*AICM ha establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al asignar a las AGRUPACIONES UNIDADES utilizando criterios o metodologías distintas*" se actualizó en el periodo comprendido entre febrero de dos mil nueve y junio de dos mil catorce; así, durante todo este periodo CONFORT efectivamente se encontraba en igualdad de condiciones por lo que hace a los adeudos señalados por el AICM, colmando así el requisito establecido en el artículo 10, fracción X de la LFCE, respecto de la igualdad de condiciones de los Agentes Económicos. Para evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*Igualdad de condiciones*" de esta resolución.

Además, **no son idóneas** para controvertir la imputación realizada en contra del AICM consistente en que "*AICM ha establecido distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO al otorgar de forma diferenciada descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO*", ya que de conformidad con las pruebas valoradas previamente, la conducta señalada en este párrafo se presentó en tres eventos: 1) la emergencia sanitaria derivada del virus de influenza comúnmente conocido como "*AH1N1*" de octubre a diciembre de dos mil nueve; 2) el cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias del treinta y uno de septiembre de dos mil diez al treinta y uno de enero de dos mil once; y 3) la prórroga de los descuentos con motivo del cese de operaciones de MEXICANA y sus subsidiarias de febrero a mayo de dos mil diez,[1048] y en el documento que se analiza es claro que los [redacted] de CONFORT se calcularon hasta el veintiuno de agosto de dos mil quince, sin que quede claro si durante los periodos de tiempo en los que se otorgaron los descuentos, dicha persona moral tenía o no adeudos con el AICM, por lo que, para evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*Igualdad de condiciones*" de esta resolución.

Asimismo, se reitera al AICM que la imputación realizada en su contra no sólo radica en la diferencia que hubiera existido entre el trato dado a las AGRUPACIONES con respecto a EXCELENCIA y CONFORT, sino en el trato diferenciado dado entre las demás AGRUPACIONES.

42. Elemento aportado por la ciencia[1049] consistente en la copia simple del documento denominado: "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*" de noviembre de dos mil catorce, supuestamente elaborado por la UNAM. Del apartado identificado como "*Introducción*" de dicho elemento probatorio se desprende lo siguiente:

[redacted]

[1048] Páginas 67 a 82 del OPR.
[1049] Folios 30403 a 30582.

Eliminado: un párrafo, un renglón y ocho palabras.

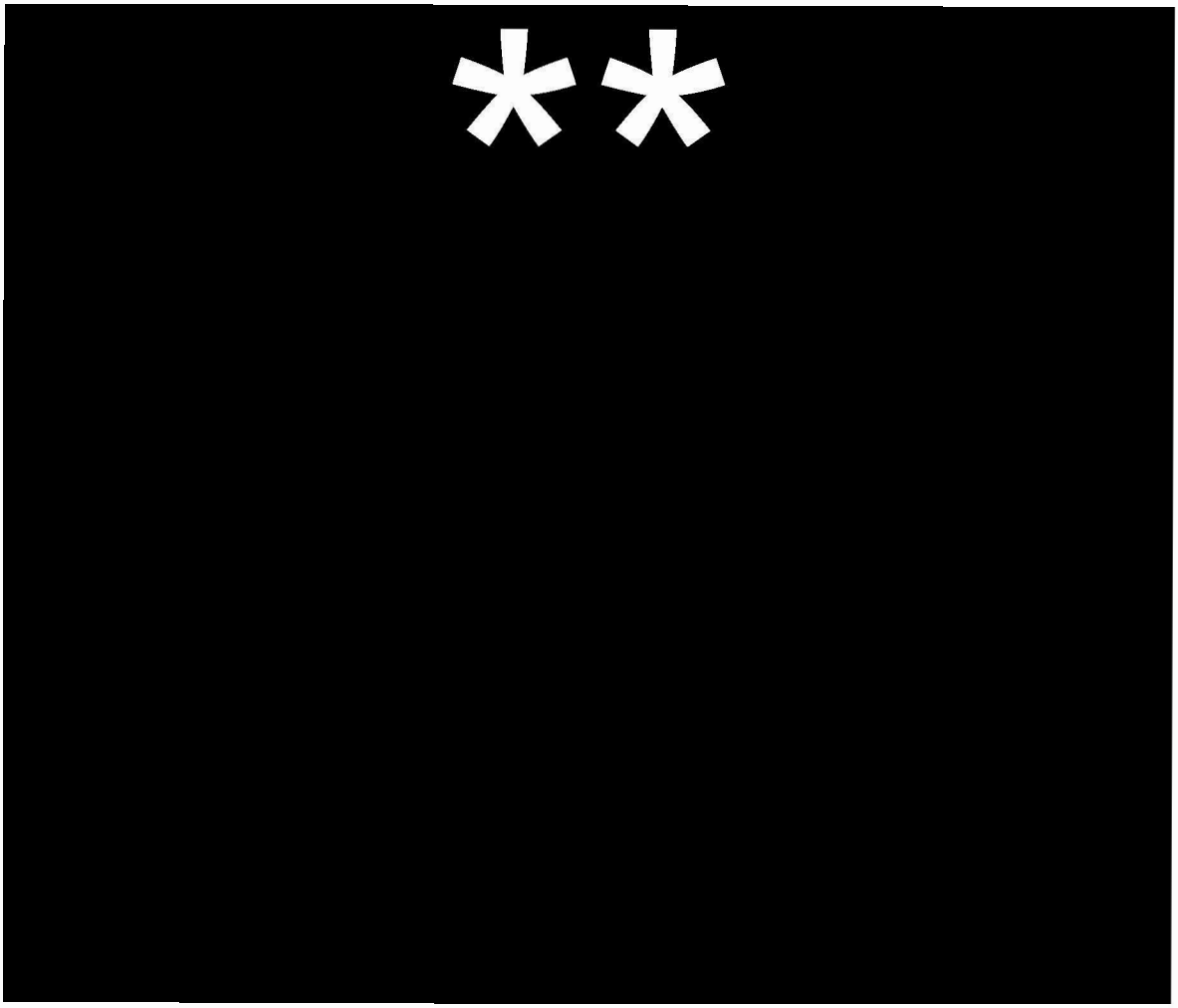
[redacted]

A su vez, del apartado identificado como "*IV Recomendaciones y conclusiones*" del documento analizado se desprende lo siguiente:

[redacted]

Eliminado: dos párrafos.

[1050] Folios 30419 y 30420.



Dicha prueba fue ofrecida con la finalidad de demostrar que:

> "[…] *3. El servicio de Taxi en el aeropuerto (servicio de transportación terrestres desde y hacia el aeropuerto que se les brinda a los usuarios finales) si tiene otros sustitutos de para trasladarse desde y hacia el aeropuerto como son; metro, metro bus, auto particular, taxi fuera del aeropuerto, taxi ejecutivo, taxi a través de una aplicación de celular (UBER)* […]";[1052] así como que: "[…] *por una parte, el servicio de transportación terrestre hacia este aeródromo no se limita a el* [sic] *SERVICIO DE TAXI, y en especial que Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. carece de poder sustancial en dicho mercado relevante, así como que con las presuntas conductas que se imputan a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., no se causa ningún efecto nocivo a dicho mercado, pues las tarifas se encuentran en un rango de precio bajo comparados con precios internacionales, mientras que la calidad del servicio se considera buena. - - - - - Lo anterior, toda vez que el* [sic] *dicho estudio se concluyó principalmente que:* B B

[1051] Folios 30578 a 30581.
[1052] Página 17 de la contestación al OPR del AICM. Folio 34115.

Eliminado: un párrafo, un renglón y trece palabras.

[redacted] B

Dicho documento constituye un elemento aportado por la ciencia, al haberse presentado en copia simple, por lo que con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, se le da el valor que le otorgan los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC. En este aspecto, se considera que dicho elemento prueba plenamente en contra del AICM en todo aquello que le perjudique.[1054]

En este aspecto, en general dicha documental **no es idónea** para acreditar los extremos que pretende el AICM, pues únicamente contiene una supuesta postura académica respecto del SERVICIO DE TAXI, derivada de un supuesto análisis al mismo, el cual no es eficaz para acreditar las pretensiones del oferente y, mucho menos, para controvertir las imputaciones realizadas en su contra en el OPR, ya que las reflexiones desarrolladas en el documento en análisis no causan convicción a esta autoridad, al no encontrarse apoyadas en otros elementos que corroboren su contenido o su autoría para tener eficacia acreditativa. Así las cosas, en general resultan meras manifestaciones gratuitas sin sustento, que carecen del alcance que pretenden darles los emplazados. Asimismo, llama la atención que en el documento se encuentre el escudo del AICM y que el AICM no mencione cómo es que se habría mandado hacer o si se pagó o no por el mismo, considerando que el documento está fechado en noviembre de dos mil catorce, por lo que se habría realizado después de que se inició la investigación.

Aunado a lo anterior, la probanza de mérito no sería eficaz para controvertir las imputaciones realizadas en el OPR en contra del AICM, en virtud de que respecto de este elemento probatorio y a manera de resumen, el AICM pretende demostrar que:

1. El SERVICIO DE TAXI tiene otros sustitutos para trasladarse desde y hacia el AEROPUERTO como son; metro, metro bus, auto particular, taxi fuera del aeropuerto, taxi ejecutivo, taxi a través de una aplicación de celular (UBER).
2. El AICM carece de poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE TAXI, en virtud de los supuestos sustitutos para el SERVICIO DE TAXI.
3. Con las presuntas conductas imputadas al AICM no se causó ningún efecto nocivo al SERVICIO DE TAXI, pues las tarifas se encuentran en un rango de precio bajo comparados con precios internacionales y la calidad del servicio se considera buena, considerando que los tiempos de espera sólo se dan en determinados horarios.

Eliminado: un párrafo.

[1053] Página 47 de la contestación al OPR del AICM. Folio 34145.

[1054] Sirven de apoyo, por analogía, los siguientes criterios emitidos por el PJF antes transcritos, de rubros: ***"COPIAS FOTOSTATICAS. HACEN PRUEBA PLENA CONTRA SU OFERENTE"*** y ***"COPIAS FOTOSTÁTICAS SIMPLES CUYO CONTENIDO RECONOCE EL QUEJOSO. TIENEN VALOR PROBATORIO PLENO"***, a los cuales se remite en obvio de repeticiones.

El estudio señalado no tiene el alcance pretendido por el AICM, pues cuando analiza las posibilidades de sustitución hace señalamientos claros respecto a que es un servicio B que es valorado por los usuarios por temas de B ; por otro lado, la pretensión del AICM sería irrelevante cuando quiere probar que el AICM no tiene poder sustancial en el SERVICIO DE TAXI, pues el OPR nunca señaló tal situación; por lo que hace a la calidad y las tarifas, tampoco se prueba lo que señala el AICM.

En efecto, analizando el contenido del documento, se advierte que el mismo carece de una explicación sobre la forma en la que levantó las encuestas correspondientes y una explicación que permita considerar que tiene rigor metodológico; no obstante, incluso a pesar de ello, el documento, que se divide en tres secciones, establece afirmaciones que únicamente confirman lo que señala el OPR.

Así, en la primera sección se hace un análisis de los tiempos de espera a través de diversos modelos analíticos (hasta la página 52); sin embargo, el propio documento señala que B B es decir, que sus conclusiones se basan únicamente en esas dos empresas.

La segunda parte se denomina "*Análisis económico del servicio de taxis del AICM*" (desde la página 53) se hace referencia a que se aplicó una encuesta realizada a B usuarios que transitaban en el AICM (página 58); es decir, a partir de esa muestra llega a sus conclusiones sobre las tendencias del mercado. El AICM no muestra ningún razonamiento que acredite que una muestra de B personas es representativa y estadísticamente válida, considerando que en el propio documento se indica que en dos mil trece llegaron al AICM B B En otras palabras, la muestra equivale al .0032% (punto cero cero treinta y dos por ciento) de los pasajeros que arriban al AEROPUERTO. El AICM tampoco explica cuáles fueron las preguntas de esa encuesta o el método con el cual fue aplicada.

Por tanto, tampoco existen elementos para considerar que son certeras y válidas sus conclusiones respecto a los tiempos de espera, la calidad del servicio, la suficiencia de las unidades y lo asequible de las tarifas. En este aspecto de las tarifas, la alternativa que hace el estudio es utilizar como fuente "*las opiniones de los operadores*" (por ejemplo, en las páginas 102 y 103) sin que se precise en qué forma la opinión del prestador del servicio sobre el servicio que presta es susceptible de constituir una conclusión válida respecto a las tarifas del SERVICIO DE TAXI.

En el mismo documento (página 109) se hace un comparativo internacional de tarifas; sin embargo la fuente que cita no es oficial (http://www.businessinsider.com/most-expensive-taxi-fares-in-the-world-2014-3) y se refiere a las tarifas supuestamente más caras del mundo. El AICM no ofrece algún razonamiento del contexto en el que se hacen las comparaciones o algún elemento para confirmar que efectivamente las cifras de tarifas en otros países son las que señala el documento.

Asimismo, en el documento se señala que ' B B y que ' B B B ' y que ' B . De esta forma, con independencia de los problemas de la muestra que habría sido utilizada, se advierte que incluso

Eliminado: setenta y cuatro palabras.

el documento señala que la mayoría de los usuarios considera que es un servicio caro y que debería incrementarse el número de unidades que lo presta. También se confirmaría con esos señalamientos que se privilegia el uso de ciertas agrupaciones porque son las que tienen más unidades. El propio estudio señala que "[B] […]" (página 117).

También se indica que la sección en la que según el propio documento se identifican [B] se realizó a partir de "[B]" sin especificar a cuáles y sin que se haga referencia a los usuarios del servicio.

No obstante, incluso ante esa situación es posible advertir información que lejos de abonar a los argumentos del AICM va en su contra. Por ejemplo, en la página 151 se indica que "[B]" (página 154).

De hecho, llama la atención que en la página 157 de ese documento se indica que "[B]". En otras palabras, el documento realiza una encuesta con [B] permisionarios (que llama concesionarios) que operan dentro del AICM. Los resultados a los que llega, entonces, radican en la opinión de los propios PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI y no sobre los usuarios.

Con independencia de lo anterior, llama la atención que conforme al documento que se analiza, indica que "[B]" (página 161) y que "[B]" (página 169).

El estudio indica que "[B]" y que "[B]" y que "[B]" (páginas 170 y 171).

Eliminado: Trece renglones y ciento treinta y tres palabras.

Asimismo, el documento señala "B B

De esta forma, no sólo no se acredita lo que pretende el AICM; por el contrario, la prueba que ofreció confirma que las tarifas del SERVICIO DE TAXI son altas o "caras"; que sería necesario aumentar el número de unidades para prestar dicho servicio y que existe una alta concentración entre algunas AGRUPACIONES que aumenta los tiempos de espera. Así, claramente existen elementos que confirman la afectación al mercado relacionado (SERVICIO DE TAXI).

43. Prueba pericial[1055] *"EN ECONOMÍA"*, consistente en el dictamen que habría de rendir y el cuestionario que debería responder el PERITO, experto en materia económica.

El AICM señaló que dicha probanza consistiría en: "[…] *el análisis y evaluación –desde el punto de vista de la Ciencia de la Economía- respecto a la definición del mercado relevante, mercados relacionados, poder sustancial de mercado, teoría económica existente en materia de la conducta comúnmente conocida como "discriminación de precios", así como sobre el efecto y objeto de una práctica monopólica relativa en el contexto de mercados regulados, esto con el objeto de determinar si los conceptos contenidos en el OPR son acordes con las teorías económicas existentes* […]".[1056]

El PERITO aceptó su encargo y protestó el desempeño del mismo el tres de diciembre de dos mil quince.[1057] A su vez, el dictamen pericial se tuvo por presentado el veintitrés de febrero de dos mil dieciséis.[1058]

El artículo 34 bis *in fine* de la LFCE establece que deben aplicarse las reglas respecto a la valoración que prevé el CFPC, por lo que dicho dictamen se analiza de conformidad con lo dispuesto por los artículos 93, fracción IV, 143, 144, 197 y 211 del CFPC en cuanto su alcance y valor probatorio.

Antes de iniciar con el análisis de la prueba ofrecida por el AICM se señala que una prueba pericial tiene por objeto aportar conocimientos técnicos especializados respecto de un asunto en particular a fin de resolver algún punto de la controversia.[1059] De este modo, el dictamen que el perito realice

Eliminado: un renglón y veintiún palabras.

[1055] Folios 37046 a 37091.

[1056] Página 48 de la contestación al OPR del AICM. Folio 34146.

[1057] Folios 34668 a 34670. Al momento en que el perito aceptó el cargo y rindió protesta de su legal desempeño, se anexó copia simple de su cédula profesional. Folio 34669.

[1058] Folios 37305 a 37307.

[1059] Lo anterior tal como lo establece el criterio jurisprudencial que se transcribe a continuación: "***PRUEBA PERICIAL EN MATERIAS DE ECONOMÍA Y TELECOMUNICACIONES EN EL AMPARO. SU FALTA DE VALORACIÓN NO AFECTA LAS DEFENSAS DEL QUEJOSO, CUANDO LA DETERMINACIÓN DE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL ACTO RECLAMADO CONSTITUYE UN PROBLEMA JURÍDICO Y NO TÉCNICO EN ESOS RUBROS. La prueba pericial, al ser científica, proporciona al órgano jurisdiccional elementos de naturaleza técnica que le permiten entender, calificar e interpretar ciertos hechos, cuya intelección exige conocimientos técnicos o propios de determinadas disciplinas****. Sin embargo, cuando la constitucionalidad del acto reclamado no es de naturaleza técnica o científica, sino de contenido jurídico y valorativo, para su resolución no se requiere de pruebas periciales, aun cuando éstas hayan sido ofrecidas y desahogadas por las partes, sin que ello implique afectación alguna a sus defensas. Por tanto, si el Juez de Distrito no se pronunció en relación con los peritajes en materias de economía y telecomunicaciones oportunamente rendidos por las partes en el juicio de amparo, esa actuación no afecta las defensas del quejoso, cuando la determinación de la constitucionalidad del acto reclamado, como puede serlo un plan técnico fundamental de*

debe reflejar sus conocimientos especializados sobre la materia en la que se especializa, y utilizar una metodología que permita otorgarle fiabilidad a las conclusiones técnicas a las que arriba,[1060] elementos que serán tomados en cuenta para la valoración de dicha prueba[1061] y del alcance que se le pretende dar.

En general, la "*PRUEBA PERICIAL EN ECONOMÍA*" ofrecida por el AICM **no resulta idónea** para desvirtuar las imputaciones realizadas en el OPR por los siguientes motivos:

(i) El SERVICIO DE TAXI no es el mercado relevante como lo intenta plantear el PERITO, sino un mercado vinculado dentro de la cadena productiva. En el apartado "*V. Mercado Relevante*" del OPR se definió el mercado relevante como el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, cumpliendo con cada uno de los elementos señalados en las fracciones I a IV del artículo 12 de la LFCE. En este aspecto, debe precisarse que la LFCE no señala que para definir el mercado relevante sea necesario que el mismo se refiera a los consumidores finales de un servicio ni impide que se defina un mercado relevante cuando se trata de un servicio o bien que sirve de insumo para la prestación o producción de otro bien, como parece pretender el PERITO.

(ii) La imputación realizada en el OPR en contra del AICM derivada del "*establecimiento de distintas condiciones en los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI*", no radica sólo en razón de que no se hayan otorgado a EXCELENCIA dichos descuentos, sino porque los mismos no fueron otorgados a las AGRUPACIONES (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) que si cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad, por lo que los argumentos

---

interconexión e interoperabilidad expedido por la extinta Comisión Federal de Telecomunicaciones, constituye un problema jurídico y no técnico en esos rubros, pues no requiere una especial apreciación de hechos conforme a conocimientos científicos o técnicos para deducir especiales hipótesis o conjeturas y, en esas condiciones, su solución no precisa, necesariamente, de las pruebas periciales ofrecidas [énfasis añadido]". Registro 2010869. [TA]; 10a. Época; TCC; Gaceta del SJF; Libro 26, Enero de 2016, Tomo IV; Pág. 3395.

[1060] Da soporte a lo anterior el siguiente criterio jurisprudencial: "***PRUEBA PERICIAL CIENTÍFICA. SU OBJETO Y FINALIDAD.*** *El objeto de la prueba pericial es el auxilio en la administración de justicia,* ***consistente en que un experto en determinada ciencia, técnica o arte aporte al juzgador conocimientos propios de su pericia y de los que el juzgador carece****, porque escapan al cúmulo de los que posee una persona de nivel cultural promedio, los cuales, además, resultan esenciales para resolver determinada controversia. Así,* ***el uso, primordialmente, de la pericial, y con ella de los métodos científicos, implica el aprovechamiento de conocimientos especializados****, indispensables para apreciar y calificar ciertos hechos o evidencias y poderles atribuir o negar significado respecto a una cierta práctica, hipótesis o conjetura que pretende acreditarse. También es útil para determinar qué circunstancias o evidencias son necesarias, conforme al marco metodológico, para arribar válidamente a cierta conclusión. De esta forma,* ***tanto las evidencias, como los métodos deben ser relevantes y fiables para el resultado, fin o propósito que con el medio probatorio se intente alcanzar; aspectos que deben tomarse en cuenta para la calificación de la prueba en lo relativo a su pertinencia e idoneidad****. Por lo anterior, el conocimiento especializado que puede obtenerse de los métodos científicos o de procedimientos expertos hace partícipes a los juzgadores de la información que deriva de leyes, teorías, modelos explicativos, máximas de la experiencia y destrezas, incluso de presunciones, todos ellos correspondientes a las diversas ciencias que se rigen por distintas metodologías,* ***por lo cual, las evidencias que aportan comprenden hechos, conductas, prácticas, estados de cosas o circunstancias particulares, en general, que conforme a una teoría o método, sean pertinentes para el propósito u objetivo que con la prueba se intenta acreditar*** *y requiere de una calificación especializada* [énfasis añadido]". Registro 2010576. [TA]; 10a. Época; TCC; Gaceta del SJF; Libro 24, Noviembre de 2015, Tomo IV; Pág. 3605.

[1061] Misma que está a la prudente apreciación de esta COFECE, en términos del artículo 211 del CFPC.

esgrimidos por el PERITO en este sentido son ineficaces para desvirtuar la responsabilidad del AICM en la comisión de la práctica anticompetitiva imputada.

(iii) Los conceptos de "*exclusión vertical*" y "*problema del compromiso*" no son más que la forma en que se expresan en la literatura especializada las conductas plenamente acreditadas en el OPR, mediante las pruebas señaladas y valoradas a lo largo de esta resolución. En este sentido, el objeto y el efecto de las conductas imputadas presuntivamente en el OPR consisten en "*impedir sustancialmente el acceso y establecer ventajas exclusivas en favor de varios agentes económicos*". Así, la explicación de los conceptos señalados no impide considerar que se dan el objeto y efecto señalados.[1062]

(iv) Contrario a lo señalado por el PERITO, el otorgamiento de descuentos con plazos diferenciados constituye señales para los agentes económicos que participan en un mercado o quieren entrar en él, en el sentido de que el AICM daría condiciones más favorables a ciertos prestadores de servicios ya existentes.

(v) Son ineficaces las manifestaciones del PERITO relacionadas con el "IHH", toda vez que en el caso de prácticas monopólicas relativas, la LFCE no requiere un análisis de cambios en el índice de concentración IHH, como en el análisis de concentraciones. Además de que la estimación realizada por el PERITO presenta inconsistencias como se señala más adelante.

(vi) Contrario a lo señalado por el PERITO, la celebración de los contratos sí es una relación de compra-venta, puesto que existe una transacción entre las partes involucradas, es decir, entre el AICM como oferente del SERVICIO DE ACCESO y los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI, o sus representantes, las AGRUPACIONES como demandantes, por la cual estas últimas pagan un precio por un objeto que se comercializa (el acceso a zona federal y estacionamiento en el AEROPUERTO).

(vii) Las manifestaciones del PERITO referentes a que las relaciones contractuales existentes entre el AICM, los PERMISIONARIOS y/o las AGRUPACIONES, y/o la SCT, constituyen un grupo de interés económico, son incorrectas de conformidad los requisitos que el PJF ha establecido para que se conforme un grupo de interés económico, aunado al hecho de que la supuesta conformación de un grupo de interés económico en nada desvirtúa las imputaciones realizadas en el OPR en contra del AICM.

(viii) Los argumentos del PERITO sobre la eficiencia transaccional son ineficaces, pues no facultan al AICM para dejar de observar la normativa en materia de competencia económica, ni mucho menos constituye un mecanismo que permita la comisión de prácticas monopólicas relativas. Dichos argumentos carecen de sustento económico y datos concretos, por lo que sus señalamientos son, en general, meras manifestaciones dogmáticas que en nada desvirtúan las imputaciones señaladas en el OPR.

Dicho lo anterior, a continuación se sintetizan las manifestaciones y respuestas del PERITO y enseguida se mostrará el análisis por parte de esta autoridad, conforme a lo siguiente:

[1062] Páginas 86 a 88 del OPR. Folios 31553 a 31555.

1. Que diga el PERITO si el otorgamiento de un permiso para acceder a una zona federal concedido por parte de una autoridad o dependencia de la autoridad a prestadores de servicios de autotransporte puede considerarse igual que la oferta de una mercancía que se comercia en un mercado relevante. Ejemplifique en el caso del AICM y los servicios de taxi con origen en ese AEROPUERTO.

R1: "*Para ofrecer el* [SERVICIO DE TAXI] *es necesario que el agente económico interesado:*

i. *Obtenga un permiso por parte de la* [SCT] *para operar y explotar el servicio de autotransporte federal de pasajeros por los caminos y puentes de jurisdicción federal, lo que implica circular en zonas, puertos marítimos y aeropuertos federales;*[1063]

ii. *Una vez que se cuenta con dicho permiso, el agente económico interesado deberá formalizar un acuerdo, a través de una Agrupación de su elección, con el AICM para que tenga acceso a las instalaciones correspondientes. Un caso de excepción es el permiso por parte de SCT y el acceso facilitado por el AICM a* [EXCELENCIA], *cuyo permiso comprende una flotilla de 300 vehículos.*

iii. *El agente económico interesado, una vez que cuenta con el permiso otorgado por la SCT y ha formalizado el acuerdo correspondiente con el AICM, podrá iniciar la prestación del servicio al público en general que desea* [sic] *abordar el taxi para ser conducido hacia su punto de destino.*

En el aspecto correspondiente al inciso ***"i."****, mismo que es el tema específico de la pregunta que se atiende, es notorio que el permiso en sí mismo deriva de un acto de autoridad, no de la conducta de un agente económico interesado en la producción y venta de una mercancía. En efecto, dicho acto no se basa en consideraciones económicas, ni la SCT, al otorgar el permiso actúa como agente económico. Por lo tanto no sería correcto configurar el otorgamiento de un permiso de tal naturaleza como la oferta de una mercancía que se sujeta a las reglas de un mercado cuyo precio y cantidad reflejan condiciones de competencia entre oferentes y demandantes. Hasta donde se tiene conocimiento, no se paga contraprestación alguna por el otorgamiento del permiso.*

En cuanto al inciso ***"ii."****, es fundamental tener presente que de acuerdo a la normatividad vigente el AICM está obligado a brindar servicios aeroportuarios entre los que se incluyen espacios de estacionamiento y derechos de acceso para transporte terrestre. De esta obligación se desprende que el AICM está también obligado a prestar el servicio de transportación terrestre por sí mismo o por conducto de terceros.*

Así, en su caso, los agentes económicos interesados deben solicitar al AICM tales servicios de estacionamiento y acceso para poder prestar el servicio de transporte en la modalidad de taxi a los usuarios del AICM que deseen dirigirse a un punto de destino a partir del AICM como punto de origen. El AICM debe cumplir con ofrecer servicios de transportación, independientemente de la modalidad en que lo haga. Esto es, el AICM puede prestar el servicio directamente o por conducto de terceros.[1064]

En forma esquemática se puede plantear que el servicio de taxis por parte del AICM es un proceso productivo que lo puede llevar a cabo con sus propios activos y personal o, alternativamente, lo puede realizar mediante la contratación de terceros. El AICM, con base en la normatividad aplicable, puede tomar la decisión de integrar su proceso productivo de la forma que considere cumple mejor el mandato de ley que debe observar.

De esta manera el esquema bajo el cual el AICM decide integrar su proceso productivo -esto es, para la producción del [SERVICIO DE TAXI]*- debería considerarse como una decisión de organización interna del AICM y no bajo la óptica de un mercado relevante en el cual el AICM (actuando como oferente) y los terceros (actuando*

[1063] La respectiva nota al pie señala: "*Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Artículo 47; Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, Artículo 28*".

[1064] La respectiva nota al pie señala: "*Ley de Aeropuertos, Artículos 45, 48-56; Reglamento de la Ley de Aeropuertos, Artículos 54-55, 57, 59*".

como demandantes) proceden a la compra-venta de acceso a las instalaciones del AICM. En este sentido no sería aplicable la delimitación de un mercado relevante tal como lo definió la [AI]*, ya que el* [SERVICIO DE ACCESO] *debe entenderse como parte integral de un proceso productivo diseñado por el AICM para cumplir con la provisión de transporte a usuarios del* [AEROPUERTO].

El tema incluido en el inciso ***"iii."****, concierne a la situación en la cual el AICM ha decidido que la mejor forma de cumplir con su obligación legal de proveer el* [SERVICIO DE TAXI]*, es mediante la participación de terceros en la prestación de los servicios, para lo cual aquel mantiene relaciones contractuales que facilita a estos últimos la prestación de los servicios.*

De esta manera el mercado relevante, en sentido estricto y para fines de análisis de competencia, correspondería a la oferta del servicio por parte del AICM –en forma directa o indirecta- y la demanda de dicho servicio por parte de los usuarios finales que desean un medio de transporte que los conduzca a un punto de destino, mediante el pago de un precio. Este servicio se presta con libertad tarifaria y en el caso en que la [COFECE] *opinase que no existen condiciones de competencia efectiva (conforme al procedimiento específico para tal efecto), sería procedente el establecimiento de regulación específica al respecto.* [1065] [...]".[1066]

La apreciación del PERITO es incorrecta en virtud de las siguientes consideraciones.

En relación con la manifestación del PERITO en la que determina que "*el permiso en sí mismo se deriva de un acto de autoridad, no de la conducta de un agente económico interesado en la producción y venta de una mercancía* [...] *dicho acto no se basa en consideraciones económicas,* ***ni la SCT, al otorgar el permiso, actúa como agente económico*** [...] [énfasis añadido]";[1067] se indica que se trata de un señalamiento irrelevante, toda vez que en el OPR no se señaló que la SCT haya actuado como un agente económico en lo que hace al otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI; más aún, en la sección "*C. Procedimiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI*",[1068] se señala que cualquier persona física o moral que quiera ser permisionario tiene que solicitar ante la SCT el permiso correspondiente, el cual es otorgado por dicha Secretaría en un acto de autoridad y no como un agente económico que ofrece un insumo para un proceso productivo; lo anterior de conformidad con los artículos 8, fracción I de la LCPAF y 18, fracción VI del RAFSA.

En este sentido, el PERITO olvida que en términos del artículo 7 del RAFSA, la SCT no otorga una concesión sobre la prestación del servicio, sino un permiso que "*se otorgará a todo aquel que cumpla*" con los requisitos correspondientes. Así, lo que señala el PERITO no resulta relevante dado que existe un derecho a obtener el permiso si se cumplen los requisitos correspondientes; lo que sí resulta relevante es que, además de esos requisitos, la SCT no otorga permisos para operar con origen en el AEROPUERTO si el AICM no da su opinión en sentido favorable y no es posible prestar el SERVICIO DE TAXI si no se contrata con el AICM el SERVICIO DE ACCESO; esa sí es una conducta de un agente económico interesado en que se preste el SERVICIO DE TAXI, dado que ello es una obligación que deriva de la CONCESIÓN.

En apoyo a lo anterior, en la prueba analizada en el numeral **62** de esta resolución, se desprende que "*Sobre el punto en particular, previa solicitud, la dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte*

[1065] La respectiva nota al pie señala: "*Ley de Aeropuertos, Artículos 67-70*".
[1066] Folios 37047 a 37050.
[1067] Folio 37048.
[1068] Páginas 24 y 25 del OPR. Folios 31491 y 31492.

mediante oficio 4.2.1.1.-93/2016 de 18 de enero del año en curso, informo lo siguiente: "RESPUESTA: Esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo, ***si ha recibido solicitudes de permisos*** *tanto por parte de personas físicas como de personas morales, y en* ***algunos casos se han otorgado los permisos y en otros casos se han negado. Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros*** [...] [énfasis añadido]".[1069] Lo cual confirma que el permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI está sujeto a que el interesado primero contrate con el AICM, ya que no tendría sentido alguno que el interesado obtuviera el permiso de la SCT y no pueda prestar el SERVICIO DE TAXI por que no ha contratado con el AICM el SERVICIO DE ACCESO. Además, en todo caso, está demostrado que el otorgamiento de permisos está sujeto a la opinión favorable y esto hace suponer que los interesados primero deben realizar el contrato de derecho de acceso con el AICM y posteriormente deben obtener permiso de la SCT.

Ahora bien, por lo que hace a la manifestación referente a que: "[...] *no sería correcto configurar el otorgamiento de un permiso de tal naturaleza como la oferta de una mercancía que se sujeta a las reglas de un mercado cuyo precio y cantidad reflejan condiciones de competencia entre oferentes y demandantes* [...]",[1070] la misma es incorrecta, pues si bien es cierto que el AICM podría decidir prestar el SERVICIO DE TAXI, también lo es que ello no sería una razón suficiente para considerar que fuera el único que podría hacerlo; asimismo, se debe considerar que en cualquier caso actualmente el servicio se presta por terceros, y para ello, el AICM celebra un contrato de carácter mercantil por el cual se realiza un pago monetario.

Así, la existencia de dicho contrato implica que existe un oferente (en este caso el AICM), unos demandantes (los PERMISIONARIOS, bajo la forma en que se hayan constituido), un objeto que se comercializa (el acceso a zona federal y estacionamiento en el AEROPUERTO) y un precio. Por tanto, la relación entre el AICM y los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI, o sus representantes, para la adquisición del SERVICIO DE ACCESO se realiza en un mercado.

Finalmente, el PERITO incorrectamente concluye que el mercado relevante debería ser: "[...] ***la oferta del servicio por parte del AICM –en forma directa o indirecta– y la demanda de dicho servicio por parte de los usuarios finales*** *que desean un medio de transporte que los conduzca a un punto de destino, mediante el pago de un precio* [énfasis añadido]".[1071]

Lo anterior no tiene fundamento, ya que el SERVICIO DE TAXI como lo intenta plantear el PERITO no es el mercado relevante, sino un mercado "*aguas abajo*" dentro de la cadena productiva. En este sentido, en el apartado "*V. Mercado Relevante*" del OPR se definió el mercado relevante como el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, cumpliendo con cada uno de los elementos señalados en las fracciones I a IV del artículo 12 de la LFCE. En este aspecto, debe precisarse que la normativa de competencia no señala que para definir el mercado relevante sea necesario que el mismo se refiera a los consumidores finales de un servicio; la LFCE tampoco impide

[1069] Folio 37197.
[1070] Folio 37048.
[1071] Folio 37050.

que se defina un mercado relevante cuando se trata de un servicio o bien que sirve de insumo para la prestación o producción de otro bien, como parece pretender el PERITO.

Aunado a lo anterior, el PERITO pierde de vista que el procedimiento que nos ocupa deriva de la comisión de prácticas anticompetitivas en contra de determinados agentes económicos en el SERVICIO DE ACCESO, y que dichas prácticas anticompetitivas fueron en contra de diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI (es decir, las AGRUPACIONES o EXCELENCIA) y no directamente hacia los usuarios finales que demandan el SERVICIO DE TAXI.

Como se ha acreditado, las conductas llevadas a cabo por el AICM consistieron en establecer distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS, ya sea en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI o en el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por dicho servicio.

Por las razones expuestas, se concluye que la definición de mercado relevante que pretende sustentar el PERITO es incorrecta, toda vez que no lo define en apego a cada uno de los elementos señalados en el artículo 12 de la LFCE. De hecho, sus manifestaciones implicarían que en cualquier relación en donde exista un proveedor y un cliente se tendría que entender como parte integral del proceso productivo del proveedor de los servicios; asimismo, el PERITO no ofrece algún razonamiento adicional que tienda a demostrar que la definición de mercado establecida en el OPR es incorrecta, ni desvirtúa los razonamientos y elementos de convicción contenidos en el OPR sobre la definición del mercado relevante. Se trata, así, de una afirmación meramente dogmática.

Finalmente, no pasa desapercibido que el PERITO expresamente indica que el SERVICIO DE TAXI se presta actualmente "*mediante la participación de terceros*", lo cual es relevante para confirmar que: i) los prestadores del SERVICIO DE TAXI son terceros y no parte de un mismo grupo económico, como erróneamente pretende el PERITO en otra respuesta del dictamen, y ii) el servicio que presta el AICM se presta precisamente a terceros, lo cual actualizaría el supuesto de la fracción X del artículo 10 de la LFCE. En cualquier caso, se remite a lo señalado en el apartado "*3.1.11. No es obligación del AICM prestar el SERVICIO DE TAXI*" para evitar repeticiones innecesarias.

2. Que diga el PERITO en qué consiste una Práctica Monopólica Relativa en términos de la LFCE.

R2: "*Se puede observar que una Práctica Monopólica Relativa (PMR) de acuerdo al artículo 10 de la LFCE es aquella conducta comercial "...cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas, ..."*

La LFCE lista en once fracciones las conductas sujetas, en su caso, a evaluación. En breve dichas conductas se pueden citar en los siguientes términos: (entre paréntesis el número de fracción aplicable y en negrita la fracción objeto de análisis de esta pericial):

- (I) exclusividad por sujeto u objeto;

-(II) fijación en términos de reventa;

-(III) ventas atadas;

-(IV) exclusividad de trato;

-(V) negativa de trato;

-(VI) boicot;

-(VII) depredación de precios;

-(VIII) exclusividad con base en incentivos;

-(IX) subsidios cruzados;

-(X) trato discriminatorio;

-(XI) incremento de costos a competidores

Para que una conducta comercial pueda ser tipificada como PMR y por lo tanto sancionada por la autoridad de competencia, [la COFECE], *se requiere que el agente económico que realiza la conducta tenga poder sustancial sobre el mercado relevante y que la conducta se materialice en éste (Ref., Artículos 11, 12 y 13). No obstante, en la medida en que la conducta comercial genere beneficios netos al consumidor (es decir que las ganancias en eficiencia superen los costos competitivos de la conducta) no podrá configurarse como PMR (Ref. Último párrafo Artículo 10).*

En la práctica, se entiende que una PMR puede generar efectos contrarios a la competencia y libre concurrencia en el mercado relevante y/o en un mercado relacionado. También es comúnmente aceptado que el ejercicio de una conducta comercial que llegase a tipificarse como PMR es porque obedece a un diseño estratégico orientado a que el agente con poder sustancial fortalezca su poder sobre el mercado relevante o que apoyándose en este poder intente adquirir o reforzar su poder en un mercado relacionado con el mercado relevante. Para estos efectos se puede entender que un mercado está "relacionado" con el mercado relevante, en la medida en que las condiciones de competencia en éste impactan o reciben el impacto de las condiciones de competencia de aquél [...] [énfasis añadido]".[1072]

Ninguno de esos señalamientos controvierte o pone en duda lo que establece el OPR, pues incluso lo confirma. Sólo es necesario precisar que quien tiene la carga de la prueba de probar las eficiencias alegadas para justiciar la existencia de una conducta de este tipo es precisamente el agente económico a quien se le imputa la práctica.

3. Que explique el PERITO en qué consiste una Práctica Monopólica Relativa comúnmente conocida como "*discriminación en trato*", de acuerdo a la LFCE.

R3: "[...] *Una PMR comúnmente conocida como "discriminación en trato" se identifica con la fracción X del artículo 10 de la LFCE.*

[...]

Se reitera que una conducta comercial para que sea tipificada como PMR deberá acreditarse que quien la comete tiene poder sustancial sobre el mercado relevante y que su objeto o efecto es afectar el proceso de competencia y libre concurrencia debido ya sea al desplazamiento de otros agentes; porque se les impide el acceso o porque se otorgan ventajas discriminatorias a favor de un agente y en contra de otro. Asimismo, deberá acreditarse, en su caso, que la conducta comercial no genera beneficios netos al consumidor.

[1072] Folios 37050 a 37052.

> *En la práctica es necesario evaluar la racionalidad económica del agente interesado en ejercer la práctica comercial en cuanto a fortalecer su poder de mercado en el mercado relevante y/o a conseguir o reforzar su poder de mercado en un mercado relacionado.*
>
> *En este tenor es importante tener presente que el poder sustancial se ejerce con el fin de fijar precios (o restringir el abasto) de manera unilateral por encima del nivel competitivo a fin de mantener o acrecentar ganancias extra-normales a costa del consumidor. En este sentido, de la información vertida en el OPR no se desprende que el AICM haya tenido por objeto conseguir o haya conseguido ganancias extra normales por las conductas que se le imputan* [...]".[1073]

La manifestación del PERITO relativa a señalar que: "[...] *deberá acreditarse, en su caso, que la conducta comercial no genera beneficios netos al consumidor* [...]",[1074] es inexacta, pues si bien es cierto que el último párrafo del artículo 10 de la LFCE contempla que para determinar si las prácticas monopólicas relativas deben ser sancionadas, esta autoridad debe analizar las ganancias en eficiencia derivadas de las conductas que demuestren que las aportaciones al bienestar del consumidor superan sus efectos anticompetitivos, también es cierto que la carga de acreditar dichas ganancias en eficiencia corresponde a los agentes económicos, de acuerdo con lo señalado en el artículo referido: "[...] *Para determinar si las prácticas a que se refiere este artículo deben ser sancionadas en términos de esta Ley,* ***la Comisión analizará las ganancias en eficiencia derivadas de la conducta que acrediten los agentes económicos*** *y que incidan favorablemente en el proceso de competencia y libre concurrencia* [...] [énfasis añadido]".

En el caso en concreto, el AICM no señaló en el cuerpo de su contestación al OPR la intención de acreditar alguna de las ganancias en eficiencia contempladas en el párrafo mencionado. En este sentido, el argumento del PERITO carece de todo sustento jurídico y evidencia el desconocimiento de la contestación al OPR del propio AICM.

Asimismo, se indica que el caso que nos ocupa describe una conducta que es aplicable a agentes económicos que venden sus bienes o prestan servicios a otros situados "*aguas abajo*" o compran o demandan de alguien ubicado "*aguas arriba*" en una cadena de suministro. Al respecto, en el OPR se indica que el objeto y el efecto de las conductas del AICM implicó "*impedir sustancialmente el acceso y establecer ventajas exclusivas en favor de varios agentes económicos*".

Los anteriores argumentos, y los elementos de convicción presentados en el OPR, permiten refutar las afirmaciones contenidas en los dos últimos párrafos de la respuesta del PERITO, en el sentido de que: "[...] *es necesario evaluar la racionalidad económica del agente interesado en ejercer la práctica comercial* [...]",[1075] así como llevar a cabo acciones para "[...] *mantener o acrecentar las ganancias extra-normales a costa del consumidor.* [...]",[1076] pues contrario a lo que pretende el PERITO, la LFCE no exige como requisitos los que señala. Como se desprende del EXPEDIENTE, la AI se allegó de diversas pruebas con objeto de actualizar los supuestos previstos en los artículos de la LFCE correlativos a prácticas monopólicas relativas. En este aspecto, para acreditar la existencia de una

---

[1073] Folios 37052 y 37053.
[1074] Folio 37053.
[1075] Folio 37053.
[1076] *Ídem.*

práctica monopólica relativa no es necesario establecer la "*racionalidad económica*" sino demostrar que una agente económico con poder sustancial en un mercado relevante realiza alguna de las conductas establecidas en el artículo 10 de la LFCE con el objeto o el efecto, de: i) desplazar a otros agentes económicos; ii) impedir su acceso, o iii) establecer ventajas exclusivas. Como se ha señalado el OPR establece los elementos que le permiten llegar a la conclusión de que, al menos, los incisos ii) y iii) se reúnen en el presente caso.

Con independencia de lo anterior, en el presente caso, el OPR además sí señala por qué existe una racionalidad económica por parte del AICM para realizar las conductas imputadas. Claramente se habla de la exclusión vertical y del problema de compromiso.

Así, el señalamiento relativo a: "[…] *en el OPR no se desprende que el AICM haya tenido por objeto conseguir o haya conseguido ganancias extra normales por las conductas que se le imputan*",[1077] también es inexacto, pues resulta irrelevante, a la luz del texto legal, que el objeto sea conseguir o no "*ganancias extranormales*" pues basta con que la conducta genere alguno de los efectos (desplazar, impedir acceso o generar ventajas exclusivas) para que sea sancionable, si no existen ganancias en eficiencia demostradas por el agente económico.

4. Que diga el PERITO si, de acuerdo a la información disponible en el OPR se desprenden elementos para considerar que el permisionario del servicio de taxis "*Excelencia*" ha recibido "*discriminación en trato*" por parte del AICM.

R4: "[…] *La información reportada en el OPR por la* [AI] *permite identificar que* [EXCELENCIA] *y el AICM se encuentran en un proceso de litigio desde 2009 derivado de la falta de cumplimiento en el pago de contraprestaciones de* [EXCELENCIA] *al AICM; los pagos debieron hacerse para que* [EXCELENCIA] *pudiera prestar el* [SERVICIO DE TAXI]. *Este perito tiene entendido que* [EXCELENCIA] *adeuda actualmente alrededor de* B *según el escrito de contestación al OPR presentado a la* [COFECE] *por parte del AICM.*

Cabe mencionar que en la respuesta al OPR presentada por el AICM a la [COFECE], *se señala que el contrato entre AICM y* [EXCELENCIA] *para que ésta tuviese acceso al AICM y ofreciera el* [SERVICIO DE TAXI] *fue* B *recientemente.*

Es del conocimiento de este perito que el AICM procedió en diversas ocasiones –relacionadas con el bajo flujo de usuarios derivado de la Influenza y de la salida del mercado de Mexicana de Aviación- a conceder descuentos a las [AGRUPACIONES] *que operan en el AICM sobre el monto de las contraprestaciones acordadas por el acceso al AICM. Sin embargo, dichos descuentos no le fueron aplicados a* [EXCELENCIA], *por lo que según ésta fue sujeto de trato discriminatorio.*

Al respecto, este perito tiene entendido, que las decisiones de otorgar descuentos se sustentaban entre otras consideraciones en el criterio general de que las [AGRUPACIONES] *o* [PERMISIONARIOS] *no tuvieran adeudos con el AICM. En este sentido* [EXCELENCIA] *no calificaba para la obtención de dichos descuentos.*

Si a [EXCELENCIA] *se le hubiesen concedido descuentos a pesar de mantener adeudos con el AICM de la misma forma que se concedieron a las* [AGRUPACIONES] *que se encontraban al corriente de sus pagos, se generaría en todo caso una situación de "discriminación en trato" a estos últimos. Además de sentar un precedente que podría*

[1077] *Ídem.*

Eliminado: seis palabras.

motivar a otros [PERMISIONARIOS] *a seguir una conducta de incumplimiento en el pago de la contraprestación con resultados perjudiciales para la operación del AICM.*

Se observa que el AICM llevó a cabo acciones para mantener un mayor número de proveedores del [SERVICIO DE TAXI] *y así mayor competencia en la prestación del mismo. En el caso de* [EXCELENCIA], *a pesar del adeudo de la contraprestación en todo momento mantuvo negociaciones para facilitar el pago de dicho adeudo y que se mantuviera la operación de dicho agente económico.*

Resulta también de la mayor importancia señalar que la "política de descuentos" aplicada por el AICM por las contingencias de salud y paro de labores de Mexicana de Aviación se estableció con carácter general a los prestadores de servicio. Este [sic] *política la resume el agente económico* [SITIO 300] *en la respuesta que al OPR correspondiente ofreció:*

En cuanto al otrogamiento [sic] *de descuentos o quitas respecto del pago por el acceso al* [AEROPUERTO], *es de aclararse que no solo se aplicó descuento a tal concepto* [se refiere a taxistas], *sino que también se aplicaron descuentos por concepto de rentas y consumo de ervicios* [sic] *como mantenimiento, luz y agua; reitrandose* [sic] *que los mismos tuvieron una mecánica de aplicación general y no solo a los permisionarios del* [SERVICIO DE TAXI], *sino a todos los comerciantes y prestadores de servicios en el* [AEROPUERTO], *previo cumplimiento de los requisitos establecidos al respecto, siendo el caso que no se aplicaron descuents* [sic] *al denunciante por no cumplir con los tles* [sic] *requisitos y siendo claro que éste de manera por demás dolosa ocultó la realidad en su denuncia, con el único fin de sorprender a esa Autoridad.*["] *(P. 5).*

En consecuencia la autoridad no debería considerar que el trato al agente económico denunciante haya sido resultado de una medida particular aplicada con supuestos fines anticompetitivos.

Por otro lado, en el marco de la LFCE al trato discriminatorio debería configurarse en términos del objeto o efecto de la conducta a partir de una estrategia para "desplazar, impedir el acceso, o conceder ventajas exclusivas" de tal forma que se fortalece el poder en el mercado relevante del agente que la comete o se orienta a adquirir o fortalecer el poder un mercado relacionado.

En este sentido se invita a tomar en consideración la respuesta al numeral 1 de este Cuestionario en la que se planteó que para fines de análisis económico de competencia la relación entre el AICM y los proveedores del [SERVICIO DE TAXI] *-que para efectos prácticos lo proveen en nombre y representación del AICM, de acuerdo a la normatividad vigente-, debiera considerarse como una relación de organización administrativa interna del AICM para conformar un proceso productivo y por lo tanto no debería considerarse dicha relación como un mercado relevante.*

De hecho, el menos interesado en que se reduzca la dinámica competitiva en la prestación de [SERVICIO DE TAXI] *que se traduzca en un servicio de menor calidad o que la prestación del mismo sufra alguna disrupción es el propio AICM, ya que, se reitera, además de ser un servicio cuya responsabilidad es en primer lugar del AICM, también afecta la percepción que los usuarios tienen del nivel de servicio de todo el* [AEROPUERTO].

Ahora bien, suponiendo sin conceder que la relación AICM-taxistas pudiera enfocarse como un mercado relevante, el análisis económico de la supuesta conducta "discriminatoria", en términos de la LFCE, debería establecer el conjunto de elementos y relaciones causales que permitieran determinar con certeza razonable los siguientes elementos:

i. Si el AICM aplicó tal política o conducta porque veía en [EXCELENCIA] *un riesgo a su supuesto poder de mercado como oferente de acceso a los taxis. Tal riesgo, en su caso, debería implicar acotar la capacidad del AICM para determinar unilateralmente el precio o abasto del acceso, y en última instancia implicaría el riesgo de minar cualesquier rentas extra-normales que el AICM estuviese obteniendo por el ejercicio de su poder sustancial al determinar el precio o el abasto del acceso a las instalaciones correspondientes; y/o*

ii. Si el AICM consideraba que la participación de [EXCELENCIA] *como proveedor del* [SERVICIO DE TAXI], *le minaba su supuesto poder de mercado o le impedía adquirir poder en el mercado relacionado de* [SERVICIO DE TAXI], *mediante el otorgamiento de un trato supuestamente más favorable al resto de las* [AGRUPACIONES].

En el OPR no se observa ningún desarrollo analítico o cuantitativo en el sentido mencionado. En particular no hay elemento alguno que permita acreditar que el AICM como agente con poder sustancial en el supuesto mercado de acceso a sus instalaciones obtenga o pueda obtener rentas extra-normales; o bien, que a través de los hechos investigados pueda preservar o incrementar sus utilidades resultantes de su poder de mercado.

Tampoco se acredita y de hecho, la [AI] *lo plantea en el OPR que, en el que sería un mercado relacionado del denominado mercado relevante del* [SERVICIO DE ACCESO], *es decir, el* [SERVICIO DE TAXI], *obtenga rentas extra-normales mediante algún mecanismo en que los ingresos de las* [AGRUPACIONES] *sean transferidos al AICM o a su operador y en detrimento del público usuario.*

El OPR carece de un análisis económico de las características de la contraprestación a cargo de las [AGRUPACIONES] *para el acceso al AICM y de los descuentos otorgados por dicho agente económico que sean consistentes con las afirmaciones de la* [AI] *respecto a la supuesta intención del AICM de impedir sustancial mente el acceso y expansión a* [EXCELENCIA] *y para resolver el problema de compromiso. De la superficial exposición formulada por la* [AI] *no se desprende que las conductas atribuidas al AICM tengan por objeto o efecto mantener su poder sustancial y afectar el proceso de competencia.*

Al contrario de lo que afirma la [AI] *en el OPR, desde la óptica del análisis de la competencia económica, los niveles de las contraprestaciones a* [EXCELENCIA] *y a las* [AGRUPACIONES], *así como los descuentos concedidos a algunos de estos agentes económicos, tendrían el efecto en todo caso de que el AICM percibiera menores ingresos y utilidades por concepto del servicio definido en el OPR como mercado relevante y por lo tanto, le impedirían obtener supuestas ganancias extra-normales.*

Finalmente, si fuese cierto como afirma [EXCELENCIA] *que su contraprestación era mayor que la de otros permisionarios del* [SERVICIO DE TAXI] *entonces para AICM sería evidentemente contrario a la racionalidad económica "desplazar" a aquel agente económico que paga una contraprestación mayor y "beneficiar" a aquellos que pagan una contraprestación menor.* [...]".[1078]

El PERITO reduce su respuesta al caso de EXCELENCIA, pero como se ha expresado en la presente resolución, la discriminación de trato identificada en el OPR no sólo se reduce a que se hubiera tratado de forma diferente a EXCELENCIA con respecto a las AGRUPACIONES, sino porque existe un trato diferente también con respecto a las AGRUPACIONES entre sí, a pesar de estar en igualdad de circunstancias.

Por otro lado, el PERITO señala que "*Si a Excelencia se le hubiesen concedido descuentos a pesar de mantener adeudos con AICM de la misma forma que se le concedieron a las Agrupaciones que se encontraban al corriente de sus pagos, se generaría en todo caso una situación de "discriminación de trato" a estos últimos*". Dicho señalamiento contradice lo que señala el PERITO en el sentido de que el AICM y los prestadores del SERVICIO DE TAXI son parte de un mismo grupo económico, así como el hecho de que no se podría dar un trato discriminatorio con respecto al SERVICIO DE ACCESO. Se indica que en el apartado "*IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de la resolución se acreditó que mediante el otorgamiento de descuentos en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, se establecieron ventajas exclusivas a determinadas AGRUPACIONES que sí cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM y que se encontraban en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado

[1078] Folios 37054 a 37058.

el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad entre éstas; es decir, SITIO 300, CONFORT, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI, y no respecto a EXCELENCIA. Se reitera que la discriminación de trato identificada en el OPR no sólo se reduce a que se hubiera tratado de forma diferente a EXCELENCIA con respecto a las AGRUPACIONES, sino porque existe un trato diferente también con respecto a las AGRUPACIONES entre sí.

El PERITO también indica que "*el AICM llevó a cabo acciones para mantener un mayor número de proveedores del servicio de taxi del aeropuerto y así mayor competencia en la prestación del mismo. En el caso de Excelencia, a pesar del adeudo de la contraprestación en todo momento mantuvo negociaciones para facilitar el pago de dicho adeudo y que se mantuviera la operación de dicho agente económico*". Sin embargo, lo que dice el PERITO está contradicho por el propio escrito de contestación al OPR del AICM, pues conforme a la evidencia del EXPEDIENTE el adeudo de EXCELENCIA habría comenzado en [redacted] y conforme a lo indicado por el AICM en marzo de dos mil diez el AICM determinó [redacted] el contrato. Posteriormente EXCELENCIA demandó en la vía ordinaria mercantil, la cual se resolvió hasta noviembre de dos mil doce y en definitiva hasta abril de dos mil trece. El PERITO se refiere a que "*en todo momento*" hubo negociaciones para mantenerlo operando, pero se equivoca porque dichas negociaciones, conforme a la evidencia del EXPEDIENTE, en realidad se dieron hasta agosto de dos mil trece.

El PERITO señala que: "[…] *Resulta también de la mayor importancia señalar que la "política de descuentos" aplicada por el AICM por las contingencias de salud y paro de labores de Mexicana de Aviación se estableció con carácter general a los prestadores de servicio* […]".[1079] Esta aseveración es incorrecta, ya que por más que el PERITO diga que era una política de aplicación general, lo cierto es que el otorgamiento de descuentos o quitas en el SERVICIO DE ACCESO se dio con plazos de vigencia diferenciados y sin un criterio claro de asignación, respecto de las diferentes AGRUPACIONES que fueron beneficiadas.[1080] No se entiende cómo es que eso implicaría que se trató de una política general por parte del AICM.

El PERITO pretende argumentar que los descuentos no fueron aplicados a EXCELENCIA porque ésta mantenía adeudos con el AICM, y que en este sentido no recibió discriminación de trato; sin embargo, en el propio OPR se señaló que: "[…] *suponiendo sin conceder que estuviera justificada la decisión de no dar descuentos a quienes tuvieran algún adeudo o juicio contra AICM* [EXCELENCIA], *de la Tabla 9, **se observa que a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI y cumplían con los requisitos impuestos por AICM, dichos descuentos les fueron aplicados de forma discrecional y diferenciada** en lo que respecta a la duración de los mismos otorgados con temporalidades distintas* […] [énfasis añadido]".[1081]

La imputación realizada en el OPR en contra del AICM derivada del "*establecimiento de distintas condiciones en los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI*", no se imputo únicamente en razón de que no se hayan otorgado a EXCELENCIA dichos descuentos, sino porque los mismos no fueron otorgados tampoco a las AGRUPACIONES (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) que sí cumplían

[1079] Folio 37055.
[1080] Véase páginas 67 a 82 del OPR.
[1081] Página 76 del OPR. Folio 35146.

Eliminado: seis palabras.

con los requisitos establecidos por el propio AICM en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad.

El PERITO no demostró desde el punto de vista de la "[…] *teoría económica existente en materia de la conducta comúnmente conocida como "discriminación de precios"* […]", como lo señaló el AICM al ofrecer la probanza de mérito, por qué el AICM otorgó duraciones más largas, medidas en meses de los descuentos, para algunas AGRUPACIONES; ni explica la lógica económica entre el porcentaje del descuento y el número de unidades de la agrupación.

Por el contrario, de los datos obtenidos en la investigación, en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.1** (construida con los datos incluidos en la tabla 13 del OPR) se muestra el resultado de la aplicación asimétrica de los descuentos; así NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y YELLOW CAB fueron las agrupaciones que obtuvieron los mayores descuentos, medidos estos por el descuento promedio y por el número de meses que se recibieron dichos descuentos.

B

Eliminado: una gráfica.

Incluso, del OPR se desprende que no sólo se afectó a la denunciante, sino también a otros agentes económicos. La siguiente gráfica muestra que no se asignaron nuevas UNIDADES a EXCELENCIA y CONFORT de dos mil nueve a dos mil catorce (**¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.2**), mientras que NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB fueron las más beneficiadas, al sumar en conjunto sesenta y dos por ciento (62%) del total asignado.

B

Eliminado: una gráfica.

Asimismo, el PERITO insiste en señalar, respecto a la definición del mercado relevante, que "[…] *se invita a tomar en consideración la respuesta al numeral 1 de este Cuestionario* […]",[1082] en este sentido se reitera que es erróneo plantear que el mercado relevante es el SERVICIO DE TAXI, ya que éste corresponde a un mercado "*aguas abajo*" dentro de la cadena productiva y las prácticas anticompetitivas fueron en contra de agentes económicos demandantes del SERVICIO DE ACCESO que prestan el SERVICIO DE TAXI y no hacia los usuarios finales que demandan el SERVICIO DE TAXI; así, se tiene por reproducida como si a la letra se insertase la valoración realizada respecto del numeral 1 del cuestionario de la pericial de mérito, a fin de evitar repeticiones innecesarias.

El PERITO también indica que "*el menos interesado en que se reduzca la dinámica competitiva en la prestación de servicio de taxi del aeropuerto que se traduzca en un servicio de menor calidad o que la prestación del mismo sufra alguna disrupción es el propio AICM, ya que… además de ser un servicio cuya responsabilidad es en primer lugar del aeropuerto también afecta la percepción que los usuarios tienen del nivel del servicio de todo el aeropuerto*". Sin embargo, se trata de una manifestación carente de algún elemento que la confirme. El PERITO no demuestra que esos elementos efectivamente impliquen un interés del AICM para impedir que se reduzca la dinámica competitiva en la prestación del servicio, particularmente si se considera que el propio AICM ha establecido condiciones que impiden que haya nuevos entrantes al AICM y que generan ventajas exclusivas, lo cual el PERITO no explica en su dictamen.

El PERITO también indica que en el OPR no se analiza si el AICM "*aplicó tal política o conducta porque veía en Excelencia un riesgo a su supuesto poder de mercado… que debería implicar acotar la capacidad del AICM para determinar unilateralmente el precio o abasto del acceso y en última instancia implicaría el riesgo de minar rentas extranormales*" y tampoco si "*el AICM consideraba que la participación de Excelencia*

[1082] Folio 37056.

como proveedor del servicio de taxis, le minaba su supuesto poder de mercado o le impedía adquirir poder en el mercado relacionado de servicio de taxis". En este sentido, se insiste en que no es necesario, a la luz de los supuestos legales, que exista la intención de obtener ganancias extranormales para considerar la existencia de una práctica monopólica relativa, pues basta con que la misma tenga por objeto o efecto: i) desplazar a agentes económicos; ii) impedir su acceso, y iii) establecer ventajas exclusivas.

Asimismo, lo que indica el PERITO ni siquiera atiende a lo que señala el OPR. La entrada de EXCELENCIA habría hecho que las AGRUPACIONES vieran el valor económico de su posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI disminuido, lo que implicó que las AGRUPACIONES exigieran al AICM condiciones que repararan esa disminución. Conforme al OPR, el AICM, como consecuencia estableció las cláusulas que impiden el acceso de nuevos permisionarios y otorgan a los ya establecidos una ventaja exclusiva. Eso haría que los que ya estaban prestando el servicio permanecieran en el mercado, pero también que las nuevas unidades asignadas pagaran el precio precisamente pactado, sin tener la posibilidad de un precio menor por el SERVICIO DE ACCESO.

El PERITO refiere que tampoco se acredita que existiera algún mecanismo "*en que los ingresos de las Agrupaciones de taxis sean transferidos al AICM o a su operador en detrimento del público usuario*". El PERITO también indica que "*el OPR carece de un análisis económico de las características de la contraprestación a cargo de las Agrupaciones de taxistas para el acceso al AICM y los descuentos otorgados... que sean consistentes con las afirmaciones respecto a la supuesta intención de impedir sustancialmente el acceso y expansión de Excelencia para resolver el problema de compromiso*" y que los niveles de las contraprestaciones a EXCELENCIA y a las AGRUPACIONES tendrían el efecto de que el AICM percibiera menos ingresos y utilidades.

Sin embargo, el PERITO olvida que el AICM tendría interés en que las AGRUPACIONES ya establecidas generen los ingresos suficientes para poder pagar la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, pues de lo contrario no podrían pagar por el mismo. También olvida que, como el mismo PERITO lo indica, el pago de la contraprestación depende del número de UNIDADES y no del número de viajes realmente realizados, de tal forma que al haber aumentado el parque vehicular en ciento ochenta permisos adicionales generaría también una entrada mayor de ingresos para el AICM. De cualquier forma, el análisis de la práctica en comento se realizó conforme a lo establecido por los artículos 10 a 13 de la LFCE.

El PERITO señala que si fuese cierto lo que indica EXCELENCIA en el sentido de que era mayor su contraprestación que la de otros concesionarios, entonces sería contrario a la racionalidad económica "*desplazar*" a quien paga una contraprestación mayor. Al respecto, el PERITO olvida que el objeto y el efecto identificado en el OPR no consistían en el desplazamiento del denunciante o de algún otro agente económico, sino en el impedimento de acceso y el establecer ventajas exclusivas. Por otra parte, el PERITO no hace un análisis de los beneficios totales que derivan de mantener a los que ya están operando pero aumentándoles sus UNIDADES. Entre todos los que ya operaban en el mercado pagan más contraprestación que EXCELENCIA por sí mismo.

5. Que diga si de acuerdo a la información contenida en el OPR, la metodología utilizada para asignar permisos a los prestadores de servicios de taxis podría implicar el

desplazamiento indebido o barreras a la entrada o trato exclusivo indebido a competidores del AICM.

R5: "[...] *En reiteración a la respuesta al numeral 1 de este Cuestionario, me permito insistir en que los permisos para transitar en el AICM y ofrecer* [SERVICIO DE TAXI] *los otorga en un acto de autoridad la SCT. Posteriormente, a los agentes económicos que cuentan con el permiso, el AICM podrá acordar con ellos los términos en que ofrecerán el* [SERVICIO DE TAXI] *que conforme a la normatividad vigente está obligado a ofrecer directa o indirectamente el AICM.*

La facultad de conceder el acceso a instalaciones del AICM para la prestación del [SERVICIO DE TAXI], *esta conferida por ley al AICM. En este sentido el AICM no enfrenta competidores por lo que no es aplicable considerar que las políticas de asignación de permisos se diseñen para afectar competidores.*

Respecto a este punto se considera que el análisis económico en el OPR no se apega a mejores prácticas internacionales en materia de análisis de competencia económica, que son consistente con los criterios económicos que dan sustento a la LFCE.

Las mejores prácticas internacionales en materia de competencia económica establecen que para acreditar prácticas monopólicas debe basarse en un análisis económico sólido y en particular, formularse una teoría del daño convincente y consistente[1083].

Una teoría del daño debidamente desarrollada debe contar con las siguientes características:[1084]

- *Debe formular como el proceso de competencia y en último término, los consumidores pueden ser dañados con relación a un escenario contra-factual definido apropiadamente.*
- *Debe ser consistente en su lógica interna.*
- *Debe ser consistente con los incentivos que los distintos agentes económicos enfrentan y,*
- *Debe ser consistente con (o al menos no inconsistente) la evidencia empírica disponible.*

Cabe señalar que la propia [COFECE] *no es ajena a este concepto. Por ejemplo, en el documento "Herramientas de Competencia Económica" Cuadernos de Competencia)* [sic] *publicado por la anterior Comisión Federal de Competencia*[1085], *se señala lo siguiente:*

"El foco de una investigación en prácticas monopólicas relativas se centra en determinar si la conducta daña o puede dañar la competencia. A esto se le denomina la "Teoría del Daño" y constituye el corazón de la investigación".

La Teoría del Daño permite articular el análisis que establece el proemio del artículo 10 de la LFCE:

"Sujeto a que se comprueben los supuestos a que se refieren los artículo 11, 12 y 13 de esta Ley, se consideran prácticas monopólicas relativas los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas (...)"

De manera no muy clara y un tanto contradictoria, la [AI] *basa la "Teoría del Daño" en la investigación respecto al supuesto trato discriminatorio en contra de* [EXCELENCIA] *con dos hipótesis:*[1086]

[1083] La respectiva nota al pie señala: "*Véase por ejemplo: Zenger H. y Walker M. (2013); Theories of harm in European Competition Law: A progress report*".
[1084] La respectiva nota al pie señala: "*: Zenger y Walker; Op. Cit*".
[1085] La respectiva nota al pie señala: "*Disponible en: http:// http://189.206.114.203/index-cfc.php?Itemid=712 (último acceso el 5 de enero de 2016)*".
[1086] La respectiva nota al pie señala: "*Fojas 84 y 85 del OPR*".

i) Supuesta exclusión vertical con el fin de preservar o incrementar rentas extra-normales, y

ii) Supuestas conductas para establecer ventajas exclusivas a ciertos agentes económicos que según la [AI] *se explica bajo la lógica de la (teoría) de "problema de compromiso" (sic).*

Al respecto, se observa que la aparente Teoría (o teorías) del Daño que formula la [AI] *no cumple con los elementos señalados previamente ya que:*

i) No es consistente en su lógica interna.

ii) No es consistente con los incentivos que los agentes económicos enfrentan, y

iii) No es consistente con la evidencia empírica disponible.

No es consistente con su lógica interna ya que se formulan dos hipótesis distintas de daño a la competencia que no pueden ocurrir de manera simultánea. En el caso de la supuesta exclusión vertical, la supuesta preservación o incremento de poder sustancial solamente se justifica si dicho agente económico participa directamente en el mercado relacionado "aguas abajo" en que se utiliza el insumo que controla el mercado "aguas arriba". En cuanto a la hipótesis del "problema de compromiso" la lógica del argumento desarrollado por la [AI] *es deficiente, tal y como se desarrolla en las respuesta al numeral siguiente.*

La Teoría del Daño tampoco es consistente con los incentivos de los agentes económicos puesto que como se señala en este dictamen pericial, el último interesado en que haya menos y no más proveedores del [SERVICIO DE TAXI] *es el AICM (habida cuenta que no tiene participación en dicho servicio). Además de la afectación que puede tener en las operaciones y servicios aeroportuarios un* [deficiente SERVICIO DE TAXI], *los incentivos del AICM al tratar con* [PERMISIONARIOS] *de dicho servicio es que sean más y no menos. La existencia de menos agentes económicos se traduce en una mayor capacidad para exigir menores contraprestaciones o mayores descuentos. Como se analiza con mayor detalle en la respuesta al siguiente numeral, la lógica que expone la* [AI] *bajo la que supuestamente el AICM resuelve el "problema de compromiso" es a todas luces deficiente y contraria a los incentivos de este último. Contrario a lo señalado por dicha autoridad, el "problema de compromiso" plantea los incentivos que enfrentan el oferente y los demandantes iniciales de un bien o servicio (en el caso de análisis los contratos entre el AICM y las primeras* [AGRUPACIONES] *para el* [SERVICIO DE ACCESO]*), una vez que se lleva a cabo la negociación o transacción entre estos ya no existe "problema de compromiso". En tal momento, los incentivos económicos del AICM además de tomar las medidas necesarias para asegurar un buen* [SERVICIO DE TAXI] *que impacte positivamente las operaciones aeroportuarias, sería en todo caso a permitir la entrada de más* [PERMISIONARIOS] *para incrementar sus ingresos por ese concepto (y no a limitarlos irracionalmente).*

La Teoría del Daño tampoco es consistente con la evidencia empírica disponible. Entre los hechos que la [AI] *identifica en el OPR y que son incompatibles con la Teoría del Daño se encuentran:*

- *El otorgamiento de descuentos, que la* [AI] *establece como "discriminatorio" es inconsistente con incentivos a mantener o fortalecer poder sustancial o, lo que es lo mismo, extraer rentas extra-normales. No se encuentra lógica económica alguna para considerar que el otorgamiento de descuentos, aun suponiendo sin conceder fuera de manera selectiva pueda tener por objeto mantener o incrementar rentas extra-normales. Por el contrario, el hacerlo disminuye las rentas en el corto plazo del AICM.*

- *El desplazamiento de un proveedor del* [SERVICIO DE TAXI], *sólo sería compatible con un argumento para proteger o incrementar rentas extra-normales, si el AICM fuera accionista o participara directamente en la prestación del* [SERVICIO DE TAXI].

- *La Teoría del Daño tampoco es compatible con la evidencia de la entrada de nuevos permisionarios posteriormente al inicio de operaciones de* [EXCELENCIA] *(al respecto no debe confundirse la existencia de* [PERMISIONARIOS] *con* [AGRUPACIONES] *de éstos, estas últimas no son agentes económicos que presten el* [SERVICIO DE TAXI], *lo son los* [PERMISIONARIOS]*), incluso se creó una nueva agrupación de*

manera posterior al inicio de operación de [EXCELENCIA] *(*[YELLOW CAB]*). La* [AI] *no explica la racionalidad o incentivos del AICM para supuestamente desplazar o excluir a* [EXCELENCIA] *pero no a los* [PERMISIONARIOS] *de* [CONFORT, NUEVA IMAGEN o de YELLOW CAB] *que comenzaron a prestar el* [SERVICIO DE TAXI] *un mes antes que* [EXCELENCIA] *o incluso, en el caso de* [YELLOW CAB], *meses después que la misma.*

- *Erróneamente se le atribuyen en el OPR a las* [AGRUPACIONES] *funciones y actividades que son propias de los* [PERMISIONARIOS] *que representan; en particular, las* [AGRUPACIONES] *no prestan el* [SERVICIO DE TAXI], *lo hacen de manera individual cada uno de sus miembros, tampoco pagan la contraprestación, lo hacen los* [PERMISIONARIOS].

- *El AICM carece de capacidad para impedir el acceso de otros agentes económicos a la prestación del* [SERVICIO DE TAXI], *quien otorga el permiso es el* [sic] *SCT y el AICM solamente emite opinión, sin que la SCT deba necesariamente tomarla en cuenta o verse influenciada en su decisión por la misma. No existe evidencia del que el AICM le haya negado el* [SERVICIO DE ACCESO] *a algún permisionario. Si debido a la debilidad de la demanda,* [EXCELENCIA] *nunca pudo utilizar la totalidad de sus* [UNIDADES] *con permiso para prestar el servicio resulta absurdo pensar que haya solicitado el acceso a las instalaciones del AICM de un mayor número de* [UNIDADES].

Sobre estos y otros puntos se abunda en las respuestas a los siguientes numerales de este cuestionario y con los que se observa que el análisis económico para sustentar de manera presuntiva la existencia de prácticas monopólicas relativas no es el apropiado.

Por otro lado se reitera que la prestación del [SERVICIO DE TAXI] *es responsabilidad del AICM y tiene un impacto en la percepción de su operación como aeropuerto, por lo tanto los hechos y conductas investigados, lejos de analizarse desde el punto de vista de competencia económica, debe analizarse desde el punto de vista de un arreglo organizacional mediante el cual el AICM presta a través de tercero el* [SERVICIO DE TAXI] *a los usuarios del* [AEROPUERTO] [...]".[1087]

En relación con la respuesta anterior, la explicación proporcionada por el PERITO en respuesta al numeral cinco del cuestionario presentado por el AICM no está relacionada con la pregunta, es decir, en su respuesta el PERITO no proporciona una conclusión que contenga un análisis económico sobre la metodología para proporcionar los permisos a los prestadores del SERVICIO DE TAXI, y si esto implica un desplazamiento indebido, barreras a la entrada o trato exclusivo a competidores del AICM; como lo estableció el propio AICM en su cuestionario.

De hecho, esta autoridad no deja de observar que la pregunta no está relacionada con la materia de la imputación realizada en contra del AICM, y por lo tanto en nada abona para desvirtuar su responsabilidad de la comisión de la práctica anticompetitiva imputada. Lo anterior es así toda vez que en el OPR nunca se determinó que existieran competidores del AICM en el MERCADO RELEVANTE; por el contario, se concluyó que el AICM es el único oferente del SERVICIO DE ACCESO y, en razón de esto, el análisis que supuestamente se presenta para determinar si el otorgamiento de permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI implica un desplazamiento indebido, barreras a la entrada o trato exclusivo a los competidores del AICM es infructuoso, ya que materialmente es imposible de realización, partiendo del supuesto acreditado de que el AICM no tiene competidores en el SERVICIO DE ACCESO.

[1087] Folios 37059 a 37064.

Asimismo, el PERITO confirma lo que señalan algunas secciones del OPR cuando indica que "*la facultad de conceder el acceso a instalaciones del AICM para la prestación* [del SERVICIO DE ACCESO] *está conferida por ley al AICM*" y que por tanto "*el AICM no enfrenta competidores*".

Sin perjuicio de lo anterior, se indica que la explicación de lo que el PERITO entiende por "Teoría del Daño", en nada desvirtúa las imputaciones señaladas en el OPR, en virtud de que son meras manifestaciones dogmáticas que no están sustentadas con argumentos económicos.

De esta forma, el PERITO se refiere a "*las mejores prácticas internacionales*", pero no refiere en qué países se dan los elementos que señala. Posteriormente se refiere a un documento de la entonces CFC que no resulta vinculante, pero al final el PERITO reconoce que la teoría del daño se debe de realizar en términos del proemio del artículo 10 de la LFCE, al manifestar que: "[…] *La Teoría del Daño permite articular el análisis que establece el proemio del artículo 10 de la LFCE* […]",[1088] es decir, este análisis debe versar sobre el objeto y/o efecto de las conductas realizadas, que sean o puedan ser para desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas. La LFCE no habla necesariamente, como lo pretende el PERITO, de un daño a los consumidores para que exista una conducta anticompetitiva o una práctica monopólica.

Por otra parte, el PERITO refiere a que la teoría del daño en que se basa el OPR se da con respecto al supuesto trato discriminatorio en contra de EXCELENCIA. Sin embargo, una vez más el PERITO reduce su respuesta al caso de EXCELENCIA, pero como también se ha expresado en la presente resolución, la discriminación de trato identificada en el OPR no sólo se reduce a que se hubiera tratado de forma diferente a EXCELENCIA con respecto a las AGRUPACIONES, sino porque existe un trato diferente también con respecto a las AGRUPACIONES entre sí y con respecto a quienes podrían ser competidores potenciales. El PERITO nada señala respecto de la discriminación entre las AGRUPACIONES.

Luego, el PERITO indica que no existe consistencia en el OPR porque "*se formulan dos hipótesis distintas de daño a la competencia que no pueden ocurrir de manera simultánea*"; que la exclusión vertical "*solamente se justifica*" si el agente económico con poder sustancial "*participa directamente en el mercado relacionado "aguas abajo*" y que "*El desplazamiento de un proveedor del servicio de taxi, sólo sería compatible con un argumento proteger* [sic] *o incrementar rentas extra-normales, si el AICM fuera accionista o participara directamente en la prestación del servicio de taxi*". Sin embargo, no señala por qué dichas hipótesis no se pueden dar simultáneamente y mucho menos indica por qué es necesario que el agente económico con poder sustancial tenga que participar en los mercados relacionados. De hecho, el PERITO pasa por alto que conforme a la LFCE no es necesario participar en el mercado "*aguas abajo*" para configurar una práctica monopólica relativa y mucho menos para que existan incentivos para realizarla.

Posteriormente, el PERITO señala que en realidad el AICM tiene incentivos para que existan más proveedores o permisionarios y no menos; también señala que lo que entiende como la teoría del daño

[1088] Folio 37060.

no es consistente con la evidencia empírica que existe en el EXPEDIENTE. Para ello indica que no tiene sentido otorgar descuentos si lo que se pretende es fortalecer el poder sustancial.

Al respecto, se insiste en que la LFCE no establece como un supuesto para colmar la hipótesis de una práctica monopólica relativa un elemento como el que señala; no obstante, se advierte que el señalamiento del PERITO indica por una parte que el AICM tendría incentivos para que existieran más prestadores del servicio; no obstante, el PERITO se equivoca en tanto que el AICM tendría incentivos precisamente para lo contrario, considerando que es más fácil negociar y establecer condiciones más adversas a los agentes económicos que participan en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI si dichos agentes son menos. De hecho, los emplazados al presente procedimiento coinciden en que el AICM negocia con las AGRUPACIONES y no con los PERMISIONARIOS y obliga a los PERMISIONARIOS a ser parte de alguna de las AGRUPACIONES precisamente para no tener que hacer cientos de negociaciones.

El PERITO indica que "*el problema de compromiso plantea los incentivos que enfrentan el oferente y los demandantes iniciales de un bien o servicio (en el caso del análisis los contratos entre el AICM y las primeras agrupaciones para el Servicio de Acceso)*" lo cual no hace sino confirmar que existe un mercado (oferente y demandantes de un servicio: el SERVICIO DE ACCESO).

Por otro lado, sólo indica que "*no se encuentra lógica económica*" basándose en que ello disminuye las rentas de corto plazo. El PERITO no hace el análisis de cuáles serían las ganancias del AICM en un marco temporal distinto al corto plazo. De hecho, su argumento reforzaría la hipótesis del OPR en tanto que estaría dispuesto a sacrificar una ganancia en el corto plazo para, una vez recuperada su reputación como agente con poder sustancial, recuperar esa supuesta pérdida en el mediano y largo plazo.

El PERITO indica que un desplazamiento sólo sería compatible si con la intención de proteger rentas extranormales, el AICM participara en la prestación del SERVICIO DE TAXI; no obstante, se insiste en que la LFCE no exige, para que exista una práctica monopólica relativa, que la misma se dé por parte de un agente que tenga poder sustancial y al mismo tiempo participe en los mercados en donde ocurren los efectos de sus conductas. El PERITO realiza ese señalamiento pero no realiza alguna indicación respecto al análisis de exclusión vertical y problema del compromiso que se desarrollan en el OPR, en el cual, el agente económico con poder sustancial "*aguas arriba*" tampoco participa "*aguas abajo*". No es necesario obtener "*ganancias extranormales*" en el corto plazo para que exista una práctica monopólica relativa como supone el PERITO.

El PERITO también indica que la teoría del OPR no es compatible con la entrada de otros permisionarios después de que entró EXCELENCIA. Asimismo, el PERITO indica que "*los incentivos económicos del AICM además de tomar las medidas necesarias para asegurar un buen servicio de taxi que impacte positivamente las operaciones aeroportuarias, sería en todo caso a permitir la entrada de más permisionarios del servicio de taxi para incrementar sus ingresos por ese concepto (y no al imitarlos irracionalmente"* y que "*incluso se creó una nueva agrupación de manera posterior al inicio de operación de Excelencia (Yelllow* [sic])" y que no se explican los incentivos para "*supuestamente desplazar o excluir a*

Excelencia pero no a los permisionarios de Confort, Nueva Imagen o de Yellow que comenzaron a prestar el servicio de taxi un mes antes de que Excelencia o incluso en el caso de Yellow meses después que la misma".

En este sentido, con independencia de que como se ha señalado, el OPR no imputa el desplazamiento de algún agente económico, el PERITO olvida dos hechos centrales para el entendimiento de la hipótesis del OPR. El primero radica en que si bien pudieron aumentar en su número los PERMISIONARIOS, dado que estos no compiten entre sí cuando son parte de una misma AGRUPACIÓN,[1089] el aumento de UNIDADES dentro de las mismas AGRUPACIONES no modificaría el esquema de competencia que existe en el AICM. Lo que sí cambió ese esquema fue la entrada de EXCELENCIA, quien no prestaba sus servicios en el AICM con anterioridad a que ganara la subasta. El segundo hecho que no considera el PERITO es que YELLOW CAB es producto de la escisión de SITIO 300. En otras palabras, no se trata de un nuevo competidor que hubiera entrado al mercado, sino de los mismos que ya operaban sólo que escindidos de SITIO 300. Los permisionarios de YELLOW CAB habrían sido permisionarios de SITIO 300, de donde se advierte que si bien existió una "*nueva agrupación*" la misma no implicó la entrada de nuevos permisionarios al mercado y, por tanto, que impida considerar la hipótesis del OPR.

En este aspecto, en el estudio presentado por el AICM (identificado con el número 42) se realizan señalamientos que confirmarían lo señalado en el párrafo anterior, en el sentido de que los PERMISIONARIOS estarían de acuerdo en que aumentara el número de UNIDADES porque aumentarían sus ingresos, pero los choferes no. Esto se explica porque los choferes enfrentarían más competencia, pero los permisionarios no, dadas las condiciones actuales que establece el AICM.

El PERITO también señala que las AGRUPACIONES no prestan el SERVICIO DE TAXI y tampoco pagan la contraprestación correspondiente, sino que lo hacen los PERMISIONARIOS. Sin embargo, como se ha explicado en la presente resolución, el PERITO no toma en cuenta la evidencia existente en el EXPEDIENTE, pues quien en realidad ofrece el SERVICIO DE TAXI a los usuarios son las AGRUPACIONES y son quienes están obligadas a realizar el pago por el SERVICIO DE ACCESO. También las AGRUPACIONES se encargan de la venta de boletos de sus PERMISIONARIOS, negocian con el AICM las condiciones para la operación del SERVICIO, reciben los aumentos de UNIDADES y también los descuentos o quitas. El PERITO no refiere esa evidencia y sólo indica dogmáticamente que los permisionarios son quienes prestan el servicio, sin considerar que los permisionarios están afiliados a una AGRUPACIÓN porque así están obligados por el AICM y, de hecho, la salida de una agrupación implica la imposibilidad de obtener el SERVICIO DE ACCESO y por tanto de prestar el SERVICIO DE TAXI.

Asimismo, el PERITO indica que el AICM carece de capacidad para impedir el acceso de otros agentes a efecto de que presten el SERVICIO DE TAXI; sin embargo, una vez más se trata de una postura

[1089] Como se ha abordado a lo largo de esta resolución, se considera que son las AGRUPACIONES quienes en realidad ofrecen el SERVICIO DE TAXI a los usuarios por los siguientes motivos: *1*) son quienes están obligadas a realizar el pago por el SERVICIO DE ACCESO; 2) se encargan de la venta de boletos de sus PERMISIONARIOS; 3) negocian con el AICM las condiciones para la operación del SERVICIO DE TAXI; 4) reciben los aumentos de UNIDADES y también los descuentos o quitas. Adicionalmente, los permisionarios están afiliados a una AGRUPACIÓN por disposición del AICM y, de hecho, la salida de una agrupación implica la imposibilidad de obtener el SERVICIO DE ACCESO y por tanto de prestar el SERVICIO DE TAXI.

dogmática que desconoce la evidencia existente en el EXPEDIENTE, de la cual se desprende que en la realidad la SCT no otorga permisos si el AICM no da su opinión favorable y el hecho de que para poder prestar el SERVICIO DE TAXI es necesario contratar los SERVICIOS DE ACCESO con el AICM; para evitar repeticiones innecesarias, se remite al apartado "*No se necesita la opinión favorable del AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI*" de esta resolución. De hecho, la propia DGAF así lo reconoce en el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos dependiente de la DGAF, y presentado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis,[1090] en el que se advierte lo siguiente:

> "*Respecto de la solicitud de permiso para prestar el servicio de taxi en el AICM.*
>
> *6. Señale si alguna persona física o moral ha solicitado permiso para poder prestar el servicio público de taxi dentro de la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, previos requisitos reunidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT), y de ser el caso, si se les ha otorgado o no dicho permiso. En caso de que su respuesta sea negativa, deberá señalar la razón de ésta" (Sic)*
>
> *Sobre el punto en particular, previa solicitud, la Dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte mediante oficio 4.2.1.1.-93/2016 de 18 de enero del año en curso, informó lo siguiente:*
>
> *"RESPUESTA: Esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo, si ha recibido solicitudes de permisos tanto por parte de personas físicas como de personas morales, y en algunos casos se han otorgado los permisos y en otros casos se han negado.* ***Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros*** [énfasis añadido]".[1091]

Finalmente, el PERITO refiere a que el asunto no debería de verse "*desde el punto de vista de competencia económica*" sino "*desde el punto de vista de un arreglo organizacional mediante el cual el AICM presta a través de tercero*" el SERVICIO DE TAXI; no obstante, ello también es incorrecto, pues en primer lugar el AICM está sujeto a una CONCESIÓN que la obliga a respetar las normas de competencia económica (la LFCE). Se insiste en que existen todas las características para considerar que el SERVICIO DE ACCESO es un mercado y, como tal, está sujeto a las normas de competencia económica.

6. Que explique el PERITO la teoría del problema de compromiso (*commitment problem*) y si es aplicable en los términos expuestos por el OPR a la conducta del AICM.

R6: "[...] *A mi entender el problema de compromiso (commitment problem) se refiere a una situación en la cual un agente económico con poder sustancial sobre la oferta de una mercancía que puede ser utilizada como insumo para la producción de bienes finales, una vez que ha vendido el insumo a los primeros adquirentes a niveles monopólicos, tiene incentivos a ofrecer el mismo insumo a la demanda residual (a un menor precio) lo cual incrementa sus ganancias. Sin embargo, esta posibilidad es prevista por los adquirentes iniciales quienes estarán*

[1090] Folio 37195 a 37198. Dicho oficio fue presentado en desahogo a la prueba documental en vía de informe ofrecida por PORTO TAXI (folio 31734).
[1091] Folio 37197.

dispuesto a pagar cantidades inferiores por el bien, lo cual impide al vendedor del insumo maximizar sus ganancias.[1092]

En la práctica una situación como la descrita implicaría que el agente con poder sustancial tiene el compromiso con los adquirentes iniciales de su producto a no aumentar sustancialmente su oferta o el número de adquirentes, para que la rentabilidad tampoco se deteriore o bien, instrumenta algún mecanismo o acción para evitar el problema de compromiso tales como una integración vertical o un esquema de contraprestación no lineal.

Por lo tanto, resumiendo, la teoría del problema de compromiso se refiere a una situación donde las posibilidades de oportunismo ex ante del agente con poder sustancial (al negociar con los primeros adquirentes) se traduce en que éste no pueda ejercer su poder sustancial para obtener ganancias extra-normales.

Desde mi óptica la aplicación de esta construcción analítica no es pertinente ni esta sustanciada respecto al caso de la conducta del AICM en relación con el otorgamiento del contrato que facilita el acceso a las diferentes [AGRUPACIONES].

Para que fuese aplicable la teoría del problema de compromiso planteada en el OPR habría que demostrar que los taxistas obtienen rentras extra-normales por sus servicios y que gran parte de dichas rentas se transfieren al AICM para que éste también disfrute de las rentras extra-normales características de un agente con poder sustancial. Así podría esperarse que si [EXCELENCIA] *(o potenciales entrantes) aumentase sustancialmente la oferta de servicios de taxis, los precios y por tanto las rentas de todos los participantes tenderían a reducirse y entonces los beneficios al AICM (derivados de las contraprestaciones por el servicio de acceso) se verían mermados.*

Se insiste en que la contraprestación que los agentes económicos deben cubrir por el acceso al AICM es una fracción de los gastos de operación que erogan los taxistas y a su vez permiten al AICM cubrir costos de operación de las instalaciones correspondientes. De hecho en el OPR no se analizan las ganancias que obtienen o pudieran obtener los taxistas una vez descontados los pagos por servicio de acceso, combustible, mantenimiento de vehículos, pagos de sueldos u otros gastos de operación, elementos que necesariamente deberían evaluarse para determinar si los taxistas obtienen ganancias extra-normales que son transferidas al AICM vía las contraprestaciones por el [SERVICIO DE ACCESO].

En el OPR se señala acertadamente lo que el "problema del compromiso":

"(...) mismo que se entiende desde el punto de vista económico, cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferente en los eslabones subsecuentes en dicha cadena de producción con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo (...)"

Obsérvese, no obstante, que dicha hipótesis no es aplicable o compatible con los hechos analizados y menos aún con las conclusiones de la Autoridad Investigadora (al respecto, se refiere a la respuesta anterior sobre las características que debe tener una Teoría del Daño adecuada en el análisis económico de una investigación de competencia económica). Por el contrario, el efecto de ese incentivo de corto plazo a permitir el acceso a nuevos competidores seria en todo caso pro-competitivo, al incrementar el número de proveedores del servicio final. A partir de allí, la Autoridad Investigadora parece ajustar la teoría del compromiso para que coincida con los hechos analizados pues señala lo siguiente:

"Este incentivo o inconsistencia temporal que presenta el agente económico con poder para excluir verticalmente conlleva un detrimento en las ganancias de los oferentes del [SERVICIO DE TAXI] *ya existentes del mercado ubicado un eslabón subsecuente y de las propias ganancias de largo plazo del agente económico con poder*

[1092] La respectiva nota al pie señala: "*Ver. Patrick and Jean Tirole, "A Primer on Foreclosure". Handbook of Industrial Organization, V.3, in M. Armstrong & R.H. (eds.) North-Holland, 2007. Ch 33, p. 2145-2220*".

sustancial, es decir el valor de mercado del permiso para acceder al bien tenderá a tener un menor valor económico."

No se ajusta a la evidencia que el AICM busque proteger las ganancias de los oferentes (con excepción de [EXCELENCIA]*) para proteger sus propias ganancias de largo plazo (la contraprestación no se paga por servicio, sino por unidades que prestan el servicio).*

Para justificar la aplicación de la teoría del compromiso a los hechos investigados la Autoridad Investigadora afirma de manera no convincente que existe una "inconsistencia temporal" entre sus ganancias de corto y largo plazo para el AICM, ya que el firmar más contratos (para obtener una supuesta ganancia adicional de corto plazo) se traduce en menor valor económico de contratos previos (y menor ganancia de largo plazo).

Eso podría ser aplicable, según la propia teoría económica del problema del compromiso, ex ante, es decir, en el momento del tiempo en que AICM negoció los contratos con las primeras [AGRUPACIONES] *(si estas o su permisionarios previeron que el AICM podría permitir nuevos proveedores del* [SERVICIO DE TAXI]*) pero de ninguna forma de manera ex post a la firma de dichos contratos, es decir, una vez que se habían firmado los mismos.*

Una vez que el AICM ya acordó los contratos de acceso con las primeras [AGRUPACIONES] *no existe tal inconsistencia temporal y la estrategia maximizadora del AICM es permitir la entrada de nuevos competidores. La Autoridad Investigadora además no explica de qué manera o bajo qué lógica se verán mermadas sus ganancias una vez firmados los contratos con las* [AGRUPACIONES], *ya que éstas no pueden negociar el pagar un monto inferior por concepto de contraprestación y suponiendo fuese así, la Autoridad Investigadora no explica cómo o bajo qué elementos podría ser dicha "renegociación".*

No obstante lo anterior, la Autoridad Investigadora confunde los objetivos y las implicaciones de la teoría del problema de compromiso señalando equivocadamente que el monopolista está dispuesto ex post a sacrificar ganancias para "reestablecer las condiciones o compromisos originales:

"Con el objeto de corregir el incentivo de corto plazo, referido en el párrafo anterior, el agente económico con poder sustancial puede utilizar distintas herramientas para restablecer las condiciones originales (o compromisos) anteriores a las acciones que generaron una distorsión en el "status quo" ello lo hace a través del restablecimiento de las ventajas que tenían los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente."

Lo descrito en el párrafo anterior por la Autoridad Investigadora no es ni puede ser una estrategia racional y maximizadora de un agente con poder sustancial. Va en contra precisamente de los incentivos al oportunismo que tiene dicho agente una vez que ya negoció contratos con los primeros adquirentes del insumo. Para el AICM es irrelevante restablecer las condiciones originales, puesto que una vez acordadas las contraprestaciones con las [AGRUPACIONES] *el que entren nuevos proveedores del servicio no afecta sus ingresos, sino que incluso incrementan (v.g., hay un nuevo agente económico que paga la contraprestación por acceder a sus instalaciones).*

Lo anterior evidencia que la teoría económica con la que busca la Autoridad Investigadora sustentar la afectación al proceso de competencia es inadecuada pues además de ser inconsistente en su lógica interna, no se ajusta a los hechos. Es en todo caso, una hipótesis económica que no se ajusta adecuadamente a la teoría del problema de compromiso expuesta en la literatura económica correspondiente[1093]*.*

Las alternativas que se describen en la literatura económica para eliminar "el problema de compromiso" ocurren ex ante y no ex post a la negociación con los primeros adquirentes del insumo (por ejemplo, la integración vertical o la exclusividad por parte del proveedor). Suponiendo sin conceder los contratos pudieran renegociarse, la

[1093] La respectiva nota al pie señala: "*Por ejemplo, del propio trabajo que se cita en el OPR de Rey y Tirole (ver supra)*".

Autoridad Investigadora no se acredita y ni siquiera fórmula que lo anterior pueda ser posible y que, en dado caso, ocurra el "problema de compromiso".

Por otro lado, en opinión de este perito, la aplicación de los argumentos de restricciones verticales y del problema de compromiso en el OPR no se sustenta en un análisis basado en efectos (según las mejores prácticas internacionales en el análisis de competencia). Por el contrario, en el OPR solamente se plantea un argumento teórico que no se ajusta a los hechos analizados, ni a los posibles efectos que en todo caso tendría una situación de problema de compromiso de ser realmente la dinámica existente entre el AICM y [AGRUPACIONES].

En el propio artículo citado en el OPR por parte de la Autoridad Investigadora, los autores Rey y Tirole señalan diversas implicaciones para la política regulatoria y de competencia de la teoría de la exclusión y el problema de compromiso. Uno de ellos es que, suponiendo existe el problema de compromiso, un trato diferenciado o discriminatorio por parte del agente monopolista (con poder sustancial):[1094]

"Non-discrimination laws. Non-discrimination laws are often motivated by the protection of final consumer against abuses of a dominant position. It is well known that in other contexts non-disrimination laws may have ambiguous effects, since they may favor some consumers to the detriment of others. But in the context described above, these laws adversely affect all consumers and total welfare: they eliminate opportunistic behavior and allow the bottleneck owner to fully exercise its monopoly power."

Traducción propia:

"Leyes de no discriminación. Las leyes de no discriminación están comúnmente motivadas para la protección de los consumidores finales contra abuses [sic] *de una posición dominante (poder sustancial). Es bien sabido que en otros contextos las leyes de no-discriminación pueden tener efectos ambiguos, ya que pueden favorecer a algunos consumidores en detrimento de otros. Pero en el contexto descrito previamente, estas leyes afectan adversamente a todos los consumidores y al bienestar total: eliminan la conducta oportunista y permiten al dueño del cuello de botella ejercer de manera total su poder monopólico." (Paréntesis añadidos)*

De la cita anterior, correspondiente al estudio económico al que se refiere en distintas ocasiones en el OPR, se evidencia la utilización equívoca de la teoría del problema de compromiso para sustentar la supuesta práctica monopólica investigada. En dicha cita queda de manifiesto que la existencia de un trato discriminatorio, a la luz de una situación donde el agente con poder sustancial enfrenta un problema de compromiso, no puede ser considerada anticompetitiva o dañina para el bienestar del consumidor; ya que el mismo trato discriminatorio impide el ejercicio de poder sustancial.

Otros elementos que permiten observar la inaplicabilidad de la teoría del "problema de compromiso" para explicar los supuestos efectos anticompetitivos observados por la Autoridad Investigadora son los siguientes:

- *La información en el OPR no permite sustanciar o siquiera presumir que el AICM ha decidido excluir a* [EXCELENCIA] *para que los precios y una supuesta rentabilidad extra-normal del* [SERVICIO DE TAXI] *no disminuyan y el AICM se beneficie de esas rentas extra-normales que estén derivando los taxistas que pertenecen a las distintas* [AGRUPACIONES] *que concurren en el mercado.*
- *La Autoridad Investigadora es omisa en explicar como el AICM puede eliminar el "problema de compromiso" (v.g., convencer a las* [AGRUPACIONES] *que no entrarán nuevos permisionarios) cuando la SCT o la propia Cofece mediante opinión o resolución pueden orillar a aquél a permitirlo. Esta situación tampoco es consistente con la aplicación del "problema de compromiso".*
- *Asimismo, se reitera que el otorgamiento de descuentos no parece ser compatible con la hipótesis de mantener un poder sustancial en el mercado relevante. Lejos de extraer rentas monopólicas, el otorgar descuentos se traduce en una reducción de las ganancias del agente con poder sustancial.*

1094 *Ídem.*

- *Tampoco las negociaciones con* [EXCELENCIA] *del incumplimiento en el pago de las contraprestaciones, permitiéndole continuar operando es consistente con una hipótesis de exclusión, ni de obtención de rentas monopólicas.*

Se reitera que para validar el supuesto objeto o efecto anticompetitivo en particular, la supuesta intención de impedir sustancialmente el acceso a ciertos agentes económicos y otorgar ventajas exclusivas a otros agentes, la Cofece tendría que haber analizado el efecto de dichas supuestas conductas en los resultados de la operación del aeropuerto como tal, habida cuenta que ejercer poder sustancial en el mercado relevante definido por la Autoridad Investigadora tiene efectos negativos en otros servicios del AICM. [...]".[1095]

En primer término se aclara que los conceptos de "*exclusión vertical*" y "*problema del compromiso*" no son más que la forma en que se expresan en la literatura especializada las conductas imputadas en el OPR, mediante las pruebas señaladas y valoradas a lo largo de esta resolución.

La AI incluyó en el OPR la referencia al "*problema de compromiso*" para contextualizar e ilustrar las conductas plenamente acreditadas mediante las pruebas recabadas durante el procedimiento de investigación. Sin embargo, la existencia de "*exclusión vertical*" o de "*problema de compromiso*" sólo tiene una finalidad explicativa, en tanto que lo relevante en términos de la LFCE es si se reúnen los requisitos que se establecen para determinar la existencia de una práctica monopólica, así como su objeto o efecto en el proceso de competencia y libre concurrencia. En el presente caso, se dieron conductas discriminatorias en contra de diversos prestadores del SERVICIO DE TAXI por parte del AICM, quien tiene poder sustancial en el mercado relevante del SERVICIO DE ACCESO. Si el objeto o el efecto de esa conducta es desplazar indebidamente a otros agentes económicos, impedir su acceso al mercado o generar ventajas exclusivas, la misma es sancionable con independencia de los incentivos que podría tener el agente económico o de su adecuación a fenómenos analizados por la teoría económica, lo anterior salvo que se demuestre que dicha conducta tiene eficiencias, cuestión que nunca fue manifestada y mucho menos acreditada por el AICM, siendo que la carga de la prueba de esa situación sería precisamente el AICM.

Teniendo en consideración estas precisiones, a continuación se realizan comentarios a los argumentos vertidos en el peritaje a fin de analizarlos.

Respecto al "*problema del compromiso*", el PERITO señala que "[...] *dicha hipótesis no es aplicable o compatible con los hechos analizados y menos aún con las conclusiones de la Autoridad Investigadora* [...] *la Autoridad Investigadora parece ajustar la teoría del compromiso para que coincida con los hechos analizados* [...]".[1096] Dicho señalamiento es incorrecto, toda vez que en el OPR el "*problema de compromiso*" únicamente es utilizado para contextualizar como es que el agente económico con poder sustancial puede utilizar distintas herramientas para restablecer las condiciones originales (o compromisos) anteriores a las acciones que generaron un cambio en el *status quo*, en el caso en particular, el ingreso de EXCELENCIA como competidor de las AGRUPACIONES en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

[1095] Folios 37065 a 37072.
[1096] Folio 37067.

Para este caso, el AICM lo hizo a través del establecimiento de ventajas en la prestación del SERVICIO DE ACCESO hacia los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente, es decir, las AGRUPACIONES.

Los hechos señalados en el párrafo anterior son consistentes con la definición del "*problema de compromiso*" que se señala en el OPR, y que el propio PERITO reconoce al afirmar que "*En el OPR se señala acertadamente lo que es el problema de compromiso*":

> "[...] *por lo que hace a la racionalidad económica que también sustenta el efecto de impedir sustancialmente el acceso de otros agentes económicos así como establecer ventajas exclusivas, se puede explicar a través del "problema de compromiso" mismo que* ***se entiende desde el punto de vista económico, cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferentes en los eslabones subsecuentes en dicha cadena de producción*** *con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo, o de cumplimentar los condicionamientos de alguna autoridad interna o externa* [énfasis añadido]".[1097]

Así, en el caso que nos ocupa, la teoría de daño planteada por la AI está basada en el modelo reputacional del AICM; existe evidencia en el EXPEDIENTE que prueba que la teoría de daño tiene el objeto de mantener la reputación del AICM en el sentido de que va a respetar la estructura oligopólica generada en el SERVICIO DE TAXI ubicado aguas abajo.

En este sentido, existen diversos hechos que permiten demostrar que el AICM tenía la necesidad y la intención de mantener su reputación frente a las AGRUPACIONES, pues con la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI, mediante un proceso de licitación, se originó un "*problema de compromiso*" para el AICM, pues se incorporó un nuevo oferente a este servicio que no pertenecía originalmente a los PERMISIONARIOS de SITIO 300 o a PORTO TAXI, agentes económicos que en ese momento agrupaban a los PERMISIONARIOS que prestaban el servicio, por lo que el AICM realizó las conductas investigadas para reestablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE al aplicar distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO a los agentes económicos concurrentes en el mercado.

En primer término, se observa que las bases de la subasta pública SP-03/2008, relativas al "*CONTRATO DE ACCESO A ZONA FEDERAL, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*", publicadas en el DOF el veintiuno de mayo de dos mil ocho,[1098] contemplaban una contraprestación superior a la que en ese momento pagaban el resto de los PERMISIONARIOS, pues como piso de la subasta a los participantes para obtener contrato de acceso a zona federal y estacionamiento del AEROPUERTO para estar en posibilidad de

[1097] Páginas 85 y 86 del OPR. Folios 31152 y 31153.
[1098] Folios 10227 a 10382. Visible en la página http://dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5034884.

prestar el SERVICIO DE TAXI, se estableció la cantidad de $3,000.00 (tres mil pesos 00/100 M.N.) por UNIDAD al mes.[1099] En la página trece de dicha subasta se observa lo siguiente:

> "*11. CONDICIONES ECONOMICAS* [sic]
>
> *A) CONTRAPRESTACIONES*
>
> *Las CONTRAPRESTACIONES a pagar a AICM durante la vigencia del CONTRATO respectivo, serán de naturaleza fija, debiendo proponer como mínimo una cuota mensual por unidad de $3,000.00 (TRES MIL PESOS 00/100 M.N.) más IVA, misma que se actualizará anualmente a partir de la conclusión del primer año de vigencia del CONTRATO* [...]".

Lo anterior resulta relevante si se considera que el AICM estableció de entrada una contraprestación B a la que cobraba en dos mil ocho a los agentes económicos que en ese momento demandaban el SERVICIO DE ACCESO. Para mayor referencia, en la siguiente tabla se establece un comparativo de las cantidades cobradas por el AICM en dos mil ocho como contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO:

Año 2008

Agrupación	SITIO 300	CONFORT	NUEVA IMAGEN	PORTO TAXI	YELLOW CAB
Contraprestación	B				

Ahora bien, de las constancias del EXPEDIENTE se observa que como resultado de la escisión de SITIO 300, en dos mil nueve iniciaron operaciones para la prestación del SERVICIO DE TAXI, CONFORT, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, agrupaciones a las cuales se cobraron cantidades diferenciadas como contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, que a su vez también eran menores a aquella establecida como oferta mínima en las bases de la subasta pública SP-03/2008, como se evidencia a continuación:

Año 2009

Agrupación	SITIO 300	CONFORT	NUEVA IMAGEN	PORTO TAXI	YELLOW CAB	Subasta pública SP-03/2008
Contraprestación	B					

De lo anterior se colige que existe una diferencia sustancial entre el monto por concepto de contraprestación que pagaban los prestadores del SERVICIO DE TAXI ya establecidos o aquellos que

[1099] Se insiste en que esta conducta no es sancionable toda vez que no fue imputada al AICM por estar fuera del periodo de investigación, como adecuadamente se señaló en el OPR (páginas 40 a 42), de acuerdo a lo siguiente: "[...] *esta Autoridad considera que, a la presentación de la denuncia de mérito, las facultades de investigación, **única y exclusivamente para este hecho**, se habían extinguido en términos de lo dispuesto por el artículo 34 bis 3 de la LFCE* [énfasis añadido]". Así, en este apartado de la presente resolución únicamente se hace referencia a ella de manera descriptiva para analizar la racionalidad económica que pudo tener el AICM en su actuar cuando enfrentó "*el problema de compromiso*" con las AGRUPACIONES e intentó restaurar las condiciones ofrecidas originalmente.

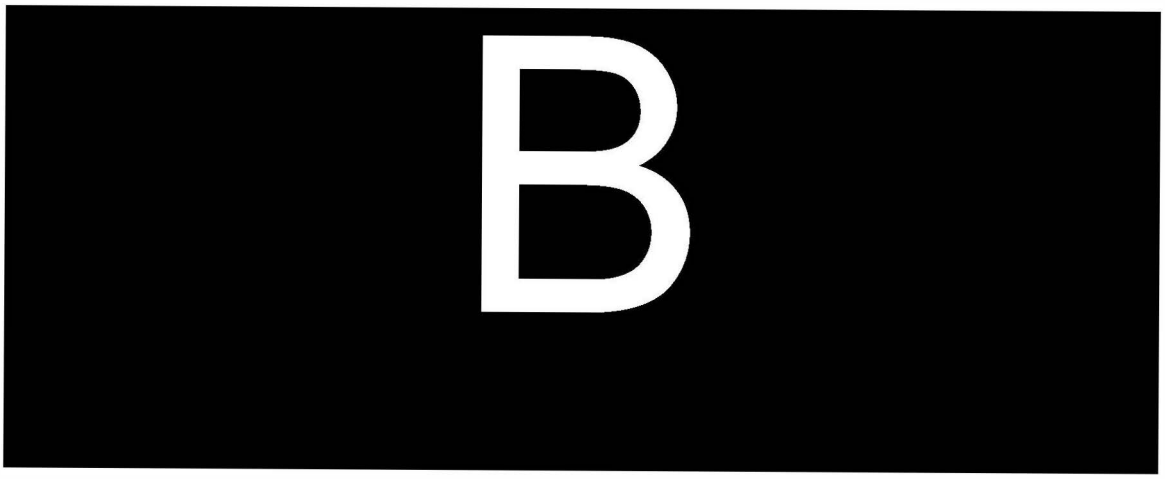
Eliminado: doce palabras.

derivaron de su escisión y aquella contraprestación mínima establecida para el agente económico que resultara ganador de la Subasta pública SP-03/2008, este fue fruto del proceso de subasta pública SP-03/2008.

El piso de la contraprestación en dicho proceso de subasta ascendía a la cantidad de $3,000.00 (tres mil pesos 00/100 M.N.) por UNIDAD al mes, cantidad que correspondía a un monto B al que se encontraban pagando los diversos prestadores del SERVICIO DE TAXI al momento de emitir las bases para la misma; si a este piso se le agrega el monto en el que los diversos postores tuvieron que incrementar para que su puja fuera real, el monto final estaría B a la cantidad que pagaban los competidores ya establecidos, por lo que el nuevo prestador del SERVICIO DE TAXI nacería con una desventaja que pulverizaría cualquier efecto competitivo que este pudiera aportar al mercado sin importar el incremento del parque vehicular o el motivo mismo del incremento.

Así, con la entrada del nuevo prestador del SERVICIO DE TAXI, el AICM trató de restaurar el compromiso original con los agentes económicos que resultaron de la división de SITIO 300 -que en realidad son parte del agente económico incumbente- que no participaron en un proceso de subasta, y que por lo tanto no se enfrentaron a un piso mínimo y por el contrario estas nuevas AGRUPACIONES, iniciaron operaciones con una B similar a la que pagaban las empresas que ya operaban en el AEROPUERTO.

En segundo término, otro hecho que permite sostener que el AICM tenía incentivos para reestablecer su reputación, se encuentra en la prueba identificada y valorada en la presente resolución, consistente en el documento titulado "*CONTRATOS DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACION DEL SERVCIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS, EN LA MODALIDAD DE TAXIS. - - - - - SEGUIMIENTO DEL ACUERDO NÚMERO CA-AICM/040708-009 CORRESPONDIENTE A LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA, CELEBRADA EL 4 DE JULIO DE 2008 DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN*" del cual se desprende:



Eliminado: tres párrafos y nueve palabras.

[redacted] B

De lo anterior se concluye que ha quedado acreditado en la presente resolución que la aplicación del concepto "*problema de compromiso*" resulta consistente con los hechos analizados, puesto que la conducta del AICM buscó evitar este tipo de conflictos que podrían dañar su reputación y, por ende, mermar sus ganancias futuras. Por ello también es incorrecto lo que señala el PERITO en el sentido de que la forma de solucionar el problema del compromiso tendría que ser *ex ante* (cuando se negociaron los primeros contratos con las primeras AGRUPACIONES), si las mismas previeron que se podría permitir la entrada de nuevos proveedores, pero no de manera *ex post*; en este aspecto, lo que el PERITO señala impediría que se diera el problema del compromiso porque el mismo no se hubiera generado, siendo que la hipótesis del OPR se basa en que el problema sí existió, por lo cual la solución al mismo se pretendió dar *ex post*. Cuando el PERITO compara las situaciones ex ante con las ex post, malinterpreta el objetivo de esta teoría. Para el perito el problema de compromiso se resuelve antes de firmar el contrato. Sin embargo, bajo este escenario, los esquemas de reputación para comprometer al monopolista a cumplir sus compromisos nunca podrían ser validados. Por más que las AGRUPACIONES hubieran firmado los contratos, ello no impide en forma alguna que no se puedan negociar las condiciones correspondientes, lo cual además se demostró en el EXPEDIENTE respecto a que algunas de las AGRUPACIONES lograron que se cambiaran sus contratos para establecer diversas cláusulas que impiden el acceso y generan ventajas exclusivas.

Eliminado: un párrafo.

El PERITO también señala que para el AICM: "*es irrelevante restablecer las condiciones originales, puesto que una vez acordadas las contraprestaciones con las Agrupaciones el que entren nuevos proveedores del servicio no afecta sus ingresos, sino que incluso se incrementan (v.g. hay un nuevo agente económico que paga la contraprestación por acceder a sus instalaciones)*". Sin embargo, ello resulta incorrecto, pues como se ha señalado, el restablecimiento de las condiciones originales deriva del hecho de que al existir un mayor número de oferentes en el SERVICIO DE TAXI, genera que los PERMISIONARIOS ya existentes, tengan el incentivo a exigir al AICM una reducción en su contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, pues el valor económico de su posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI ha disminuido, derivado del número de nuevas UNIDADES otorgadas al nuevo competidor; así, el problema de compromiso no deriva de que el AICM, en un principio, detecte que podría ganar menos, sino del hecho de que los incumbentes le solicitarían renegociar sus contraprestaciones considerando el aumento de la oferta, lo que sí impactaría en los ingresos del AICM. Lo que hace, entonces, no es bajar el precio del SERVICIO DE ACCESO sino aumentar el parque vehicular solo para las propias AGRUPACIONES, impidiendo el acceso de nuevos competidores y generando para los incumbentes ventajas exclusivas. Así, es incorrecto que en el OPR sólo se plantee un argumento teórico o que el mismo no se ajuste a los hechos analizados.

Por otro lado, el PERITO argumenta: "[…] *en el OPR habría que demostrar que los taxistas obtienen rentas extra-normales por sus servicios y que gran parte de dichas rentas se transfieren al AICM para que éste*

[1100] Folios 36911 a 36913.

también disfrute de las rentas extra-normales características de un agente con poder sustancial",[1101] y que el OPR no analiza "*las ganancias que obtienen o que pudieran obtener los taxistas una vez descontados los pagos por servicio de acceso, combustible, mantenimiento de vehículos, pagos de sueldos y otros gastos de operación, elementos que necesariamente deberían evaluarse para determinar si los taxistas obtienen ganancias extra-normales que son transferidas al AICM vía las contraprestaciones por el servicio de acceso*". Al respecto, se indica que es infundada dicha aseveración, toda vez que tal demostración no la exige la LFCE, cuenta habida que para comprobar la actualización de las conductas investigadas debe cumplirse con lo que establecen los artículos 10 a 13 de la LFCE, lo cual se hizo en el presente asunto. Conforme a dichos preceptos resulta innecesario realizar un análisis adicional sobre los ingresos y ganancias que obtienen los taxistas por sus servicios, ni el PERITO explica por qué sería necesario realizar tal análisis adicional conforme a la LFCE.

Posteriormente el PERITO hace una cita del texto de Rey y Tirole aduciendo que en el mismo se afirma que las leyes de no discriminación "*afectan adversamente a todos los consumidores y al bienestar total: eliminan la conducta oportunista y permiten al dueño del cuello de botella ejercer de manera total su poder monopólico*". En este sentido, con independencia de que el PERITO realiza la traducción de una cita que carece de contexto, se indica que la LFCE establece el supuesto establecido en la fracción X de su artículo 10, sin que el contenido de un texto teórico sea suficiente para considerar que el texto legal es inaplicable al caso que nos ocupa. Una pretensión en ese sentido sería carente de sentido.

Ahora bien, en su cita el PERITO no establece el contexto, pues en la misma se habla del "*Contexto descrito previamente*" sin que realice una exposición del citado "*contexto*". En este aspecto, el propio texto se refiere en los párrafos previos a la cita realizada por el PERITO a dos supuestos. El primero es el caso en que un agente económico M está en un mercado "*aguas arriba*" en donde vende a varios clientes (C1 y C2) y puede hacer ofertas secretas a C1 y a C2, de tal forma que el oportunismo previene que M ejerza su poder de monopolio. El segundo supuesto se refiere al caso en que M se encuentre "*aguas abajo*" con respecto a varios agentes económicos que podrían ser sus proveedores (aguas arriba) –C1 y C2- teniendo este agente el contacto directo con el consumidor final, de tal forma que está naturalmente inclinado a internalizar cualquier externalidad negativa entre C1 y C2. Así, el documento que cita se señala que en el segundo caso M podría extraer todas las rentas de C1 y C2 y cargar el precio de monopolio al consumidor final, pero que desde el punto de vista de los consumidores o del bienestar total, es preferible poner el segmento más competitivo en el mercado "*aguas abajo*". El propio texto se refiere a un ejemplo en el que es preferible dejar a los consumidores tratar directamente con los agentes económicos.

Asimismo, el PERITO malentiende el análisis económico sustentado por Rey y Tirole. El análisis provisto por estos autores plantea que situaciones de no discriminación disminuyen el problema de compromiso y favorecen al monopolista. Pero, de ninguna manera, el hecho de que exista discriminación evita que el problema de compromiso ocurra. En otras palabras, la no discriminación es una condición suficiente para que no exista el problema de compromiso y se beneficie al monopolista, pero no representa una condición necesaria.

[1101] Folio 37066.

En este aspecto, no se advierte qué relación guarda ese supuesto teórico con la conducta observada en el OPR. Tampoco el PERITO explica esa relación y sólo indica que "*el mismo trato discriminatorio impide el ejercicio de poder sustancial*" sin considerar que el supuesto que refiere es completamente diferente al observado en el caso del OPR.

Finalmente, se realizan las siguientes precisiones:

- Se insiste en que el caso no se basa en un desplazamiento de EXCELENCIA.
- El PERITO señala que el AICM no podría eliminar el problema del compromiso cuando la propia SCT o la COFECE podrían orillarlo a permitirlo, lo que a su decir, no es compatible con la aplicación del "*problema del compromiso*". Sin embargo, se trata de un supuesto hipotético que no controvierte las conclusiones del OPR. El hecho de que pudiera volver a ocurrir un problema de compromiso en el futuro no impide que el mismo se dio en el pasado.
- El PERITO reitera que el otorgamiento de descuentos no parece ser compatible con la hipótesis de mantener un poder sustancial en el mercado relevante porque ello implica una reducción de las ganancias; sin embargo, si lo que dice el PERITO es cierto, entonces no se entiende por qué el AICM, una vez tomada la decisión de aplicar descuentos, los otorga por más temporalidad a ciertos agentes económicos y a otros no.
- Se insiste en que las supuestas negociaciones que afirma el PERITO se realizaron con EXCELENCIA se dieron varios años después (hasta dos mil trece), por lo que no parecen un argumento válido para considerar que es incorrecta la hipótesis del OPR.
- El PERITO indica que "*la Cofece tendría que haber analizado el efecto de dichas supuestas conductas en los resultados de la operación del aeropuerto como tal, habida cuenta que ejercer poder sustancial en el mercado relevante definido por la Autoridad Investigador* [sic] *tiene efectos negativos en otros servicios del AICM*". Sin embargo, sin descartar que posiblemente la conducta del AICM podría tener efectos en otros servicios del AEROPUERTO, el PERITO no señala por qué sería obligatorio realizar ese análisis para determinar la existencia de una práctica monopólica relativa ni presenta algún dato específico que permita abundar al respecto.

7. Qué diga el PERITO si existe lógica económica alguna por parte del AICM de excluir a nuevos entrantes o dar preferencia a los existentes para obtener ganancias y restablecer su reputación para ejercer poder sustancial.

R7: "[…] *Desde mi punto de vista no existe lógica económica para que el AICM diseñe y ejecute políticas comerciales orientadas a extraer rentas monopólicas, esto es, rentas extra-normales provenientes de su facultad para conceder acceso a agentes económicos para que éstos puedan ofrecer el* [SERVICIO DE TAXI]. *Evidentemente rentas extra-normales solamente se podrían obtener a costa del bienestar de los usuarios.*[1102] *Se reitera que del OPR no se desprende información alguna que permita acreditar que las conductas imputadas al AICM afectan las condiciones de competencia en el* [SERVICIO DE TAXI] *al consumidor final y el bienestar de este último.*

[1102] La respectiva nota al pie señala: "*En el estudio "Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" UNAM, Nov. 2014.* B B ".

Eliminado: veintitrés palabras.

Tampoco se analiza en el OPR y en su caso se argumenta de qué manera el supuesto objeto de obtener o incrementar rentas extra-normales en el servicio de acceso, es compatible con un comportamiento maximizador del AICM, habida cuenta de las implicaciones negativas que el ejercicio de poder sustancial en el servicio de acceso podría tener en las actividades principales del [AEROPUERTO].

Se insiste que el AICM tiene como obligación legal última ofrecer el servicio de transporte a los usuarios que con origen en el AICM deseen dirigirse a un destino determinado. Su capacidad y efectividad para extraer rentas extra-normales, se tendría que generar mediante los precios o el abasto en el [SERVICIO DE TAXI].

En el OPR no hay información que permita identificar que las contraprestaciones que recibe el AICM de las [AGRUPACIONES], *o que los ingresos que reciben éstas por las tarifas que cobran a los usuarios, generen rentas extra-normales en detrimento de usuarios. Tampoco existe información de potenciales oferentes de* [SERVICIO DE TAXI] *que, con el permito* [sic] *otorgado por la SCT, hayan solicitado y el AICM le haya negado el acceso para ofrecer el servicio referido.*

Tampoco se observa que en el OPR se hayan evaluado las condiciones de competencia en el mercado "relacionado" de [SERVICIO DE TAXI], *para poder concluir que la forma indirecta en que el AICM ha decidido prestar el* [SERVICIO DE TAXI] *le permite la obtención de rentas extra-normales en detrimento de los usuarios. Tampoco los efectos que las supuestas conductas indebidas pueden tener en la operación global del* [AEROPUERTO].

Por otro lado, de conformidad con la respuesta al numeral anterior, suponiendo sino conceder el AICM quisiera abusar de un hipotético poder sustancial en el [SERVICIO DE ACCESO], *lo anterior podría explicarse al momento de negociar con las primeras* [AGRUPACIONES], *(con el fin de extraer rentas de estas al negociar y/o imponer la contraprestación), pero no de manera ex post, una vez que las contraprestaciones están establecidas. Por el contrario, como bien establece la teoría económica, una vez que ha ocurrido lo anterior, el proveedor del servicio tiene incentivos a permitir la entrada de nuevos competidores con el fin de obtener ganancias adicionales.*

Asimismo, el argumento que utiliza la Autoridad Investigadora de que el agente económico con poder sustancial tiene incentivos a "restablecer su reputación" no es compatible con la naturaleza contractual y transaccional entre el AICM y las [AGRUPACIONES], *en todo caso, bajo supuestos bastante restrictivos, el objetivo de restablecer la reputación podría ser lógico desde la óptica económica en escenarios de negociaciones o renegociaciones repetidas entre proveedor y adquirientes; sin embargo, dichos esquemas no son aplicables a las relaciones contractuales entre el AICM y las* [AGRUPACIONES], *ni se menciona en el OPR que los hechos investigados se ajusten a tales supuestos* [...]".[1103]

El argumento del PERITO consistente en: "[...] *Desde mi punto de vista no existe lógica económica para que el AICM diseñe y ejecute políticas comerciales orientadas a extraer rentas monopólicas* [...]"[1104] es inexacto, pues se reitera que el concepto "*problema de compromiso*" es utilizado para contextualizar cómo es que el agente económico con poder sustancial puede utilizar distintas herramientas para restablecer las condiciones originales (o compromisos) anteriores a las acciones que generaron un cambio en el *status quo*, en el caso en particular, el ingreso de EXCELENCIA como competidor de las AGRUPACIONES en la prestación del SERVICIO DE TAXI. Así, el AICM para corregir su conducta y restaurar las condiciones iniciales, estableció ventajas en el SERVICIO DE ACCESO, en favor de los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente, es decir, las AGRUPACIONES.

[1103] Folios 37073 a 37075.
[1104] Folio 37073.

Es evidente para esta autoridad que la imputación realizada por la AI en contra del AICM, no se sostiene en el concepto anterior, sino que se encuentra basada en las pruebas que obran en el EXPEDIENTE. Aunado a lo anterior, el PERITO no sostiene su "*lógica económica*" en datos concretos, por lo que sus señalamientos en nada desvirtúan las imputaciones señaladas en el OPR, lo anterior es así en virtud de que son meras manifestaciones dogmáticas que no están sustentadas.

Asimismo, el PERITO sostiene que: "*las implicaciones negativas que el ejercicio de poder sustancial en el servicio de acceso podría tener en las actividades principales del aeropuerto*" y que: "[…] *no se desprende información alguna que permita acreditar que las conductas imputadas al AICM afectan las condiciones de competencia en el servicio de taxis al consumidor final y bienestar de este último*", así como: "*Tampoco se observa que en el OPR se hayan evaluado las condiciones de competencia en el mercado "relacionado" de servicios de taxis con origen en el AICM, para poder concluir que la forma indirecta en que el AICM ha decidido prestar el servicio de taxis le permite la obtención de rentas extra-normales en detrimento de los usuarios. **Tampoco los efectos que las supuestas conductas indebidas** pueden tener en la operación global del aeropuerto* [énfasis añadido]".[1105]

Al respecto, se insiste en que es erróneo plantear que forzosamente se tenían que analizar las condiciones de competencia en un mercado distinto al mercado relevante o los efectos en un mercado distinto al mercado relacionado, es decir, el SERVICIO DE TAXI, ya que éste corresponde a un mercado "*aguas abajo*" dentro de la cadena productiva y las prácticas anticompetitivas denunciadas fueron en contra del agente económico que ofrece el SERVICIO DE ACCESO para prestar el SERVICIO DE TAXI.

Finalmente, el PERITO manifiesta en su respuesta a este numeral que: "*el argumento que utiliza la Autoridad Investigadora de **que el agente económico con poder sustancial tiene incentivos a "restablecer su reputación" no es compatible con la naturaleza contractual y transaccional entre el AICM y las [AGRUPACIONES]**, en todo caso, bajo supuestos bastante restrictivos, **el objetivo de restablecer la reputación podría ser lógico desde la óptica económica en escenarios de negociaciones o renegociaciones repetidas entre proveedor y adquirientes; sin embargo, dichos esquemas no son aplicables a las relaciones contractuales entre el AICM y las [AGRUPACIONES]*** [énfasis añadido]";[1106] esta autoridad advierte que el señalamiento del PERITO es incorrecto, toda vez que ha quedado demostrado en las pruebas identificadas con los numeras **24** y **25** de la presente resolución, que el AICM mantiene una relación contractual dinámica con las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS, en la que se observan negociaciones y renegociaciones que se materializan a través de la suscripción de convenios modificatorios. El PERITO parece indicar que las relaciones entre el AICM y las AGRUPACIONES son estáticas, lo cual carece de fundamento.

Así, de acuerdo con las documentales valoradas en el numeral **24** de la presente resolución, el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y a PORTO TAXI, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal, el cual se celebró "[…] B B […]";[1107] en

[1105] Folio 37073.
[1106] Folio 37075.
[1107] Folio 18613.

Eliminado: veintisiete palabras.

este tenor, se establecieron en el clausulado exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y PORTO TAXI en comparación con las otras AGRUPACIONES, principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES.

Asimismo, de conformidad con las documentales valoradas en el numeral **25** de la presente resolución, el primero de junio de dos mil doce YELLOW CAB suscribió el CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB;[1108] y PORTO TAXI suscribió, el veintinueve de agosto de dos mil once y primero de junio de dos mil doce, primer[1109] y segundo[1110] convenio modificatorio al CONTRATO DE PORTO TAXI, respectivamente.

8. Que explique el PERITO si el otorgamiento de descuentos con plazos diferenciados (por el caso fortuito de la influenza y la salida de MEXICANA del mercado) pueden considerarse señales al mercado en el sentido de que AICM daría condiciones más favorables a los prestadores de servicios existentes con el propósito de colocar a nuevos entrantes en desventaja.

R8: "[...] *Una posición de monopolio (sin competidores) o poder sustancial sobre un mercado relevante, permite la decisión unilateral para determinar el precio o el abasto sin que competidores o demandantes puedan contrarrestar decisiones contrarias al bienestar de los consumidores y acotar la extracción de ganancias supra-normarles.*

Los eventos señalados en la pregunta son una muestra notoria que el AICM respondió a la disminución de la demanda mediante reducciones en contraprestaciones acordadas con las [AGRUPACIONES], *para que la oferta del servicio a los usuarios continuara siendo viable. La forma en que los descuentos fueron aplicados puede considerarse una respuesta práctica a la situación particular de las distintas* [AGRUPACIONES], *sin que necesariamente implique una política de ventajas discriminatorias orientadas a favorecer a algún agente económico sobre otro con la finalidad de desplazarlo. De hecho, los descuentos en contraprestaciones a las* [AGRUPACIONES], *se reitera, no es una estrategia compatible con un objetivo de extraer rentas extra-normales.*

En última instancia es el AICM el agente que tomó las decisiones sobre la forma de integración y operación de su proceso productivo para poder, a costa de sus ingresos, continuar ofreciendo al público el [SERVICIO DE TAXI] *mandatado. En este tenor, el supuesto trato discriminatorio a* [EXCELENCIA] *se basó en una respuesta normal al incumplimiento de acuerdos previos entre las partes y no en una política de desplazamiento o exclusión para fortalecer una supuesta posición de poder sustancial en el otorgamiento de permisos de acceso o con la finalidad de incidir en el mercado de* [SERVICIO DE TAXI] *y extraer rentas supra-normales. Conviene destacar que excluir de la aplicación de descuentos a agentes económicos que incumplen sus obligaciones es una decisión lógica y coherente del AICM, en atención a que los incumplimientos incrementan los cotos* [sic] *operativos y financieros del AICM pues éste queda obligado a distraer recursos humanos y financieros en extensos litigios encaminados a recuperar o hacer cumplir, por la vía judicial, las obligaciones indebidamente omitidas. Por último, no puede perderse de vista que las negociaciones llevadas a cabo entre el AICM y* [EXCELENCIA] *para el pago del incumplimiento son incompatibles con la hipótesis de buscar desplazar indebidamente a este último.*

[1108] Folios 9617 a 9660.
[1109] Folios 10074 a 10081.
[1110] Folios 10082 a 10129.

En todo caso, el grado de eficiencia en la toma de decisiones del AICM habrá de repercutir en sus utilidades y en el bienestar de los usuarios de[l] [SERVICIO DE TAXI]. *Sin embargo, es de señalar que este tipo de análisis no consta en el OPR, por lo que difícilmente se puede arribar a conclusiones robustas sobre la eficiencia de las decisiones operativas del AICM en materia de* [SERVICIO DE TAXI] [...]".[1111]

El PERITO manifiesta en su respuesta a este numeral que: "[...] *el AICM respondió a la disminución de la demanda mediante reducciones en las contraprestaciones acordadas con las Agrupaciones de taxistas, para que la oferta del servicio a los usuarios continuara siendo viable,* ***La forma en que los descuentos fueron aplicados puede considerarse una respuesta práctica a la situación particular de las distintas Agrupaciones, sin que necesariamente implique una política de ventajas discriminatorias orientadas a favorecer a algún agente económico*** *sobre otro con la finalidad de desplazarlo.* [...] [énfasis añadido]";[1112] En este aspecto, la evidencia existente en el EXPEDIENTE permite concluir que los descuentos o quitas fueron aplicados en temporalidades distintas a diferentes AGRUPACIONES, que estaban en igualdad de circunstancias, por lo que la respuesta presentada por el PERITO es infructuosa y en nada ayuda a controvertir las imputaciones realizadas en el OPR en contra del AICM, puesto que independientemente de que dicha conducta sea "[...] *una respuesta práctica a la situación particular de las distintas* [AGRUPACIONES] [...]",[1113] ello no justifica que se hayan dado los descuentos por temporalidades distintas a agentes ECONÓMICOS que estaban en la misma situación, ni el hecho de que existe una práctica monopólica relativa cuando su efecto implica impedir el acceso o generar ventajas exclusivas, con independencia de la intención que pudiera tener el AICM.

Asimismo, el PERITO no explica desde el punto de vista de la: "[...] *teoría económica existente en materia de la conducta comúnmente conocida como "discriminación de precios"* [...]", como lo señaló el AICM al ofrecer la probanza de mérito, por qué el AICM otorgó duraciones más largas, medidas en meses de los descuentos, para algunas AGRUPACIONES; ni explica la lógica económica entre el porcentaje del descuento y el número de unidades de la agrupación.

Por el contrario, de los datos obtenidos en la investigación y valorados en la presente resolución, a manera de ejemplo, se observa que:

1. Para el caso del descuento de la influenza, el AICM otorgó la misma duración de B meses en la aplicación del beneficio tanto a CONFORT como a YELLOW CAB, aun cuando el primero tenía B UNIDADES y el segundo B UNIDADES B
2. En el caso del descuento por concepto de la prórroga por el cierre de MEXICANA, el AICM otorgó un periodo de B meses de descuento a PORTO TAXI teniendo B UNIDADES, en tanto que a NUEVA IMAGEN le otorgó B meses B PORTO TAXI) teniendo B UNIDADES que PORTO TAXI B B en dos mil once.

Por tanto, independientemente de la situación o evento, no se observa un criterio específico mediante el cual el AICM otorgó los descuentos aludidos. Más aún, la **¡Error! No se encuentra el origen de la**

[1111] Folios 37075 a 37077.
[1112] Folios 37075 y 37076.
[1113] *Ídem.*

Eliminado: veintitrés palabras.

referencia.1 de la presente resolución muestra el resultado de la aplicación asimétrica de los descuentos: NUEVA IMAGEN, PORTO TAXI y YELLOW CAB fueron las agrupaciones que obtuvieron los mayores descuentos, medidos por el descuento promedio y por el número de meses en que recibieron dichas rebajas.

En conclusión, esta autoridad considera que contrario a lo señalado por el PERITO, el otorgamiento de descuentos con plazos diferenciados sí se constituye en señales para los agentes económicos que participan en un mercado o quieren entrar en él, en el sentido de que el AICM daría condiciones más favorables a los prestadores de servicios ya existentes, sin un criterio específico. Se reitera que la discriminación de trato identificada en el OPR no sólo se reduce a que se hubiera tratado de forma diferente a EXCELENCIA con respecto a las AGRUPACIONES, sino porque existe un trato diferente también con respecto a las AGRUPACIONES entre sí. Conforme al OPR, el AICM, como consecuencia, le dio a las AGRUPACIONES y estableció las cláusulas que impiden el acceso de nuevos permisionarios y otorgan a los ya establecidos una ventaja exclusiva.

De igual forma, el PERITO señala sobre la falta de descuentos en favor de EXCELENCIA lo siguiente: "[…] *el supuesto trato discriminatorio a Excelencia se basó en una respuesta normal al incumplimiento de acuerdos previos entre las partes y no en una política de desplazamiento o exclusión para fortalecer una supuesta posición de poder sustancial en el otorgamiento de permisos de acceso con la finalidad de incidir en el mercado de servicios de taxis* […]";[1114] esta autoridad reitera que la imputación presuntiva realizada en el OPR no se reduce a la discriminación con respecto a EXCELENCIA. Asimismo, se insiste en que el OPR no se basa en una afectación derivada de un desplazamiento, sino en el impedimento al acceso y la generación de ventajas exclusivas.

En el propio OPR se señaló que: "[…] *suponiendo sin conceder que estuviera justificada la decisión de no dar descuentos a quienes tuvieran algún adeudo o juicio contra AICM* [EXCELENCIA], *de la Tabla 9, **se observa que a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI y cumplían con los requisitos impuestos por AICM, dichos descuentos les fueron aplicados de forma discrecional y diferenciada** en lo que respecta a la duración de los mismos otorgados con temporalidades distintas* […] [énfasis añadido]".[1115]

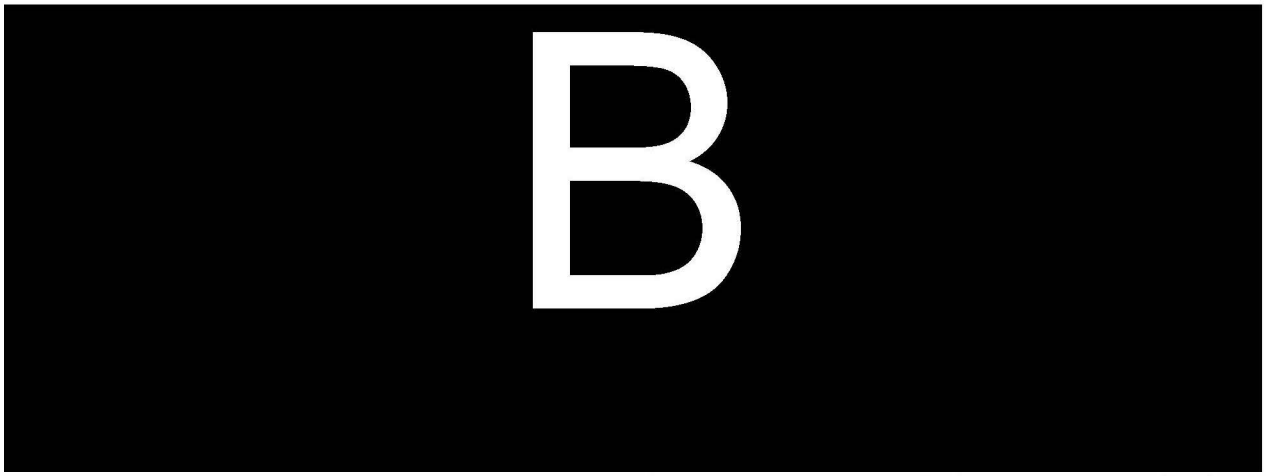
Así, es evidente que la imputación realizada en el OPR en contra del AICM derivada del "*establecimiento de distintas condiciones en los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI*", no se imputó en razón de que no se hayan otorgado a EXCELENCIA dichos descuentos, sino porque los mismos no fueron otorgados a las AGRUPACIONES (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) que si cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad.

9. Que explique el PERITO si la variación en el índice IHH aplicable a la tabla 7 del OPR (p. 59) revela la existencia de una reducción en la concentración de mercado o un aumento.

[1114] Folio 37076.
[1115] Página 76 del OPR.

R9: "[…] *En primer lugar debe señalarse que debe tenerse cuidado con la aplicación de análisis de índices de concentración, el IHH, a las* [AGRUPACIONES]. *Las* [AGRUPACIONES] *no prestan el* [SERVICIO DE TAXI], *ni tampoco pagan la contraprestación. Únicamente,* [EXCELENCIA], *en su carácter de permisionario con múltiples permisos para prestar el* [SERVICIO DE TAXI] *encaja en dicha lógica.*

Sin perjuicio del señalamiento previo, para pronta referencia a continuación se presenta una versión simplificada de dicha tabla:



La información registrada en la tabla 7 referida permite observar la concurrencia de 6 oferentes y su evolución entre julio de 2009 y junio de 2014. En ese periodo el crecimiento en número de [UNIDADES] *con permiso aumento 17.7%; a su vez el IHH calculado descendió 20%, (se redujo de 3,135 a 2,530 puntos).*

Estas cifras permiten concluir que el grado de concentración disminuyó. Por otro lado, una disminución en el IHH es contraria a la hipótesis de una estrategia del AICM para mantener su poder sustancial mediante el mismo, extraer rentas extra-normales, ya que un mayor número de [UNIDADES] *(siguiendo la hipótesis de la Cofece sobre el intento de restricción vertical por parte del AICM) se traduciría en mayor competencia en el mercado relacionado y por lo tanto, en menores posibilidades de extraer dichas rentas por parte del AICM.* […]".[1116]

En relación con la respuesta anterior, se indica que la pregunta no está relacionada con la materia de la imputación realizada en contra del AICM, y por lo tanto en nada abona para desvirtuar su responsabilidad de la comisión de la práctica anticompetitiva imputada. Lo anterior es así toda vez que en la tabla 7 del OPR nunca se determinó o calculó el IHH.

Así, la respuesta del PERITO consistente en que: […] *debe tenerse cuidado con la aplicación del análisis de índices de concentración, el IHH, a las Agrupaciones de permisionarios de taxi* […]"[1117] es ineficaz, toda vez que la AI **no calculó ni utilizó el IHH** para argumentar la existencia de la práctica imputada al AICM. En la tabla 7 del OPR se presentan **participaciones de mercado medidas en número de UNIDADES**, entre otros datos, para hacer evidente que la asignación de las nuevas unidades no respetó el criterio de aumento proporcional establecido en los convenios celebrados entre los diferentes prestadores del servicio de transporte y el AICM. De hecho, la conclusión que se desprende de dicha

[1116] Folios 37077 y 37078.
[1117] Folio 37077.

Eliminado: cincuenta y nueve palabras

tabla es que para agrupaciones que se escindieron de SITIO 300, por ejemplo YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y CONFORT, el **AICM otorgó los aumentos de forma discriminatoria.**

En su intento por probar que las prácticas anticompetitivas que realizó el emplazado fueron benéficas para la competencia, el PERITO señala además que: "[…] *Estas cifras permiten concluir que el grado de concentración disminuyó.* […]";[1118] dicha manifestación es errónea toda vez que basó sus estimaciones de concentración en un mercado relacionado, es decir el de SERVICIO DE TAXI, y no en el MERCADO RELEVANTE, que es el de SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Se reitera que el MERCADO RELEVANTE se caracteriza por tener una estructura de mercado monopólica, en el que el único proveedor del servicio es el AICM. Por tanto, el efecto benéfico a la competencia y libre concurrencia que presume el PERITO no se acredita.

Por otro lado, el PERITO realiza sus cálculos del IHH considerando a EXCELENCIA como un competidor; sin embargo, el propio estudio que presentó el AICM sobre el SERVICIO DE TAXI se realiza sin considerar a EXCELENCIA como un participante del mercado. El PERITO no presenta sus cálculos sin considerar a EXCELENCIA. Asimismo, es discutible que se mida el grado de concentración como lo hace el PERITO, considerando la naturaleza de la conducta imputada, pues la misma involucra impedir el acceso o establecer ventajas exclusivas. Los datos del PERITO únicamente confirmarían que la participación global de las AGRUPACIONES existentes en el mercado se ha mantenido a lo largo del tiempo.

Finalmente, llama la atención que el PERITO indique que quien presta el SERVICIO son los PERMISIONARIOS, pero al mismo tiempo realice sus cálculos de IHH considerando las participaciones de cada AGRUPACIÓN.

10. Que explique el PERITO si con la reducción en el índice IHH revela la existencia de un efecto contrario a la competencia derivado de acciones imputables al AICM.

R10: "[…] *Es generalmente aceptado que entre mayor sea el número de competidores y/o la disparidad entre sus participaciones de mercado sea menor, el contexto de competencia aumenta. En este sentido se puede constatar que la oferta de* [UNIDADES] *autorizadas ha crecido y al mismo tiempo se han acotado disparidades de participación de mercado, por lo que puede concluirse que el entorno de competencia se ha fortalecido.*

Esta conclusión es congruente con la práctica en el análisis de condiciones de competencia resultantes de u na concentración en el marco de la LFCE. De hecho actualmente la Cofece considera que si el nivel de IHH después de una concentración entre dos competidores no rebasa 2,000 puntos, entonces la concentración tiene pocas probabilidades de afectar el proceso de competencia y libre concurrencia.

Conviene insistir que las decisiones operativas del AICM han sido eficientes en cuanto a la forma de proveer el [SERVICIO DE TAXI], *vía terceros, pues sus decisiones se han traducido en un contexto de mayor competencia entre éstos y ha permitido un crecimiento de la oferta conjunta para la atención de los usuarios. Asimismo, se reitera que el análisis de la racionalidad económica de las decisiones del AICM y no limitándose al mercado relevante definido por la autoridad, puesto que las decisiones con respecto al acceso a taxis afecta o tiene incidencia no sólo el mercado relacionado del* [SERVICIO DE TAXI], *sino los servicios del AICM en su conjunto.*

[1118] Folio 37078.

Adicionalmente en el OPR no se analizan las condiciones de competencia –oferta y demanda- en el [SERVICIO DE TAXI]*, que permita hacer una evaluación sobre las repercusiones de las decisiones del AICM sobre el bienestar de los usuarios.* [...]".[1119]

Como se señaló en el análisis de la respuesta anterior, la AI no calculó ni utilizó el IHH para argumentar la existencia de la práctica imputada al AICM, por lo que la respuesta a la pregunta que nos ocupa no abona para desvirtuar la responsabilidad de la comisión de la práctica anticompetitiva imputada al AICM.

En el caso de prácticas monopólicas relativas, la LFCE no requiere un análisis de cambios en el IHH, como en el caso de un análisis de concentración. Por tanto, es incorrecto que el PERITO pretenda encuadrar su conclusión relativa a "[...] *que la oferta de* [UNIDADES] *autorizadas ha crecido y al mismo tiempo se han acotado disparidades de participación de mercado, por lo que puede concluirse que el entorno de competencia se ha fortalecido* [...]",[1120] cuando el análisis de condiciones de competencia resultantes de una concentración en el marco de la LFCE no es necesario para la imputación de una práctica monopólica relativa.

Respecto de los señalamientos del PERITO consistentes en que: "[...] *en el OPR no se analizan las condiciones de competencia –oferta y demanda– en el servicio de taxis, que permita hacer una evaluación sobre las repercusiones de las decisiones del AICM sobre el bienestar de los usuarios* [...]",[1121] se indica que ello es incorrecto, pues sí se analizaron las condiciones del mercado relacionado para determinar que las conductas desplegadas por el AICM respecto del SERVICIO DE ACCESO produjeron un impacto en el mercado del SERVICIO DE TAXI, ya que se impide la entrada de nuevos prestadores del servicio y se generan ventajas exclusivas para los prestadores del servicio ya existentes. Lo anterior se hace patente de la lectura a la sección "*VIII. Objeto / Efecto de la Conducta*" del OPR.[1122]

[1119] Folio 37078.
[1120] *Idem.*
[1121] Folio 37079.
[1122] A saber: "[...] *En el caso en concreto, AICM es el agente económico con poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO, y por ende* ***tiene control en el eslabón subsecuente de la cadena productiva mediante el otorgamiento de permisos para el SERVICIO DE TAXI, o mediante el establecimiento de cláusulas en los convenios referidos.***
El mercado en el que concurren, tanto los oferentes del SERVICIO DE TAXI como los usuarios finales, puede exhibir aspectos potencialmente competitivos en beneficio tanto de nuevos agentes económicos como de los usuarios finales en el SERVICIO DE TAXI. *Sin embargo, derivado de la investigación, se observa que dado el arreglo provocado por las cláusulas discriminatorias señaladas en el cuerpo de este documento, no existen incentivos económicos, para que las AGRUPACIONES ofrezcan mejores servicios a los usuarios finales, o bien puedan entrar nuevos oferentes, pues independientemente de su estrategia, la asignación y el aumento en el parque vehicular estará dado por el arreglo proveniente del AICM, que restringe la asignación del incremento del parque vehicular a las AGRUPACIONES que ya prestan el servicio (incumbentes) de manera proporcional a su participación y no por los méritos del desempeño de las AGRUPACIONES o nuevos oferentes. De tal manera, las cláusulas discriminatorias garantizan a las agrupaciones existentes mantener su participación de mercado sin competir por ella.*
B. *Ahora bien, por lo que hace a la racionalidad económica que también sustenta el efecto de impedir sustancialmente el acceso de otros agentes económicos así como establecer ventajas exclusivas, se puede explicar a través del "problema de compromiso" mismo que se entiende desde el punto de vista económico, cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferentes en los eslabones subsecuentes en dicha*

De igual forma, el PERITO indica que "*el análisis de la racionalidad económica de las decisiones del AICM se tienen* [sic] *que hacer en un contexto global de la operación del AICM y no limitándose al mercado relevante definido por la autoridad, puesto que las decisiones con respecto al acceso a taxis afecta o tiene incidencia no sólo en el mercado relacionado del servicio de taxi al usuario final, sino los servicios del AICM en su conjunto*", lo cual en realidad no controvierte las conclusiones del OPR, pues lo único que implicaría lo que señala el PERITO es que la afectación al mercado producida por el AICM podría ser mucho mayor, dado que podría generarse en otros mercados relacionados; con independencia de ello, el PERITO tampoco indica en qué cambiarían las conclusiones del OPR al hacer el análisis que propone y él no realiza.

Finalmente, el PERITO indica que "*la oferta de unidades autorizadas ha crecido*" como prueba de que supuestamente se ha fortalecido el entorno de competencia; sin embargo, el mismo PERITO al hacer los cálculos los hace considerando que en realidad por más que se hubieran aumentado las unidades, las mismas pertenecen a los agentes económicos que ya operaban el SERVICIO DE TAXI, por lo que no pueden considerarse como nuevos entrantes que ejercen una presión competitiva.

---

cadena de producción con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo, o de cumplimentar los condicionamientos de alguna autoridad interna o externa.

Este incentivo o inconsistencia temporal que presenta el agente económico con poder para excluir verticalmente conlleva un detrimento en las ganancias de los oferentes del SERVICIO DE TAXI ya existentes del mercado ubicado un eslabón subsecuente y de las propias ganancias de largo plazo del agente económico con poder sustancial, es decir el valor de mercado del permiso para acceder al bien tenderá a tener un menor valor económico.

Con el objeto de corregir el incentivo de corto plazo, referido en el párrafo anterior, el agente económico con poder sustancial puede utilizar distintas herramientas para restablecer las condiciones originales (o compromisos) anteriores a las acciones que generaron una distorsión en el "status quo" ***ello lo hace a través del restablecimiento de las ventajas que tenían los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente.***

Concretamente para el caso de mérito, antes del año dos mil ocho, AICM podía ejercer su poder sustancial en el mercado del SERVICIO DE ACCESO, toda vez que estaba en posibilidad de limitar el SERVICIO DE ACCESO, y de esa manera contener la competencia en el eslabón de abajo ya que entonces sólo existían dos demandantes de dicho servicio: SITIO 300 y PORTO TAXI con un número limitado de UNIDADES en operación. [...]

A diferencia de la escisión de SITIO 300 (en la que se mantuvieron los mismos PERMISIONARIOS para formar nuevas agrupaciones), la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI, mediante un proceso de licitación, sí originó un "problema de compromiso" para AICM, pues se incorporó un nuevo oferente en el SERVICIO DE TAXI que no pertenecía originalmente a los permisionarios de SITIO 300 o a PORTO TAXI, por lo que AICM realizó las conductas investigadas para reestablecer su reputación como agente económico con poder sustancial en el mercado relevante al aplicar, , [sic] ***distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO a las diferentes AGRUPACIONES que restrinjan la competencia, generando incentivos para:***

- ***i) Excluir al ganador de dicha subasta,***
- ***ii) Enviar una señal a los interesados en entrar al SERVICIO DE TAXI de que los ya existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los posibles nuevos entrantes, y***
- ***iii) Establecer ventajas exclusivas a distintas agrupaciones que ya proporcionan el SERVICIO DE TAXI,***

En este sentido, al existir mayor número de oferentes en el SERVICIO DE TAXI, genera que las AGRUPACIONES ya existentes, tengan el incentivo a exigir al AICM una reducción en su contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, pues se les ha disminuido el número potencial de pasajeros a los que tendrían acceso y su participación de mercado, derivado del número de nuevas UNIDADES otorgadas al nuevo competidor.

Todo lo anterior afectando directamente el proceso de entrada a este mercado. Es decir, impidiendo sustancialmente el acceso al mercado relevante y otorgando ventajas exclusivas en favor de algunas AGRUPACIONES con respecto de otras [énfasis añadido]". Páginas 85 a 87 del OPR.

11. Que diga el PERITO si la contraprestación que recibe una autoridad o dependencia de la autoridad por conceder un permiso para acceder a una zona federal y prestar un servicio de autotransporte para el público puede considerarse igual que un precio que se determina por oferta y demanda en un mercado relevante.

R11: "[…] *En concordancia con la respuesta dada en el numeral 1 de este Cuestionario, desde mi punto de vista el enfoque correcto para el otorgamiento de un permiso de acceso debiera analizarse como una decisión interna de integración de un proceso productivo para ofrecer un servicio final al público consumidor (i.e., el* [SERVICIO DE TAXI]*) y no como relación de compra-venta de una mercancía que se establece en un mercado relevante.*

La contraprestación que recibe el AICM de los taxistas autorizados le permite al AICM sufragar costos de instalación y operación de la infraestructura correspondiente.

El mercado relevante que debiera enfocarse para análisis de competencia es el correspondiente a la compra-venta de los servicios de transporte. Los taxistas obtienen recursos para el pago de la contraprestación mediante el cobro de tarifas del servicio a los usuarios. Estas tarifas, de acuerdo a la normatividad vigente son determinadas por los propios taxistas.[1123]

Por otro lado, se recuerda que para el análisis de los permisos de acceso a la zona federal es más pertinente un análisis desde el punto de vista de arreglo organizacional de la operación del propio AICM que desde la perspectiva de la competencia económica […]".[1124]

En primer lugar, la pregunta misma que contesta el PERITO es irrelevante, pues como se indicó en el análisis de la respuesta a la pregunta 1 en el presente caso no se señaló que el permiso tuviera un precio que se determinara por la oferta y la demanda. Claramente se indica que los permisos los otorga la SCT como autoridad; lo que es relevante es que depende del AICM quién presta el servicio en el AICM y para ello celebra un contrato de acceso. En cualquier caso, el valor económico de la posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI no es controvertido por el PERITO.

Ahora bien, el PERITO señala que: "[…] *el enfoque correcto para el otorgamiento de un permiso de acceso debería analizarse como una decisión interna de integración de un proceso productivo (...) y no como la relación de compra-venta de una mercancía que se establece en un mercado relevante* […]";[1125] lo anterior es inexacto toda vez que en el OPR quedó demostrado que el AICM realiza actividades como la celebración de contratos de carácter mercantil para la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en el AEROPUERTO.

Así, actualmente el SERVICIO DE TAXI se presta a través de terceros, lo que confirma la existencia del MERCADO RELEVANTE motivo de la presente resolución. Al respecto, el artículo 54 de la LA señala lo siguiente:

[1123] La respectiva nota al pie señala: "*Ref. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares:*
ARTÍCULO 61.- En la operación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarlas ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación.
ARTÍCULO 62.- Las tarifas registradas serán las máximas y a partir de ellas los permisionarios estructurarán las promocionales o de descuento".
[1124] Folio 37079 y 37080.
[1125] Folio 37079.

"Todos los actos y contratos para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en los aeródromos civiles de servicio al público serán de carácter mercantil [...]".

En este sentido, la celebración de dichos contratos por parte del AICM no es en ejercicio de atribuciones de autoridad, sino como una sociedad de carácter mercantil, sin perjuicio de ser una empresa de participación estatal mayoritaria y ser titular de una concesión otorgada por la SCT.

De esta forma, la celebración de los contratos sí es una relación de compra-venta, puesto que existe una transacción entre las partes involucradas, es decir entre el AICM como oferente del SERVICIO DE ACCESO y los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI, o sus representantes, las AGRUPACIONES como demandantes, por la cual estas últimas pagan un precio por un objeto que se comercializa (el acceso a zona federal y estacionamiento en el AEROPUERTO). Por tanto, la relación entre el AICM y los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI, o sus representantes, para la adquisición del SERVICIO DE ACCESO se realiza en un mercado.

Además, el PERITO erróneamente señala que: "[...] *El mercado relevante que debiera enfocarse para análisis de competencia es el correspondiente a la compra-venta de los servicios de transporte.* [...]";[1126] la conducta constitutiva de la práctica monopólica relativa imputada al AICM sucede en el mercado relevante identificado como SERVICIO DE ACCESO y no en el del SERVICIO DE TAXI, ya que éste último corresponde a un mercado "aguas abajo" dentro de la cadena productiva; así, se tiene por reproducida como si a la letra se insertase la valoración realizada respecto del numeral 1 del cuestionario de la pericial de mérito, a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Finalmente, se insiste en que si el PERITO tuviera razón, cualquier caso en el que hubiera un proveedor intermedio implicaría la inexistencia de ese mercado intermedio, lo cual carece de sustento económico.

12. Que diga el PERITO si la relación entre un agente económico A que contrata los servicios de un agente económico B para que éste preste servicios en nombre y representación de A permitiría considerarlos en su conjunto como un mismo agente económico o como un mismo grupo de interés económico.

R12: "[...] *Desde mi punto de vista una relación entre dos partes que deciden conjuntamente la forma en que se ofrecerá una mercancía en un mercado, y tal decisión conlleva la compartición informada y supervisada de riesgos, ingresos y costos, debería analizarse como la conducta económica de un mismo agente económico o como un mismo grupo de interés económico.*

En particular, el otorgamiento de descuentos debido a situaciones imprevistas y externas de la demanda a las [AGRUPACIONES] *es compatible con este enfoque analítico. Por el contrario, desde el enfoque de competencia económica, resultaría una práctica irracional de un monopolista*".[1127]

13. Que diga el PERITO si la relación entre una dependencia gubernamental y entidades privadas en quienes delega o subroga facultades puede dar lugar a la conformación de un grupo de interés económico.

[1126] Folio 37080.
[1127] Folio 37081.

R13: "[…] *En concordancia con la respuesta dada a los numerales 1, 8 y 12 precedentes, considero que para fines de análisis de competencia económica es de suma importancia entender cómo se conforma un proceso productivo y las partes que intervienen en el mismo. De tal manera que puedan determinarse los eslabones de dicha cadena que conforman un mismo mercado o mercados separados aunque relacionados.*

Así, en la medida en que el proceso productivo se decida en forma conjunta o interdependiente entre dos agentes económicos que no tienen vínculos patrimoniales entre sí pero que toman decisiones conjuntas sobre el tipo de producto para vender, el esquema de venta, intercambian información sobre riesgos, costos, ingresos, entonces dichos agentes económicos pueden considerarse como una misma unidad o grupo de interés económico […]".[1128]

14. Que explique el PERITO si la relación entre la SCT, el AICM y los PERMISIONARIOS para la prestación del SERVICIO DE TAXI, pudieran conformar un mismo grupo de interés económico.

R14: "[…] *Nuevamente me permito referirme a la respuesta dada en los numerales 1 y 11 precedentes. Esto es, la SCT tiene el carácter de autoridad, supervisor de las actividades del AICM, en cuanto a la normatividad vigente exige a este último ofrecer una serie de servicios a los distintos usuarios.*

En particular la SCT otorga, en su carácter de autoridad, permisos para circular en zonas federales incluyendo el AICM. Un agente económico que cuenta con un permiso de tal naturaleza deberá acordar con el AICM los términos que regirán su acceso a las instalaciones para que pueda ofrecer el [SERVICIO DE TAXI]. *Finalmente los taxistas así autorizados brindaran el servicio de transporte de pasajeros en representación del AICM, pues es este último el agente quien está facultado para prestar el servicio ya sea en forma directa o en forma indirecta, según lo estime conveniente.*

En consecuencia, el proceso productivo mediante el cual se brinda el [SERVICIO DE TAXI] *debiera enfocarse como un arreglo entre la SCT, el AICM y los taxistas interesados. En particular la relación del AICM con los taxistas se constituye en un arreglo que conlleva la toma conjunta o interdependiente de decisiones en cuanto a la forma en que se ofrecerá el servicio al público y la compartición de los riesgos, los costos y los ingresos que se generarán en el mercado del bien final, esto es, el* [SERVICIO DE TAXI].

Para fines de análisis de competencia económica el mercado relevante debiera ser el de la compra-venta de servicios de taxis a usuarios finales con origen en el AICM; en este mercado los oferentes directos serían los taxistas actuando prácticamente por cuenta y orden del AICM quien es el obligado legal de prestar dicho servicio, y el enfoque apropiado para el análisis sería considerar al AICM y a los taxistas como un mismo grupo de interés económico que actúa como un solo ente frente a los usuarios finales.

En caso contrario, por ejemplo, se tendría que explicar de qué manera beneficia al AICM restringir la oferta del [SERVICIO DE ACCESO] *que puede tener efectos negativos significativos en el resto de sus operaciones. Asimismo, dado que ya se han negociado las contraprestaciones con otras* [AGRUPACIONES] *y que la contraprestación es por unidad del* [SERVICIO DE TAXI], *de qué manera puede beneficiar al AICM desplazar a un agente económico que además, por las propias afirmaciones de dicho agente económico, es el que paga una contraprestación mayor* […]".[1129]

En primer término se indica que las preguntas anteriores son abstractas e hipotéticas y no están relacionadas con la materia de la imputación realizada en contra del AICM, por lo que en nada abonan para desvirtuar su responsabilidad de la comisión de la práctica anticompetitiva imputada. Lo anterior es así toda vez que, en el OPR no se determinó la existencia de un grupo de interés económico entre

[1128] Folio 37081.
[1129] Folios 37083.

el AICM y los PERMISIONARIOS y mucho menos se consideró que la relación contractual existente entre el AICM, por un lado y los PERMISIONARIOS o las AGRUPACIONES, por otro lado, constituyeran un grupo de interés económico; así, las manifestaciones del PERITO son ineficaces para desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra del AICM.

Aunado a lo anterior, el PJF ha determinado que se advierte la existencia de un grupo de interés económico cuando se vincula a un conjunto de personas físicas o morales que actualizan los siguientes supuestos: (i) tienen intereses comerciales y financieros afines; (ii) coordinan sus actividades para lograr un determinado objetivo común; y cuando (iii) una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra.[1130]

En este sentido, dichos requisitos no se actualizan en la relación contractual existente entre el AICM y los PERMISIONARIOS y/o las AGRUPACIONES, en razón de las constancias que integran el EXPEDIENTE, de las cuales no se advierte que tengan intereses comerciales y financieros afines, ni que coordinen sus actividades para lograr un determinado fin; por el contrario, el AICM por un lado, y los PERMISIONARIOS que conforman las AGRUPACIONES por el otro, respectivamente se comportan como entes jurídicos distintos que buscan proteger sus propios intereses, un ejemplo claro de esto se materializa en la prueba identificada y valorada en el numeral **37** de la presente resolución, de la cual se advierte la reacción de SITIO 300 con la entrada de EXCELENCIA al mercado del SERVICIO DE TAXI, que finalmente propició las condiciones preferentes en su contrato así como los incrementos en el parque vehicular que inhiben el proceso de competencia y libre concurrencia; aunado al hecho de que el AICM no ejerce control económico real o latente sobre los PERMISIONARIOS y/o AGRUPACIONES. Por tanto, dicha relación no puede considerarse como un grupo de interés económico.

Asimismo, se recogen los señalamientos del PERITO en el sentido de que el AICM ha decido contratar la prestación del SERVICIO DE TAXI a través de "terceros", lo cual impediría considerar la existencia de un mismo grupo. De hecho, en sus propias contestaciones al OPR, SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN desvirtúan los señalamientos del PERITO.

Así, en el caso de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB indican que "*De igual manera la Comisión Federal de Competencia Económica opina que el AICM y los permisionarios del SERVICIO DE TAXI son agentes económicos independientes entre sí, cuyas participaciones en la actividad económica se efectúa* [sic] *en mercados diferentes*". Por su parte, las manifestaciones de PORTO TAXI también implican que no existe el mismo grupo, como pretende el PERITO, cuando señala que en realidad los prestadores del servicio no tienen la capacidad de negociar los contratos con el AICM.

Por otro lado, en la respuesta a la pregunta 14 el PERITO señala que una vez más que el proceso productivo del SERVICIO DE TAXI debe enfocarse como un arreglo entre la SCT, el AICM y los taxistas que conlleva la toma de decisiones conjunta o interdependiente de decisiones en cuando a la forma en que se ofrecerá el servicio al público y la compartición de los riesgos, los costos y los ingresos que

[1130] Resulta aplicable la siguiente tesis de jurisprudencia: "***GRUPO DE INTERÉS ECONÓMICO. SU CONCEPTO Y ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN EN MATERIA DE COMPETENCIA ECONÓMICA***" a la cual se remite en obvio de repeticiones.

se generan en el mercado del bien final e insiste en que el mercado relevante tendría que ser el de la compraventa del SERVICIO DE TAXIS.

En este aspecto, se remite a lo señalado al analizar la respuesta a la pregunta 1 del cuestionario del PERITO, agregando que no existe evidencia que demuestre lo que señala el PERITO; por el contrario, la evidencia existente en el EXPEDIENTE implica que no es cierto que exista una toma de decisiones conjunta o interdependiente en el tema de los costos, riesgos o ingresos. Dicha decisión no se toma de forma unitaria ni se toma por entidades que tengan los mismos intereses económicos y el PERITO no presenta ningún elemento que indique lo contrario.

Entre esa evidencia se encuentra el propio estudio presentado por el AICM (prueba 42) en el cual se indica que "B B y menciona a las AGRUPACIONES. De esta forma, las propias pruebas del AICM desvirtúan lo que señala el PERITO, pues no se entiende cómo podrían ser competidoras entre sí y al mismo tiempo ser de un mismo grupo de interés económico.

Finalmente, el PERITO insiste en que "*se tendría que explicar de qué manera beneficia al AICM restringir la oferta del servicio de acceso a taxis que puede tener efectos negativos significativos en el resto de sus operaciones*" y en que dado que ya se negoció con las AGRUPACIONES y que la contraprestación es por unidad, "*de qué manera puede beneficiar al AICM desplazar a un agente económico*". Al respecto se indica que en el presente caso el OPR no se basa en un desplazamiento; en este sentido, el señalamiento del PERITO sólo confirmaría que podría existir un efecto significativo en el resto de las operaciones del AICM, pero ello no excluye que exista un efecto en el mercado relacionado, tal y como demuestra presuntivamente el OPR.

15. Que diga el PERITO si la opinión que emite el AICM sobre el otorgamiento de permisos le da poder sustancial de mercado.

R15: "[…] *La opinión que emite el AICM a la SCT cuando esta revisa las solicitudes para obtener permisos que permitan a los solicitantes circular y ofrecer* [el SERVICIO DE TAXI], *es solamente un* [sic] *opinión no vinculante. El otorgamiento de permisos por parte de la SCT es una decisión de autoridad. En consecuencia se puede afirmar que el AICM no tiene poder sustancial en la emisión de permisos para circular en las instalaciones federales correspondientes a carreteras, puertos marítimos y aeropuertos.*

En cuanto al permiso para acceder a las instalaciones y ofrecer el [SERVICIO DE TAXI], *el AICM por ser concesionario único tiene la facultad legal de otorgar el contrato aplicable en los términos que mejor convengan a su mandato.*

El otorgamiento de un permiso por parte del AICM a terceros no debiera considerarse como la oferta de una mercancía que se compra-vende a todo demandante que concurra o que esté dispuesto a pagar un determinado precio, puesto que la decisión de otorgar derechos de estacionamiento y de acceso para materializar el [SERVICIO DE TAXI], *no se finca en la obtención de ganancias y menos de ganancias extra-normales, sino en la obligación legal de proveer un servicio a los usuarios y que tiene efectos en el resto de los servicio prestados en el* [AEROPUERTO]; *servicio que además podría ser ofrecido directamente por el AICM.*

Bajo la óptica planteada no es razonable llevar a cabo un análisis de competencia de una relación contractual que se organiza y estructura al interior de un mismo grupo de interés económico y por tanto no debe considerarse a tal relación como un mercado relevante. Por lo tanto resulta inapropiado el que se considere que el AICM al

Eliminado: veinticuatro palabras.

ser el único oferente de los permisos de estacionamiento y acceso se ubica en la definición de un agente con poder sustancial sobre un supuesto mercado relevante, pues para fines de análisis de competencia la relación contractual referida, que da lugar a la conformación de un mismo grupo de interés económico carece de las características que definen un mercado relevante en el que se realizan transacciones entre entes independientes entre sí. [...]".[1131]

En primer término se indica que en el OPR no se determinó presuntivamente que el AICM tuviera poder sustancial en el "*otorgamiento de permisos*" como incorrectamente lo señala la pregunta del AICM, se reitera que el mercado relevante objeto de la presente imputación es el SERVICIO DE ACCESO, el cual fue determinado por la AI con base en los requisitos establecidos en el artículo 12 de la LFCE, el cual ya fue valorado en la presente resolución en el apartado identificado como "*Mercado relevante, mercado relacionado y poder sustancial*", apartado que se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Por otra parte, es cierto que el AICM "*por ser concesionario único tiene la facultad legal de otorgar el contrato aplicable en los términos que mejor convengan a su mandato*", pero ello no excluye al AICM de la aplicación de las normas de competencia, máxime si ello está expresamente establecido en su CONCESIÓN.

El PERITO también indica que el permiso otorgado a terceros no debería considerarse como la oferta de una mercancía que se compra y vende a todo demandante, pues "*la decisión de otorgar derechos de estacionamiento y de acceso para materializar el servicio de taxis no se finca en la obtención de ganancias y menos de ganancias extra-normales, sino en la obligación legal de proveer un servicio a los usuarios y que tiene efectos en el resto de los servicios prestados en el aeropuerto; servicio que además podría ser ofrecido directamente por el AICM*". Al respecto, se insiste en que existe un mercado respecto de la prestación del SERVICIO DE ACCESO y las manifestaciones del PERITO olvidan que se cobra por ese mismo servicio. De hecho, que se cobre diferente desvirtúa que no existan ganancias por la prestación de ese servicio.

Por otro lado, se insiste en que lo único que confirma el PERITO es que el SERVICIO DE TAXI que se vio afectado por las prácticas imputadas, "*tiene efectos en el resto de los servicios prestados en el aeropuerto*".

Por lo que hace a las manifestaciones del PERITO, en las que concluye que: "[...] *no es razonable llevar a cabo un análisis de competencia de una relación contractual que se organiza y estructura al interior de un mismo grupo de interés económico y por tanto no debe considerarse a tal relación como un mercado relevante* [...]",[1132] dicha apreciación es incorrecta en virtud de que como se ha señalado previamente, no existe un grupo de interés económico conformado por el AICM y/o los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES; al respecto se remite al análisis de las respuestas realizadas en las preguntas 12, 13 y 14 de la presente resolución a fin de evitar repeticiones innecesarias; así, las manifestaciones del PERITO son ineficaces para desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra del AICM.

[1131] Folios 37083 y 37084.
[1132] Folio 37084.

16. Que explique el PERITO que significa la eficiencia transaccional.

R16: "[…] *La eficiencia transaccional puede resumirse en el sentido de que una transacción entre dos partes puede requerir una interacción continua para completarla eficientemente.*[1133]

Para el caso de la relación entre el AICM y los taxistas que prestan el servicio prácticamente por cuenta y orden del AICM, el que ambos actúen coordinadamente a lo largo del tiempo en la integración y operación de un proceso productivo, esto es, el [SERVICIO DE TAXI]*, facilita el cumplimiento ordenado e ininterrumpido por parte del AICM de un mandato legal enmarcado por un arreglo institucional supervisado por la SCT. La actuación coordinada permite atender conflictos y ordenar el proceso productivo en una forma más eficiente en comparación con situaciones en las que el AICM tuviese que formular arreglos distintos y frecuentes con nuevos agentes para integrar un proceso productivo que conlleva riesgos, costos y beneficios, pero que no debe sufrir interrupciones que puedan afectar el bienestar de los consumidores. Como se indica previamente, estas decisiones se toman en el contexto de la operación global del* [AEROPUERTO] *y no solo del* [SERVICIO DE TAXI].

De hecho se puede entender que el objetivo principal del AICM es generar y mantener una conectividad eficiente en la red de transportación aérea optimizando la eficiencia de la infraestructura y sistemas operativos del [AEROPUERTO] *en beneficio de la colectividad, sin que tal objetivo se traduzca en la consecución de lucro y mucho menos en la extracción de rentas extra normales.* […]".[1134]

La respuesta a la pregunta que nos ocupa en nada abona para desvirtuar la responsabilidad de la práctica anticompetitiva imputada al AICM. Lo anterior es así toda vez que, la definición de la eficiencia transaccional, que a dicho del PERITO mantienen el "[…] *AICM y los taxistas que prestan el servicio prácticamente por cuenta y orden del AICM* […]"[1135] no los faculta para dejar de observar la normativa en materia de competencia económica, ni mucho menos constituye un mecanismo que permita la comisión de prácticas monopólicas relativas.

Se reitera que el PERITO pierde de vista que el procedimiento que nos ocupa deriva de la comisión de prácticas anticompetitivas en contra de determinados agentes económicos en el SERVICIO DE ACCESO, y que dichas prácticas anticompetitivas fueron en contra de diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI (es decir, las AGRUPACIONES o EXCELENCIA), en este sentido el PERITO no puede escudar el actuar del AICM aduciendo que este le "[…] *permite atender conflictos y ordenar el proceso productivo en una forma más eficiente* […]",[1136] así las manifestaciones del PERITO son ineficaces para desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra del AICM y los efectos que señala se podrían dar básicamente en cualquier práctica monopólica relativa. No existe ninguna disposición legal que permita que el AICM realice conductas anticompetitivas para "*mantener una conectividad eficiente en la red de transportación*". Por el contrario, se insiste en que como se señaló ya en la presente resolución, el AICM está sujeto a la normativa de competencia e incluso así se señala en su CONCESIÓN.

Dicho lo anterior, no queda claro si los argumentos del PERITO sobre la eficiencia transaccional están orientados a justificar las conductas del AICM con base en ganancias en eficiencia. Sin embargo, el PERITO no demuestra que efectivamente se superen los efectos anticompetitivos de la práctica

---

[1133] La respectiva nota al pie señala: "*Véase: Oliver Williamson, "Transaction cost economics," Handbook of Industrial Organization, V. 1, in: R. Schmalensee & R. Willig (eds.), Handbook of Industrial Organization, North-Holland, 1998. Ch. 3, p. 135-182*".
[1134] Folio 37085.
[1135] *Ídem.*
[1136] *Ídem.*

monopólica relativa imputada; los argumentos del PERITO carecen de todo sustento económico y datos concretos, como en su caso, lo requiere el último párrafo del artículo 10 de la LFCE, por lo que sus señalamientos son meras manifestaciones dogmáticas que en nada desvirtúan las imputaciones señaladas en el OPR.

17. Que diga el PERITO si contratar con los mismos prestadores de servicios en igualdad de condiciones que terceros aumenta o disminuye la eficiencia transaccional.

R17: "[…] *Una relación continuada con terceros para proveer conjuntamente un servicio a través del tiempo permite una mejor coordinación e intercambio de información respecto al conjunto de elementos que inciden sobre los costos y beneficios que conlleva la provisión del servicio. El trato igual a iguales aumenta la eficiencia transaccional ya que facilita la compartición equitativa de información, costos y beneficios para la toma de decisiones estratégicas y para la continuidad de la producción y venta del servicio.*

En consecuencia una transacción realizada continuamente con agentes en igualdad de condiciones permitirá una integración del proceso productivo más eficiente en comparación con una situación que genere incertidumbre entre los terceros si a pesar de situarse en situaciones similares son tratados en forma diferenciada cuanto en la compartición de información, riesgos, costos y beneficios.

Sin embargo, un trato igual a desiguales se traduce en ineficiencias transaccionales, de allí que en arreglos para prestar ciertos servicios se presenten esquemas con condiciones distintas. Un ejemplo es el caso de los acuerdos fabricante-distribuidor, donde éstos se enfocan en distintos segmentos o grupos de demanda. Desde mi perspectiva la contratación con prestadores de servicios que cumplen cabalmente con sus obligaciones y compromisos en forma constante se traduce en mayor eficiencia transaccional pues la conducta histórica permite valorar y en su caso acotar o eliminar riesgos de incumplimiento que se pudieran traducir en costos e ineficiencias en la producción del servicio final que se prevé ofrecer en el mercado […]".[1137]

En relación con la pregunta que nos ocupa, se remite al análisis realizado en la pregunta 16 de la presente resolución a fin de evitar repeticiones innecesarias; se reitera que los argumentos del PERITO carecen de todo sustento económico y datos concretos, por lo que son meras manifestaciones dogmáticas ineficaces para desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra del AICM. Sólo se hace énfasis en que el propio PERITO señala que "*un trato igual a desiguales se traduce en ineficiencias transacciones*".

18. Que diga el PERITO cuáles podrían ser los incentivos de tipo económico o beneficios para el consumidor para que el AICM para continuar subrogando servicios de una empresa X tomando en cuenta la situación de incumplimiento en contraprestaciones en que se encuentra ésta.

R18: "[…] *En una situación en que el proveedor X del servicio de taxis en el AICM ofreciese un servicio a un precio similar al precio de los otros oferentes pero a su vez no cumple con los pagos debidos al AICM, tendría una ventaja competitiva indebida y podría beneficiarse de los ingresos recibidos por continuar vendiendo un servicio con costos artificialmente bajos –resultantes del incumplimiento delos pagos acordados-. Se insiste en señalar que en el OPR, la Autoridad Investigadora no abordó el análisis del grado y dinámica de eficiencia con que los agentes económicos prestan el* [SERVICIO DE TAXI] *al usuario final. Tal análisis, en su caso, le hubiera permitido indagar las razones económicas por las que el AICM, al diseñar el proceso productivo que le permitirá ofrecer el* [SERVICIO DE TAXI] *al usuario final, prefiere contratar con determinados agentes económicos que han*

[1137] Folios 37086 y 37087.

demostrado ofrecer el servicio final de manera eficiente, y comprender porque es razonable no dar el mismo trato o en su caso cancelar la contratación a agentes económicos cuya prestación del servicio se basa en prebendas indebidas, tales como ofrecer el servicio sin cubrir las contraprestaciones que sí cubren otros oferentes.

Alternativamente podría observarse que algunos usuarios se beneficiarían si el precio al que ofrece su servicio el taxista X se ubicase por debajo del precio de los demás oferentes, trasladando a ellos el indebido beneficio obtenido por X al no cubrir las erogaciones acordadas con el AICM y a la vez disfrutar de las instalaciones que permiten llevar a cabo el servicio. En este sentido sería el AICM y el resto de los oferentes quienes en primera instancia estarías sufragando o subsidiando a aquellos usuarios que utilizaran los servicios del taxista X. En última instancia serían los usuarios que contratan los servicios de los demás oferente quienes estarían financiado los "precios bajos" de X.

Asimismo, el soslayar el incumplimiento de un agente económico y continuar dándole los beneficios otorgados a otros que no incurrieron en tales incumplimientos genera incentivos perversos, ya que estos últimos considerarán como una estrategia más rentable también incumplir y de cualquier manera recibir los beneficios otorgados a otros.

En términos económicos el que el AICM hubiese actuado de manera distinta (tolerar el incumplimiento) incrementa el riesgo de azar moral, lo cual además de afectar la eficiencia en la prestación del [SERVICIO DE TAXI], *puede determinar por afectar al usuario final* [...]".[1138]

En primer término se indica que la pregunta anterior es abstracta e hipotética y no abona para desvirtuar la responsabilidad del AICM en la comisión de la práctica anticompetitiva imputada.

Sin perjuicio de lo anterior, aun si esta autoridad considerara que en la respuesta del PERITO se hace referencia a EXCELENCIA, cuando señala que: "[...] *el soslayar el incumplimiento de un agente económico y continuar dándole los beneficios otorgados a otros que no incurrieron en tales cumplimientos genera incentivos perversos, ya que estos últimos considerarán como una estrategia más rentable también incumplir y de cualquier manera recibir los beneficios otorgados a otros* [...]"[1139] se reitera que la imputación realizada en el OPR en contra del AICM derivada de "*El establecimiento de distintas condiciones en los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI*", no se imputó en razón de que no se hayan otorgado a EXCELENCIA dichos descuentos, sino porque los mismos no fueron otorgados a las AGRUPACIONES (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) que si cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad; así las manifestaciones del PERITO son ineficaces para desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra del AICM. En todo caso, si EXCELENCIA y el AICM realizaron otro tipo de conducta que podría considerarse anticompetitiva, ello no es materia del presente expediente.

El PERITO presenta un apartado de "*CONCLUSIONES*" en el cual sintetiza algunos de los señalamientos que realizó en las respuestas a las preguntas que ya fueron analizadas. Asimismo, presenta un apartado de "*OBSERVACIONES*" en el que señala que "*Encontré los elementos suficientes y necesarios para emitir el presente dictamen de manera satisfactoria*". No obstante, como se señaló al analizar varias de sus respuestas, en muchas ocasiones el PERITO realiza señalamientos que no

[1138] Folios 37087 y 37088.
[1139] Folio 37088.

encuentran sustento en la teoría económica o en la evidencia del EXPEDIENTE, por lo que en esos casos esta autoridad se encuentra impedida para confirmar los resultados a los que arribó el PERITO.[1140]

B.2. Pruebas ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN

Durante el procedimiento seguido en forma de juicio, mediante acuerdo emitido el doce de noviembre de dos mil quince,[1141] se admitieron las siguientes pruebas ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN:

I. Confesional:[1142] PORTO TAXI, así como SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron la prueba confesional que debería absolver el representante legal o persona con facultades para absolver posiciones, en nombre del AICM.

II. Documentales:

De PORTO TAXI se admitieron las siguientes: (i) "[…] *oficio PRES-10-096-2007-182 elaborada por el entonces Comisionado Presidente de la Comisión Federal de Competencia el primero de octubre de dos mil siete* […]";[1143] (ii) "[…] *Manual General de Organización del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.* [que se] *hubiese encontrado vigente el 29 de mayo de 2006 y el 1 de junio de dos mil doce (fecha en que fue celebrado el Contrato de Acceso a la Zona Federal y el segundo contrato modificatorio por AICM y* [PORTO TAXI])";[1144] (iii) "[…] *informe que deberá proporcionar el AICM* […] *respecto a si con la entrada de EXCELENCIA* […] *el AICM tuvo que negociar nuevas condiciones de contratación con cada una de las agrupaciones* […]";[1145] (iv) "[…] *informe que deberá proporcionar el AICM respecto a si*

[1140] Véase por ejemplo, la tesis V.4o.9 P del Cuarto Tribunal Colegiado del Quinto Circuito, cuyo contenido es: "***PRUEBA PERICIAL EN MATERIA PENAL. LA VALORACIÓN DE LOS DICTÁMENES EMITIDOS POR PERITOS CIENTÍFICOS U OFICIALES, QUEDA SUJETA A LAS REGLAS DE LA SANA CRÍTICA Y A LOS PRINCIPIOS QUE LE SON INHERENTES, EN FUNCIÓN DE LA INTEGRACIÓN DE LA PRUEBA CIRCUNSTANCIAL Y EN ACATAMIENTO AL PRINCIPIO DE ESTRICTA APLICACIÓN DE LA LEY, EN CONGRUENCIA CON LAS CONSTANCIAS DE AUTOS.*** *Conforme al artículo 285 del Código Federal de Procedimientos Penales, la prueba de peritos constituye un mero indicio, que por sí mismo carece de eficacia demostrativa plena. Sobre el tema, Mittermaier, en su "Tratado de la prueba en materia criminal", al referirse a las reglas para apreciar la fuerza probatoria del examen pericial, señala que debe tomarse en cuenta, particularmente: **a) los principios que el perito ha tomado como puntos de partida, y las leyes científicas a que ha sometido los hechos observados; b) las deducciones motivadas, con cuyo auxilio establece su opinión; c) su concordancia con los datos resultantes de las piezas del proceso; d) si el dictamen está sólidamente motivado y no deja acceso a la desconfianza**; y, e) el acuerdo o la unanimidad de los peritos, cuando son varios. Por tanto, la apreciación de los dictámenes debe quedar sujeta a las reglas de la sana crítica y a los principios de la lógica en que el derecho se apoya, en congruencia con las constancias de autos, pues al constituir el dictamen pericial una prueba sui géneris, su apreciación no puede hacerse sino siguiendo los principios que a dicha prueba le son inherentes, en función de la integración de la prueba circunstancial y con puntual acatamiento al principio de estricta aplicación de la ley en materia penal, en términos del artículo 14, párrafo tercero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, juicio crítico de valor al que no escapan los dictámenes de los peritos científicos y oficiales, conforme a lo previsto en el artículo 288 del código anteriormente citado* [énfasis añadido]". [TA]; 9a. Época; T.C.C.; SJF y su Gaceta; Tomo XXII, Diciembre de 2005; Pág. 2744.

[1141] Folios 34449 a 34508.

[1142] Folios 34356 a 34360.

[1143] Folio 34460.

[1144] Folio 34461.

[1145] *Ídem.*

[PORTO TAXI] […] *exigió contraprestaciones menores al AICM para el Acceso a Zona Federal* […]";[1146] (v) "[…] *informe que deberá proporcionar el AICM respecto de si alguna persona física o moral ha solicitado la celebración de los contratos correspondientes para poder prestar el servicio público de taxi* […]";[1147] y (vi) "[…] *informe que deberá proporcionar la SCT* [respecto] *si alguna persona física o moral ha solicitado permiso para poder prestar el servicio público de taxi* […]".[1148]

De NUEVA IMAGEN se admitió: "*la documental privada consistente en diversos contratos individuales de acceso a zona federal formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, los cuales corren agregados a los autos* […]".[1149]

De SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN se admitieron las siguientes pruebas: (i) "[…] *el oficio número 3PRES-10-096-2006-076* […], *expediente número CON-13-2006 de fecha 11 de mayo de 2006 girado por el Comisionado Presidente de la entonces Comisión Federal de Competencia* […]";[1150] (ii) "[…] *informes a cargo del* [AICM, la DGAF y la DGAC] *respecto a que no es necesario contar con un contrato de acceso a la zona federal con el AICM o hacer uso de la bolsa de taxis,* […]";[1151] (iii) "[…] *informe que deberá proporcionar el AICM a efecto de que proporcione el* [MANUAL DE SERVICIOS], *así como que manifieste quienes* [sic] *son los beneficiarios de la figura de acceso esporádico señalada como Giro 16.-* […]";[1152] (iv) "[…] *informe a cargo del* [AICM, la DGAF y la PF], *para demostrar si los permisionarios asociados a SITIO 300 tenían formalizados contratos individuales de derecho de acceso a zona federal* […]";[1153] (v) "[…] *informe a cargo del AICM y de la DGAF, respecto de la opinión del administrador aeroportuario del AICM del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio de taxi a favor de EXCELENCIA* […]";[1154] (vi) "[…] *informe a cargo del AICM, respecto de los adeudos de los permisionarios y las agrupaciones al AICM, por concepto de contraprestaciones para prestar el servicio de taxi* […]";[1155] (vii) "[…] *informe a cargo del AICM y la DGAF, respecto de la relación entre los contratos individuales de acceso a zona federal y el criterio o metodología para asignar unidades* […]";[1156] (viii) "[informe] *a cargo del AICM, relativa a corroborar las fechas en que se celebraron los contratos individuales de acceso a zona federal entre el AICM y los permisionarios* […]";[1157] (ix) "[…] *informe a cargo del AICM, respecto de la existencia de un contrato individual de derecho de acceso a zona federal celebrado en el siete de septiembre de dos mil dos entre el AICM y cualquier permisionario* […]";[1158] (x) "[…] *informe a cargo del AICM, relativa a acreditar que en dos mil ocho no se incrementó el padrón vehicular, mediante la exhibición del punto de acuerdo emitido por el Consejo de Administración del AICM el veintiséis de septiembre de dos mil*

[1146] *Ídem.*
[1147] Folio 34462.
[1148] *Ídem.*
[1149] Folio 34463.
[1150] Folio 34464.
[1151] Folio 34465.
[1152] Folio 34466.
[1153] *Ídem.*
[1154] Folio 34467.
[1155] Folio 34468.
[1156] Folio 34469.
[1157] Folio 34470.
[1158] *Ídem.*

ocho [...]";[1159] y (xi) "[...] *informes a cargo de la DGAC y del AICM,*[...] *a efecto de que manifiesten si durante las obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO, llevadas a cabo durante los años 2005 y 2006, existieron ÁREAS DE ABORDAJE del SERVICIO DE TAXI* [...]".[1160]

III. Testimoniales:[1161] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron las testimoniales a cargo de los TESTIGOS.

IV. Instrumental de actuaciones y presuncional[1162] ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

A continuación se determina el valor y alcance de dichas pruebas.

Confesional a cargo del representante legal del AICM.

44. Confesional.[1163] PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron la prueba confesional que debería absolver el representante legal o persona con facultades para absolver posiciones en nombre del AICM.[1164]

En este tenor, el veintitrés de febrero de dos mil dieciséis se emitió el oficio número DGAJ-CFCE-2016-018 en el EXPEDIENTE, que contiene únicamente las posiciones previamente calificadas de legales,[1165] a efecto de que el representante legal de AICM desahogara la prueba confesional a su cargo en **vía de oficio**.[1166]

Al respecto, el ocho de marzo de dos mil dieciséis se presentó en la OFICIALÍA el oficio número OF/DGAJ-GC1/283/2016, con anexos,[1167] signado por Raúl Rodríguez Caballero apoderado legal del AICM, por medio del cual desahogó la confesional a cargo del AICM.[1168]

Asimismo, en el oficio señalado en el párrafo anterior, se advierte que el AICM manifestó en diversas respuestas a las posiciones contenidas en el oficio número DGAJ-CFCE-2016-018 que: "[...] *ese órgano calificó ilegalmente la presente posición pues es insidiosa* [...]",[1169] señalando como aplicables los

Eliminado: catorce palabras.

[1159] Folio 34471.
[1160] *Ídem.*
[1161] Folios 34472 a 34475.
[1162] Folio 34476.
[1163] Folios 37364 a 37418.
[1164] Folios 34449 a 34508
[1165] Mediante acuerdo emitido el quince de enero de dos mi dieciséis. Folios 35356 a 35385.
[1166] Folios 37279 a 37301.
[1167] Dichos anexos son los originales: 1) del oficio número OF/DF-STSTT/0291/2016 de tres de marzo de dos mil dieciséis, emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM, folios 37417 a 37424; y 2) de la resolución de la audiencia incidental emitida por el JUEZ SEXTO, bajo expediente B de fecha veintitrés de octubre de dos mil quince y original de la resolución de la audiencia incidental emitida por el B B bajo expediente B de fecha primero de diciembre de dos mil quince; folios 37425 a 37436.
[1168] Folios 37364 a 37436.
[1169] Respecto de las posiciones identificadas con los numerales 12, 13, 14, 18, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 76, 78, 79, 81, 83, 101, 102, 116, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 132 y 133 formuladas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; así como en su respuesta a las posiciones identificadas con los numerales 11, 18, 27, 31, 38, 46 y 47 de las preguntas formuladas por PORTO TAXI.

artículos 99 y/o 101 del CFPC. Dichas manifestaciones resultan **inoperantes,** en virtud de que el AICM no presentó los argumentos necesarios que justificaran las transgresiones en su perjuicio, que a su vez permitieran a esta autoridad realizar un análisis de sus señalamientos; así, el AICM manifestó **gratuita** y **genéricamente** que diversas preguntas son insidiosas sin especificar cómo es que lo son o en qué modo ofuscan la inteligencia del absolvente con el objetivo de obtener una confesión contraria a la verdad, motivo por el cual, sus argumentos son **inoperantes**.[1170]

Ahora bien, sin perjuicio de que el AICM no solicitó expresamente que las preguntas fueran calificadas nuevamente, el artículo 109 del CFPC establece que: "[…] *Si la parte estimare ilegal una pregunta, podrá manifestarlo al tribunal, **a fin de que vuelva a calificarla**. Si se declara procedente, se le repetirá para que la conteste, apercibida de tenerla por confesa, si no lo hace* [énfasis añadido]"; en consecuencia, mediante acuerdo de diecisiete de marzo de dos mil dieciséis emitido en el EXPEDIENTE, se calificaron nuevamente las posiciones identificadas con los numerales 12, 13, 14, 18, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 67, 68, 69, 71, 73, 74, 76, 78, 79, 81, 83, 101, 102, 116, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 132 y 133 formuladas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; así como las posiciones formuladas por PORTO TAXI identificadas con los numerales 11, 18, 27, 31, 38, 46 y 47; respecto de las cuales se indicó, que derivado de un nuevo análisis a las mismas en relación con los argumentos que el AICM acompañó a sus respuestas, **se calificaron nuevamente de legales** y por lo tanto procedentes, toda vez que las mismas son afirmativas, fueron formuladas en términos claros y precisos, no contienen más de un hecho, son hechos propios del AICM y no se consideran insidiosas.

Por otro lado, en su respuesta al numeral 96[1171] de las preguntas formuladas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN manifestó: "[…] *la prueba confesional versa sobre hechos propios y no de tercero, como es el caso de ASA, pues contraviene lo dispuesto por el artículo 99 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Competencia Económica* […]". En este sentido, de conformidad con el artículo 109, párrafo segundo del CFPC, se tuvo por realizada su manifestación sobre la ilegalidad de la pregunta antes señalada; y derivado del análisis a la misma, así como del argumento que el AICM realizó al respecto, **la posición señalada en el numeral 96 se calificó de ilegal** y por lo tanto es improcedente, toda vez que, efectivamente la misma versa sobre hechos de terceros, como lo es ASA; en este sentido, la respuesta que indicó sobre la misma no será considerada en la presente resolución. En razón de lo anterior, con fundamento en el artículo 275,

---

[1170] En este aspecto, resulta aplicable por analogía el siguiente criterio: "***CONCEPTOS DE VIOLACIÓN INOPERANTES. LO SON SI NO CONTIENEN DE MANERA INDISPENSABLE, LOS ARGUMENTOS NECESARIOS QUE JUSTIFIQUEN LAS TRANSGRESIONES DEL ACTO RECLAMADO.*** *Si en los conceptos de violación no se expresan los razonamientos lógicos y jurídicos que expliquen la afectación que le cause a la quejosa el pronunciamiento de la sentencia reclamada, los mismos resultan inoperantes, toda vez que **todo motivo de inconformidad, no por rigorismo o formalismo, sino por exigencia indispensable, debe contener los argumentos necesarios, tendientes a justificar las transgresiones que se aleguen, de tal manera que si carecen de aquéllos, no resultan idóneos para ser analizados** por el tribunal federal correspondiente, en el juicio de amparo* [énfasis añadido]". Registro: 191370. [JA]; 9a Época. TCC; SJF. Tomo XII. Agosto de 2000; Pág. 1051.

[1171] En dicho numeral se preguntó lo siguiente: "*Que conoce la fecha de vencimiento de los contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento celebrados entre Aeropuertos y Servicios Auxiliares y los permisionarios asociados a SITIO 300*".

párrafo último del CFPC, este PLENO reitera en todos sus términos el contenido del acuerdo de diecisiete de marzo de dos mil dieciséis en el que se calificaron nuevamente las posiciones señaladas.

Ahora bien, respecto del análisis y valoración de la prueba que nos ocupa, por cuestión de orden y método, en primer término se analizaran las posiciones formuladas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB y posteriormente las formuladas por PORTO TAXI, así como las correspondientes respuestas del representante legal del AICM, y enseguida se mostrará el análisis por parte de esta autoridad. Posteriormente se hará la valoración de los documentos presentados por el AICM en el desahogo de la prueba de mérito.

Posiciones formuladas por SITIO 300, YELLOW CAB, y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM:

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB indicaron que dicha prueba tendrá por objeto acreditar lo siguiente:

> "[l]*a ausencia de responsabilidad de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *dentro del presente procedimiento además de que se acreditará que nunca existió un trato diferente o preferencial en favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]*; que no se autorizaron unidades en favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]*; que el SERVICIO DE TAXI se puede prestar sin contar con un contrato individual de acceso a zona federal formalizado con AICM; que durante algunos meses de los años de 2009 y 2010 EXCELENCIA no ingresó a la BOLSA DE TAXI y sin embargo, continuó prestando el SERVICIO DE TAXI; que durante las obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO llevadas a cabo durante los años 2005 y 2006, se cerraron las zonas de abordaje de las puertas 1 y 8, no obstante el ascenso de pasaje se realizaba sobre la vialidad; que durante la emergencia sanitaria denominada influenza AH1N1 se otorgó descuento a los permisionarios asociados a SITIO 300 respecto de las contraprestaciones por derecho de acceso a zona federal; que AICM no tiene ninguna restricción para que las unidades que prestan el SERVICIO DE TAXI puedan circular sobre las vialidades sobre las que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO; que EXCELENCIA mantiene adeudos por incumplimiento de obligaciones contractuales con AICM y pese a ello sigue prestando el SERVICIO DE TAXI, aún y cuando dichos adeudos tienen una antigüedad de más de* B *que AICM convino con EXCELENCIA el desistimiento de las acciones legales que promovió en su oportunidad para exigir el cumplimiento de sus obligaciones contractuales; que AICM nunca ha otorgado condiciones diferentes a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *respecto del resto de permisionarios del AEROPUERTO; que ante la salida de operación de Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., a los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *se les otorgó por única vez descuento sobre la contraprestación por derecho de acceso a zona federal, previo cumplimiento de los requisitos correspondientes; que los descuentos con motivo de la emergencia sanitaria denominada influenza AH1N1 y del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., fueron autorizados por el Consejo de Administración de AICM, para ser aplicados a todos los contratantes de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, sin excepción ni distinción, previo cumplimiento de los requisitos que se establecieron al respecto; que AICM no está facultado para autorizar permisos para el SERVICIO DE TAXI o asignar UNIDADES; que AICM y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *únicamente mantienen una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios que dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO tiene en posesión* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]*; que el Consejo de Administración de AICM autorizó cerrar el padrón vehicular en* B *unidades, en Sesión del 26 de septiembre de 2008 y que desde entonces no se ha efectuado ningún incremento a dicho padrón, además de que no se cuenta con ningún estudio de la UNAM o de cualquier otra institución especializada que justifique o determine la necesidad de un incremento del padrón vehicular; que prácticamente desde el inicio de su operación, EXCELENCIA ha incumplido con sus obligaciones contractuales; que EXCELENCIA nunca ha contado con las* B *unidades*

Eliminado: cuatro palabras.

que le fueron autorizadas; que a los permisionarios asociados a [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *no se les ha disminuido la contraprestación por derecho de acceso a zona federal y por el contrario, se ha incrementado ésta año con año; que a los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *se les ha exigido el cumplimiento de todas sus obligaciones contractuales, como lo son* [redacted] *etc.; que los contratos individuales de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han formalizado única y exclusivamente con los permisionarios (personas físicas), en razón de que* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *no cuenta con ningún permiso autorizado por la SCT; que AICM no ha asignado ningún contrato individual de acceso a zona federal a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]*; que durante el periodo comprendido del 26 de mayo de 2006 al 06 de septiembre de 2010, los permisionarios asociados a* [SITIO 300]*, no tenían formalizados sus respectivos contratos individuales de derecho de acceso a zona federal y no obstante ello, continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI, sin que autoridad alguna se los impidiera; que no es posible que un permisionario por sí mismo pueda prestar el servicio de taxi por la necesidad de contar con espacios para la venta de boletos, la asignación de moduladores, etc* [...]".[1172]

En este orden de ideas, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB formularon las siguientes posiciones,[1173] que a su vez fueron absueltas por el AICM,[1174] como a continuación se indica:

1. "*Que dentro de sus facultades legales, el AICM tiene o dispone de aquella que le permite autorizar el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (en adelante, "SERVICIO DE TAXI")* [...]".

R1: "*Si*".

2. "*Que en algún momento entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece, el AICM autorizó a favor de NUEVA IMAGEN, en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI*".

R2: "*Si*".

3. "*Que conoce cuántas unidades vehiculares autorizó el AICM a favor de NUEVA IMAGEN para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece*".

R3: "*Si, aclarando que son* [redacted] *unidades vehiculares*".

4. "*Que conoce las fechas en las que el AICM autorizó a favor de NUEVA IMAGEN, unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece*".

R4: "*No*".

5. "*Que en algún momento entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece, el AICM autorizó a favor de SITIO 300, en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI*".

R5: "*Si*".

Eliminado: dos palabras.

[1172] Páginas 44 a 45 de la contestación al OPR de SITIO 300 (folios 32132 y 32133); páginas 58 y 59 de la contestación al OPR NUEVA IMAGEN (folios 32704 a 32705) y páginas 55 y 56 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folios 33894 y 33895).
[1173] Folios 37282 a 37295.
[1174] Folios 37365 a 37404.

6. "*Que conoce cuántas unidades vehiculares autorizó el AICM a favor de SITIO 300 para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece*".

R6: "*Sí*".

7. "*Que conoce las fechas en las que el AICM autorizó a favor de SITIO 300, unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece*".

R7: "*No*".

8. "*Que en algún momento entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece, el AICM autorizó a favor de YELLOW CAB, en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI*".

R8: "*Sí*".

9. "*Que conoce cuántas unidades vehiculares autorizó el AICM a favor de YELLOW CAB para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece*".

R9: "*Sí*".

10. "*Que conoce las fechas en las que el AICM autorizó a favor de YELLOW CAB unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI, entre el periodo comprendido de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece*".

R10: "*No*".

11. "*Que para la prestación del SERVICIO DE TAXI, los permisionarios autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, "SCT") en los términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (en adelante, "LCPAF") y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (en adelante, "RAFSA") requieren de manera indispensable disponer de un contrato de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con el AICM*".

R11: "*Sí*".

12. "*Que durante algunos meses de los años de dos mil nueve y dos mil diez, EXCELENCIA dejó de utilizar las zonas designadas para el estacionamiento de sus unidades vehiculares, llamadas comúnmente BOLSAS DE TAXIS.* [...]".

R12: "*No, aclarando que Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., dejó unidades vehiculares estacionadas de forma permanente en las llamadas "BOLSAS DE TAXIS"* [...]".

13. "*Que a pesar de no utilizar las BOLSAS DE TAXIS, las unidades vehiculares de EXCELENCIA continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI*".

R13: "*Sí, aclarando que continuó prestando el servicio y utilizando la "BOLSA DE TAXIS"* [...]".

14. "*Que aún y cuando EXCELENCIA dejó de utilizar las BOLSAS DE TAXIS, el AICM se abstuvo de impedir, obstaculizar o perturbar la prestación del SERVICIO DE TAXI que realizaba EXCELENCIA*".

R14: "*Sí, aclarando que esto fue en virtud de que se encontraba en Juicio Mercantil donde el objeto era rescindir el Contrato de Acceso a Zona Federal y Estacionamiento, que ordenaría que EXCELENCIA dejará de ingresar a la zona federal de AICM y presar el servicio de autotransporte federal de pasajeros y dejar de utilizar la "Bolsa de Taxis"* [...]".

15. "*Que en los años de dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación en la terminal uno del AICM*".

R15: "*Si*".

16. "*Que con motivo de las obras de remodelación en la terminal uno del AICM, las zonas de abordaje del SERVICIO DE TAXI quedaron fuera de operación, en específico las puertas uno y ocho de la terminal uno*".

R16: "*No, aclarando que nunca quedaron fuera de operaciones las zonas de abordaje de servicios de taxis, sino que únicamente fueron reubicadas a las puertas 1 y 10 del AICM, mismas que operan actualmente*".

17. "*Que con motivo del cese de operaciones de las zonas de abordaje por las obras de remodelación en la terminal uno del AICM, el SERVICIO DE TAXI se prestaba en las vialidades del AICM*".

R17: "*No*".

18. "*Que el AICM se abstuvo de impedir, obstaculizar o perturbar la operación del SERVICIO DE TAXI que se realizaba en las vialidades por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300, con motivo de las obras de remodelación llevadas a cabo en los años de dos mil cinco y dos mil seis*".

R18: "*Sí*".

19. "*Que dentro de sus facultades legales, el AICM tiene o dispone de aquella que le permite autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del SERVICIO DE TAXI*".

R19: "*No, aclarando que la autoridad competente es la Policía Federal.*".

20. "*Que conoce las facultades legales que le permiten al AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del SERVICIO DE TAXI*".

R20: "*No, aclarando que la autoridad competente es la Policía Federal.*".

21. "*Que EXCELENCIA mantiene un adeudo con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R21: "*Sí*".

22. "*Que conoce a cuánto asciende el adeudo que EXCELENCIA mantiene con el AICM por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI.*".

R22: "*Sí*".

23. "*Que conoce la fecha en que se originó el adeudo que EXCELENCIA mantiene con el AICM por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R23: "*Sí, aclarando que la fecha con la que se originó el adeudo que tiene Servicio de Excelencia, S.A. de C.V., con mi representada es de* B ".

24. "*Que a pesar del adeudo que EXCELENCIA mantiene con el AICM por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI, dichas unidades continúan operando en el SERVICIO DE TAXI señalado*".

R24: "*Sí, en virtud de diversos mandatos judiciales ordenados por diversos Juzgados de Amparo, documentos que se agregan al presente ocurso como ANEXO 1.*".

25. "*Que el AICM y EXCELENCIA pactaron el cinco de agosto de dos mil trece un convenio denominado Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, respecto de los adeudos existentes por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R25: "*Sí*".

26. "*Que en las cláusulas* B *del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, formalizado entre el AICM y EXCELENCIA* B B *a cargo de EXCELENCIA*".

R26: "*No, aclarando que el COCOSA sólo se limita a autorizar y/o renovar los instrumentos jurídicos*".

27. "*Que EXCELENCIA* B *con las obligaciones de pago a su cargo establecidas en el Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago*".

R27. "*Sí*".

28. "*Que en la cláusula* B *del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, formalizado entre el AICM y EXCELENCIA,* B B ".

R28: "*Sí*".

29. "*Que EXCELENCIA incumplió con su obligación de* B *en el Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago formalizado entre EXCELENCIA y el AICM*".

R29: "*Sí*".

30. "*Que en las cláusulas* B *del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago formalizado entre el AICM y EXCELENCIA, se establecieron obligaciones a cargo del AICM,* B B ".

Eliminado: sesenta y cuatro palabras.

R30: "B B

31. "*Que a pesar de que EXCELENCIA* B *con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* B *del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago formalizado entre EXCELENCIA y el AICM,* B B

R31: "*No*".

32. "*Que a pesar de que EXCELENCIA* B *con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* B *del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago formalizado entre EXCELENCIA y el AICM,* B B *después del cinco de agosto de dos mil trece, EXCELENCIA continúa prestando el SERVICIO DE TAXI en el AICM y utilizando las zonas de abordaje y las BOLSAS DE TAXIS*".

R32: "*Sí, en virtud de diversos mandatos judiciales ordenados por diversos Juzgados de Amparo, documentos que se agregan al presente ocurso como ANEXO 1*".

33. "*Que conoce la fecha en la que EXCELENCIA continuó prestando el SERVICIO DE TAXI en el AICM y utilizando las zonas de abordaje y las BOLSAS DE TAXIS*".

R33: "*Sí*". Además señaló lo siguiente: "[…] *Sí, en virtud de diversos mandatos judiciales ordenados por diversos Juzgados de Amparo, documentos que se agregan al presente ocurso como ANEXO 1* […]".

34. "*Que ante el* B *de EXCELENCIA con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* B *del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago formalizado entre EXCELENCIA y el AICM,* B B *el AICM se ha abstenido de impedir, obstaculizar o perturbar en cualquier momento la prestación del SERVICIO DE TAXI a EXCELENCIA*".

R34: "*Sí, en virtud de diversos mandatos judiciales ordenados por diversos Juzgados de Amparo, documentos que se agregan al presente ocurso como ANEXO 1*".

35. "*Que conoce cuáles son las acciones que el AICM se ha abstenido de realizar para impedir, obstaculizar o perturbar en cualquier momento la prestación del SERVICIO DE TAXI a EXCELENCIA*".

R35: "*No, aclarando que se han tramitado los medios legales y juicios antes las autoridades correspondientes a efecto de que EXCELENCIA continúe accesando a la zona federal para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros con procedencia y destino en el AICM*".

36. "*Que conoce cuáles son los fundamentos legales por los que el AICM se ha abstenido de impedir, obstaculizar o perturbar en cualquier momento la prestación del SERVICIO DE TAXI a EXCELENCIA.*".

R36: "*Sí, en virtud de diversos mandatos judiciales ordenados por diversos Jueces de Amparo, documentos que se agregan al presente ocurso como ANEXO 1*".

Eliminado: ciento diecisiete palabras.

37. "*Que en el periodo comprendido del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM se ha abstenido de otorgar condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R37: "*Sí* [...]".

38. "*Que conoce cuáles son las condiciones o tratos preferentes o diferentes que el AICM se ha abstenido de otorgar a los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R38: "*No* [...]".

39. "*Que en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM se ha abstenido de otorgar condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a SITIO 300, respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R39: "*Sí* [...]".

40. "*Que conoce cuáles son las condiciones o tratos preferentes o diferentes que el AICM se ha abstenido de otorgar a los permisionarios asociados a SITIO 300, respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI.*".

R40: "*No*".

41. "*Que en el periodo comprendido del cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM se ha abstenido de otorgar condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a YELLOW CAB, respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R41: "*Sí* [...]".

42. "*Que conoce cuáles son las condiciones o tratos preferentes o diferentes que el AICM se ha abstenido de otorgar a los permisionarios asociados a YELLOW CAB, respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI*".

R42: "*No*".

43. "*Que el AICM está facultado legalmente para autorizar los permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*".

R43: "*No*".

44. "*Que el AICM está facultado legalmente para asignar unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*".

R44: "*No*".

45. "*Que conoce los fundamentos legales que facultan al AICM para autorizar permisos o asignar unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*".

R45: "*No*".

46. "*Que en el periodo comprendido del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM y NUEVA IMAGEN celebraron contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales*".

R46: "*Sí*".

47. "*Que conoce cuáles fueron los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales celebrados entre el AICM y NUEVA IMAGEN, en el periodo comprendido del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece*".

R47: "*Sí*".

48. "*Que conoce cuáles fueron los objetos de los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales celebrados entre el AICM y NUEVA IMAGEN, en el periodo comprendido del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece* [...]".

R48: "*Sí*".

49. "*Que en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM y SITIO 300 celebraron contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales*".

R49: "*Sí*".

50. "*Que conoce cuáles fueron los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales celebrados entre el AICM y SITIO 300, en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece*".

R50: "*Sí*".

51. "*Que conoce cuáles fueron los objetos de los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales celebrados entre el AICM y SITIO 300, en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece*".

R51: "*Sí*".

52. "*Que en el periodo comprendido del cuatro de marzo de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM y YELLOW CAB celebraron contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales*".

R52: "*Sí*".

53. "*Que conoce cuáles fueron los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales celebrados entre el AICM y YELLOW CAB, en el periodo comprendido del cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece*".

R53: "*Sí*".

54. "*Que conoce cuáles fueron los objetos de los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales celebrados entre el AICM y YELLOW CAB, en el periodo comprendido del cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece*".

R54: "*Sí*".

55. "*Que en la Sesión del Consejo de Administración del AICM celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, dicho Consejo autorizó que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO DE TAXI fuera de* B *unidades vehiculares*".

R55: "*No*".

56. "*Que después del número autorizado por el Consejo de Administración del AICM para que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO DE TAXI llegara a* B *unidades vehiculares, en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM se ha abstenido de realizar algún incremento a dicho padrón*".

R56: "*No* [...]".

57. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho,* B

B

R57: "*Sí* [...]".

58. "*Que en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO", formalizado entre el AICM y NUEVA IMAGEN, el veintidós de agosto de dos mil ocho,* B

B

R58: "*Sí* [...]".

59. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez,* B

B

R59: "*Sí* [...]".

60. "*Que en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y. HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL*

Eliminado: ocho renglones y treinta y cinco palabras.

BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO", formalizado entre el AICM y SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez, B

B

R60: "*Sí* [...]".

61. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a YELLOW CAB el cuatro de marzo de dos mil nueve,* B

B

R61: "*Sí* [...]".

62. "*Que en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO", formalizado entre el AICM y YELLOW CAB el cuatro de marzo de dos mil nueve,* B

B

R62: "*Sí* [...]".

63. "*Que en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM ha omitido obtener cualquier estudio o dictamen técnico realizado por la UNAM, el IPN, la UAM o por cualquier otra institución especializada que justifique o determine la necesidad de un incremento en el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO DE TAXI en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.* [...]".

R63: "*No* [...]".

64. "*Que tuvo conocimiento de que una autoridad judicial del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal llevó a cabo el embargo de unidades vehiculares utilizadas por EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".

R64. "*Sí*".

65. "*Que una autoridad judicial del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal le solicitó apoyo para que se llevara a cabo el embargo de unidades vehiculares utilizadas por EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".

R65: "*No*".

66. "*Que conoce con cuántas unidades vehiculares presta el SERVICIO DE TAXI, la persona moral EXCELENCIA.*"

R66: "*Sí, aclarando que contractualmente son* B *unidades vehiculares.*".

Eliminado: seis renglones y cuarenta y seis palabras.

67. "*Que conoce el motivo por el cual no se presta el SERVICIO DE TAXI con el total de* B *unidades vehiculares propiedad de EXCELENCIA.*".

R67: "*No* [...]".

68. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado entre el AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho,* B B

R68: "*No, aclarando que el 22 de agosto de 2008, se formalizó el Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros de y hacia el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México.*".

69. "*Que en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO" formalizado entre el AICM y NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho,* B B ".

R69. "*Sí* [...]".

70. "*Que las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, invariablemente, se han incrementado cada año calendario.*".

R70: "*Sí*".

71. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho,* B B

R71: "*Sí* [...]".

72. "*Que el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, como lo son el* B B ".

R72: "*No, aclarando que no se le exige el cumplimiento de las obligaciones que refiere, sino que las cumplen por ser una obligación contractual.*".

73. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado entre el AICM y los permisionarios asociados a SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez* B B

R73: "*No, aclarando que el 7 de septiembre de 2008, se formalizó el Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación, para la Prestación del Servicio Público de*

Eliminado: cuatro renglones y sesenta y seis palabras.

Autotransporte Federal de Pasajeros de y hacia el Aeropuerto internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México. [...]".

74. "*Que en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO" formalizado entre el AICM y SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez,* B B [...]".

R74: "*Sí* [...]".

75. "*Que las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a SITIO 300, invariablemente, se han incrementado cada año calendario*".

R75: "*Sí*".

76. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez,* B B

R76: "*Sí* [...]".

77. "*Que el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a SITIO 300, como lo son el* B B *les han sido exigidas y satisfechas*".

R77: "*No, aclarando que no se le exige el cumplimiento de las obligaciones que refiere, sino que las cumplen por ser una obligación contractual*".

78. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado entre el AICM y los permisionarios asociados a YELLOW CAB el cuatro de marzo de dos mil nueve,* B B

R78: "*No, aclarando que el Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros de y hacia el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, se formalizó el 27 de febrero de 2009*".

79. "*Que en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO" formalizado entre el AICM y YELLOW CAB el cuatro de marzo de dos mil nueve,* B B ".

R79: "*No, aclarando que el Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros*

Eliminado: tres renglones y setenta y cinco palabras.

de y hacia el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, se formalizó el 27 de febrero de 2009 [...]".

80. "*Que las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a YELLOW CAB, invariablemente, se han incrementado cada año calendario*".

R80: "*Sí*".

81. "*Que en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a YELLOW CAB el cuatro de marzo de dos mil nueve,* B B".

R81: "*Sí, aclarando que no fue la fecha de formalización del instrumento jurídico.* [...]".

82. "*Que el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a YELLOW CAB, como lo son* B B".

R82: "*No, aclarando que no se le exige el cumplimiento de las obligaciones que refiere, sino que las cumplen por ser una obligación contractual.*".

83. "*Que conoce la inexistencia de contratos o convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento, formalizados en fecha siete de septiembre de dos mil dos con permisionarios asociados a cualquiera de las agrupaciones presentes en el AICM.*"

R83: "*Sí*".

84. "*Que durante el periodo comprendido entre el veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y NUEVA IMAGEN.*"

R84: "*Sí*".

85. "*Que conoce el fundamento legal para formalizar contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y NUEVA IMAGEN, durante el periodo comprendido entre el veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece.*".

R85: "*Sí*".

86. "*Que durante el periodo comprendido entre el veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN.*".

R86: "*Sí*".

87. "*Que conoce el fundamento legal para formalizar contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, durante el periodo comprendido entre el veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece.*".

R87: "*Sí*".

Eliminado: dos renglones y treinta y cuatro palabras.

88. "*Que durante el periodo comprendido entre el siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y SITIO 300.*".

R88: "*Sí*".

89. "*Que conoce el fundamento legal para formalizar contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y SITIO 300, durante el periodo comprendido entre el siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece.*".

R89: "*Sí*".

90. "*Que durante el periodo comprendido entre el siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y los permisionarios asociados a SITIO 300.*".

R90. "*Sí*".

91. "*Que conoce el fundamento legal para formalizar contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y los permisionarios asociados a SITIO 300, durante el periodo comprendido entre el siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece.*".

R91. "*Sí*".

92. "*Que durante el periodo comprendido entre el cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y YELLOW CAB.*".

R92. "*No, aclarando que el instrumento jurídico se formalizó el 27 de febrero de 2009.*".

93. "*Que conoce el fundamento legal para formalizar contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y YELLOW CAB, durante el periodo comprendido entre el cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece.*".

R93. "*Sí*".

94. "*Que durante el periodo comprendido entre el cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y los permisionarios asociados a YELLOW CAB.*".

R94: "*No, aclarando que el Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros de y hacia el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México se formalizó el 27 de febrero de 2009.*".

95. "*Que conoce el fundamento legal para formalizar contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y los permisionarios asociados a YELLOW CAB, durante el periodo comprendido entre el cuatro de marzo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece.* [...]".

R95: "*Sí*".

97. "*Que conoce la fecha en que los permisionarios asociados a SITIO 300 formalizaron nuevos contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento con el AICM.*".

R97: "*Sí*".

98. "*Que los permisionarios asociados a SITIO 300 formalizaron en fecha siete de septiembre de dos mil diez, nuevos contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento con el AICM.*".

R98: "*Sí*".

99. "*Que en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, los permisionarios asociados a SITIO 300 dispusieron de contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento formalizados con el AICM.*".

R99: "*No*".

100. "*Que en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, los permisionarios asociados a SITIO 300 se abstuvieron de formalizar sus respectivos contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento.*".

R100: "*Sí*".

101. "*Que en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, los permisionarios asociados a SITIO 300 continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI.*".

R101: "*Sí* [...]".

102. "*Que en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, el AICM se abstuvo de impedir, obstaculizar o perturbar a los permisionarios asociados a SITIO 300 en la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".

R102. "*Sí* [...]".

103. "*Que el AICM conocía la inexistencia de contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento formalizados entre el AICM y los permisionarios asociados a SITIO 300, durante el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez.*".

R103. "*Sí*".

104. "[...] *Que al diecisiete de septiembre de dos mil trece, NUEVA IMAGEN contaba con* B B *permisionarios asociados para prestar el SERVICIO DE TAXI*".

R104: "*Sí*".

105. "*Que al diecisiete de septiembre de dos mil trece, SITIO 300 contaba con* B *permisionarios asociados para prestar el SERVICIO DE TAXI.*".

R105: "*No, aclarando que fueron* B *permisionarios.*".

106. "*Que al diecisiete de septiembre de dos mil trece, YELLOW CAB contaba con* B B *permisionarios asociados para prestar el SERVICIO DE TAXI.*".

Eliminado: trece palabras.

R106: "*No, dicha asociación contaba con* B *permisionarios*".

107. "*Que las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, son caminos de jurisdicción federal*".

R107: "*Sí*".

108. "*Que en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, existen barreras físicas para controlar el acceso al aeropuerto*".

R108: "*No*".

109. "*Que en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, existen casetas de peaje para controlar el acceso al aeropuerto*".

R109: "*No*".

110. "*Que dentro de sus facultades legales, el AICM dispone de aquella que le permite autorizar el ingreso o circulación de unidades vehiculares en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM.*".

R110: "*No, aclarando que la autoridad competente es la Policía Federal.*".

111. "*Que conoce cuáles son las facultades legales que le permiten al AICM autorizar el ingreso o circulación de unidades vehiculares en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM.*"

R111: "*No*".

112. "*Que dentro de sus facultades legales, el AICM dispone de aquella que le prohíbe autorizar el ingreso o circulación de unidades vehiculares en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM.*".

R112: "*No*".

113. "*Que conoce cuáles son las facultades legales que le prohíben al AICM autorizar el ingreso o circulación de unidades vehiculares en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM.*".

R113: "*Sí*".

114. "*Que en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, en tanto son caminos de jurisdicción federal, aplica el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.*".

R114: "*Sí*".

115. "*Que conoce que la autoridad competente para aplicar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, resulta ser la Policía Federal.*".

R115: "*Sí*".

Eliminado: una palabra.

116. "*Que en los años dos mil once, dos mil doce y dos mil trece, la Dirección General de Autotransporte Federal (en adelante, "DGAF") de la SCT solicitó al AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, para el efecto de expedir nuevos permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI a favor de EXCELENCIA.*".

R116: "*Sí* [...]".

117. "*Que conoce el sentido en que respondió el AICM a las solicitudes de opinión efectuadas por la DGAF de la SCT.*".

R117: "*Sí*".

118. "*Que existe el denominado "MANUAL PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS, COMPLEMENTARIOS Y COMERCIALES" (en adelante, "MANUAL").*".

R118: "*Sí*".

119. "*Que se aplica por parte del AICM el denominado MANUAL.*".

R119: "*Sí*".

120. "*Que en el contenido de dicho MANUAL, existe en el catálogo de precios, el Giro 16.- Transportación Terrestre, acceso esporádico.*".

R120: "*Sí*".

121. "*Que conoce en qué consiste el denominado acceso esporádico establecido en el catálogo de precios, el Giro 16.- Transportación Terrestre del MANUAL.*".

R121: "*Sí*".

122. "*Que conoce en qué casos se aplica el denominado acceso esporádico establecido en el catálogo de precios, el Giro 16.- Transportación Terrestre del MANUAL.*".

R122: "*Sí*".

123. "*Que conoce la inexistencia de cualquier adeudo a cargo de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN por concepto de derecho de acceso y estacionamiento.*".

R123: "*No* [...]".

124. "*Que conoce la inexistencia de cualquier adeudo a cargo de NUEVA IMAGEN por concepto de arrendamientos.* [...]".

R124: "*Sí* [...]".

125. "*Que el AICM se abstiene de participar en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN.*".

R125: "*Sí* [...]".

126. "*Que cada uno de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN determinan libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".

R126: "*No, aclarando que las tarifas son reguladas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*".

127. "*Que conoce la inexistencia de cualquier adeudo a cargo de los permisionarios asociados a SITIO 300 por concepto de derecho de acceso y estacionamiento.*".

R127: "*No* [...]".

128. "*Que conoce la inexistencia de cualquier adeudo a cargo de SITIO 300 por concepto de arrendamientos.*".

R128: "*Sí* [...]".

129. "*Que el AICM se abstiene de participar en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300.*".

R129: "*Sí* [...]".

130. "*Que cada uno de los permisionarios asociados a SITIO 300 determinan libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".

R130: "*No, aclarando que las tarifas son reguladas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*".

131. "*Que conoce la inexistencia de cualquier adeudo a cargo de los permisionarios asociados a YELLOW CAB por concepto de derecho de acceso y estacionamiento.*".

R131: "*Sí* [...]".

132. "*Que conoce la inexistencia de cualquier adeudo a cargo de YELLOW CAB por concepto de arrendamientos.*".

R132: "*Sí* [...]".

133. "*Que el AICM se abstiene de participar en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de los permisionarios asociados a YELLOW CAB.*".

R133: "*Sí* [...]".

134. "*Que cada uno de los permisionarios asociados a YELLOW CAB determinan libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".

R134: "*No, aclarando que las tarifas son reguladas por la SCT.*".

Posiciones formuladas por PORTO TAXI a cargo del AICM:

PORTO TAXI señaló que el objeto de dicha prueba sería acreditar lo siguiente:

"*a) Que el AICM es quien fija en forma unilateral las condiciones de la contratación con las personas físicas y morales para permitirles el acceso a la zona federal. - - - - b) Que las personas físicas y morales que contratan con AICM con el objeto de acceder a la zona federal se les ve restringida su libertad contractual ya que carecen de la facultad para convenir en cuanto a la forma y contenido del contrato. - - - - - c) Que la fijación o modificación de las condiciones del contrato de Acceso a la Zona Federal del*

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, están a cargo únicamente del AICM. - - - - - d) Que los derechos, obligaciones y tarifas que se consignan en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus modificatorios, fueron impuestas por el AICM a [PORTO TAXI]. *- - - - - e) Que* [PORTO TAXI] *únicamente ejerció su libertad contractual en su fase externa, al decidir si se adhiere o no el contrato, inclinándose por la opción de celebrarlo conforme a las clausulas* [sic] *ya impuestas por el AICM. - - - - - f) Que la falta de celebración del Contrato de Acceso a la Zona Federal con el AICM impide prestar el servicio de taxi dentro de esa zona federal. - - - - - g) Que la fijación o modificación de los derechos, obligaciones y tarifas que fija el AICM de manera unilateral en la celebración de los contratos de Acceso a la Zona Federal y sus contratos modificatorios, con las personas morales que representan a los permisionarios que prestan el servicio de taxi en el aeropuerto o los permisionarios directamente, son inflexibles, dado que no están sujetos a consenso entre el AICM y la parte con la que contrata. - - - - - h) Que ni* [PORTO TAXI] *ni las demás personas morales que representan a sus permisionarios, entre las cuales se encuentra la denunciante Servicio de Excelencia S.A. de C.V., tiene posibilidad de reflejar el contenido de su voluntad en un acuerdo de voluntades de las cláusulas que contiene los contratos a la zona federal y sus modificatorios, pues únicamente se impregna la voluntad de AICM. - - - - - i) Que la fijación o modificación de derechos, obligaciones y tarifas, impuestas por el AICM atiende a la finalidad específica de cubrir las necesidades financieras y de ampliación al servicio público. - - - - - j) Que en la fijación de las condiciones contractuales y tarifas que se consignan en los contratos de acceso a la zona federal y sus modificatorios, no se le permite a* [PORTO TAXI] *intervenir o participar en su establecimiento o modificación, pues dicha restricción atiende a la naturaleza del servicio prestado. - - - - - k) Que al tratarse de un servicio público el transporte de taxi que prestan los particulares con autorización del Estado, el contrato de acceso a la zona federal que celebró* [PORTO TAXI] *con el AICM debe considerar las necesidades colectivas, el financiamiento, la ampliación de un servicio público del cual deben gozar todos los habitantes del país, al atender al interés general relativo a funciones relativas a la construcción, reconstrucción y conservación de las obras requeridas para el funcionamiento de los medios de transporte terrestres, aéreo y marítimo, al planear y conducir el desarrollo integral de los servicios de transporte y no a la situación particular de mi representada ni de otras agrupaciones. - - - - - l) Que el principio de libertad contractual se encuentra limitado por el AICM, pues éste atiende a un servicio público autorizado por el Estado, a través de un permiso, y por tanto atiende a una necesidad colectiva, siendo una cuestión de "interés general", relacionada con el desarrollo del país, por tanto, no vela por el interés o la situación financiera o económica de las empresas morales o permisionarios con los que contrata sino en el crecimiento de un servicio público, esto es por el beneficio de la colectividad en su conjunto. - - - - - m) Que el AICM en su carácter de empresa de participación estatal mayoritaria, no puede obligarse a fijar el precio de las tarifas, ni establecer los derechos ni las obligaciones de manera convencional, con cada familia, permisionario, empresa moral, comercio o industria que necesite prestar servicio de autotransporte terrestre de taxi en zona federal. - - - - - n) Que ni* [PORTO TAXI] *ni* [SITIO 300, CONFORT y NUEVA IMAGEN], *ni los permisionarios que están adscritos a la misma, pueden intervenir en la fijación de derechos, obligaciones y tarifas. - - - - - o) Que* [PORTO TAXI] *así como los permisionarios que están adscritos a la misma, previamente a la prestación del servicio debieron reunir los requisitos solicitados por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, además de firmar un contrato de acceso a la zona federal con el AICM, quien establece en forma unilateral los términos y condiciones de dicha contratación. - - - - - p) Que la suscripción del contrato de Acceso a la Zona Federal como sus convenios modificatorios, son un mero requisito para prestar el servicio de taxi en esa zona federal. - - - - - q) Que el AICM requiere previa celebración de un contrato, la autorización del Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales, mediante la elaboración de un acuerdo. - - - - - r) Que el* [COCOSA] *es quien tiene como función de establecer las bases normativas, lineamientos, integración, políticas de actuación y funciones de sus integrantes. Además de contribuir a reglamentar, homogenizar y transparentar las decisiones, respecto a la formalización y administración de los instrumentos jurídicos de arrendamiento, y prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y*

comerciales, que deriven ingresos del para el [AICM]- - - - - *s) Que "COCOSA" tiene a su cargo la elaboración y renovación de los contratos y convenios que soliciten los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios incluyendo en dichas propuestas las condiciones económicas que se aplicarán en los instrumentos jurídicos.* - - - - - *t) Que no existe voluntad conjunta o combinada entre agentes económicos para disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia dentro del AICM.* - - - - - *u) Que el AICM requiere opiniones de la COFECE para el establecimiento de las tarifas y montos que establece en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus modificatorios a fin de dar un trato igualitario a agrupaciones de permisionarios que prestan el servicio de taxi en zona federal.* - - - - - *v) Que* [PORTO TAXI] *únicamente cuenta con 75 unidades para prestar el servicio, y las demás agrupaciones tienen como mínimo 300 unidades al servicio de la prestación de taxi en el aeropuerto.* - - - - - *w) Qué* [sic] *con la entrada de* [EXCELENCIA] *no cambiaron las condiciones preexistentes entre el AICM y* [PORTO TAXI]*, en cuanto a las tarifas como lo supone* [COFECE]*, tampoco se estableció acuerdo preferencial alguno como desatinadamente lo señala.* - - - - - *x) Que no hay y no ha existido disposición en contrato o convenio alguno entre AICM y PORTO TAXI, en donde se establezca como beneficio exclusivo la prestación del servicio con camionetas tipo suburban, pues puede todas y cada una de las restantes agrupaciones que prestan el servicio de taxi cuentan con camionetas tipo suburban, aunque no con la cantidad, presentación y eficiencia en la prestación del servicio que* [PORTO TAXI]. - - - - - *y) Que* [PORTO TAXI] *no solicitó quitas, descuentos o cancelaciones de deudas al AICM, menos aún negocio nuevas condiciones de contratación con dicha sociedad de participación estatal, por la sola entrada de EXCELENCIA* [...]".[1175]

En este orden de ideas, PORTO TAXI formuló las siguientes posiciones[1176] y en respuesta a las mismas el AICM[1177] indicó lo siguiente:

1. "*Que su representada requiere para permitir la prestación del SERVICIO DE TAXI, desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, un permiso otorgado por la SCT*".

R1: "*Si*".

2. "*Que su representada requiere para permitir la prestación del SERVICIO DE TAXI dentro del AICM, además del permiso otorgado por la SCT, suscribir un contrato de Acceso a la Zona Federal*".

R2: "*Si*".

3. "*Que su representada fija en forma unilateral las condiciones de los contratos que celebra con las personas físicas y morales, para permitirles el acceso a la zona federal y poder prestar el SERVICIO DE TAXI*".

R3: "*No*".

4. "*Que su representada restringe la libertad contractual de las personas físicas y morales que contratan con el AICM con el objeto de acceder a la zona federal, ya que dichas personas carecen de la facultad para convenir en cuanto a la forma y contenido del contrato*".

R4: "*No*".

[1175] Páginas 39 a 44 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 31680 a 31685.
[1176] Folios 37296 a 37300.
[1177] Folio 37405 a 37415.

5. "*Que su representada fijó y modificó de manera unilateral las condiciones del contrato de Acceso a la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y sus convenios modificatorios, que celebró con PORTO TAXI.*".

R5: "*No*".

6. "*Que su representada estableció de manera unilateral los derechos, obligaciones y tarifas que se consignaron en el Contrato de Acceso a la Zona Federal y los convenios modificatorios que celebró con PORTO TAXI.*".

R6: "*No*".

7. "*Que su representada únicamente permite a las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en la zona federal del AICM y a sus permisionarios, decidir si firma o no el contrato de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios*".

R7: "*No*".

8. "*Que su representada autoriza a las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en el AICM y a los permisionarios adscritos a las mismas, para prestar dicho servicio, sólo si firman el contrato de acceso a la zona federal*".

R8: "*Sí*".

9. "*Que su representada fija y modifica de manera unilateral las tarifas que deben pagarse como contraprestación en la celebración de los contratos de Acceso a la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y sus contratos modificatorios*".

R9: "*No*".

10. "*Que su representada establece los derechos, obligaciones y tarifas en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios, de manera inflexible, dado que no están sujetos a consenso entre el AICM y la parte con la que contrata*".

R10: "*No*".

11. "*Que su representada evita negociar con la parte con la que contrata en la celebración de los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, las cláusulas de los mismos*".

R11: "*No* [...]".

12. "*Que su representada restringió la voluntad de PORTO TAXI, y de las demás personas morales que representan a los permisionarios que prestan el SERVICIO DE TAXI, para participar en la elaboración de las cláusulas que contienen los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, pues únicamente se impregna la voluntad del AICM*".

R12: "*No*".

13. "*Que su representada de manera unilateral, fija y modifica los derechos, obligaciones y tarifas, de los contratos de acceso a la zona federal y convenios modificatorios, atendiendo a que debe cubrir las necesidades financieras y de ampliación del servicio público.*".

R13: "*No*".

14. "*Que su representada tiene como objeto en el AICM, efectuar la construcción, administración, operación y explotación del AICM, y regular su interacción con el autotransporte terrestre del SERVICIO DE TAXI.*".

R14: "*Sí*".

15. "*Que su representada al celebrar el contrato de acceso a la zona federal con PORTO TAXI, consideró las necesidades colectivas, el financiamiento, la ampliación del servicio público del cual deben gozar los habitantes del país.*".

R15: "*No, por considerarse un transporta* [sic] *privado y/o autotransporte federal.*".

16. "*Que su representada al celebrar el contrato de acceso a la zona federal con PORTO TAXI, atendió al interés general, relativo a sus funciones de construcción, reconstrucción y conservación de las obras requeridas para el funcionamiento de los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo.*".

R16: "*No*".

17. "*Que su representada al celebrar el contrato de acceso a la zona federal con PORTO TAXI tomó en consideración la planeación y conducción del desarrollo integral de los servicios de transporte.*".

R17: "*No*".

18. "*Que su representada al celebrar el contrato de acceso a la zona federal con PORTO TAXI se abstiene de considerar tanto la situación particular de mi representada como la de otras agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en el AICM.*".

R18: "*No* [...]".

19. "*Que su representada al celebrar los contratos de Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios, atiende a un servicio público autorizado por el Estado y una necesidad colectiva, sin considerar la situación financiera o económica de las empresas morales o permisionarias con los que contrata*".

R19: "*No*".

20. "*Que su representada en su carácter de empresa de participación estatal mayoritaria, se abstiene de fijar el precio de las tarifas, los derechos y las obligaciones de manera convencional, con cada familia, permisionario, empresa moral, comercio o industria que necesite prestar el servicio de autotransporte terrestre de taxi en zona federal.*".

R20: "*Sí, aclarando que las tarifas las fija y autoriza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*".

21. "*Que su representada limita a PORTO TAXI, así como a SITIO 300, YELLOW CAB, Confort y Servicios en Transportación Terrestre, S.C. de R.L. de C.V. (en adelante, "CONFORT") y NUEVA IMAGEN, para intervenir en la fijación de derechos, obligaciones y tarifas.*".

R21: "*No, aclarando que las tarifas las fija y autoriza la SCT.*".

22. "*Que su representada firma contratos de acceso a la zona federal y convenios modificatorios, con personas físicas o morales que reúnan los requisitos solicitados por la SCT.*".

R22: "*Sí*".

23. "*Que su representada previa la celebración de un contrato a la zona federal o convenios modificatorios, requiere para su firma, la autorización del Comité Interno de Contratación, Tarifas y Crédito de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales (en adelante, "COCOSA"), mediante la elaboración de un acuerdo de aprobación.*".

R23: "*Sí*".

24. "*Que su representada a través de su órgano interno COCOSA, tiene como función la de establecer las bases normativas, lineamientos, integración, políticas de actuación y funciones de sus integrantes.*".

R24: "*No*".

25. "*Que su representada a través de su órgano interno COCOSA, es quien reglamenta, homogeniza y transparenta las decisiones, respecto a la formalización y administración de los instrumentos jurídicos de arrendamiento, y prestación de servicios, aeroportuarios, complementarios y comerciales, que deriven ingresos para el AICM.*".

R25: "*Sí*".

26. "*Que su representada a través de su órgano interno COCOSA, tiene a su cargo la elaboración y renovación de los contratos y convenios que soliciten los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios incluyendo en dichas propuestas las condiciones económicas que se aplicarán en los instrumentos jurídicos*".

R26: "*No, aclarando que el COCOSA sólo se limite* [sic] *a autorizar y/o renovar los instrumentos jurídicos*".

27. "*Que su representada a través de su órgano interno COCOSA, se encuentra regulado por lo dispuesto en el "MANUAL GENERAL DE ORGANIZACIÓN DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE CV y SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A." desde el año dos mil seis (2006) a la fecha*".

R27: "*Sí*".

28. "*Que su representada es quien establece las condiciones para permitir la entrada de permisionarios que no pertenezcan a los agentes económicos ya establecidos en el AICM*".

R28: "*No*".

29. "*Que su representada manifestó a PORTO TAXI en el segundo contrato modificatorio celebrado con fecha primero de junio de dos mil doce, en el antecedente II, que el AICM establece sus tarifas con la opinión de la "Comisión de Competencia Económica"* [sic]".

R29: "*Sí*".

30. "*Que su representada en los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, establece sus tarifas de manera unilateral, con la opinión de la "Comisión de Competencia Económica"* [sic] *y la aprobación del órgano interno del AICM que corresponde al COCOSA*".

R30: "*No*".

31. "*Que su representada se abstiene de dar a conocer a PORTO TAXI los términos y condiciones de los contratos que ha celebrado con las demás agrupaciones morales que prestan el SERVICIO DE TAXI en esa zona federal, como lo son EXCELENCIA, SITIO 300, YELLOW CAB, CONFORT y NUEVA IMAGEN.*".

R31: "*No, aclarando que dicha solicitud podrá ser efectuada a través del portal de Transparencia (INFOMEX).* [...]".

32. "*Que su representada sabe que PORTO TAXI tiene* B *unidades al SERVICIO DE TAXI en el aeropuerto, y las demás agrupaciones tienen como mínimo trescientas (300) unidades.*".

R32: "*No, aclarando que tienen* B *unidades y las demás agrupaciones tienen como mínimo* B *unidades vehiculares.*".

33. "*Que su representada al suscribir los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios con las agrupaciones morales y permisionarios que prestan el SERVICIO DE TAXI en el aeropuerto se abstiene de establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.*".

R33: "*Sí*".

34. "*Que su representada autorizó a EXCELENCIA a entrar como nueva agrupación para prestar el SERVICIO DE TAXI dentro del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el año dos mil ocho, mediante subasta en licitación.*".

R34: "*Si, aclarando que fue por subasta pública y no por licitación.*".

35. "*Que su representada firmó con PORTO TAXI contrato de acceso a la zona federal con fecha veintinueve de enero de dos mil seis.*".

R35: "*No, aclarando que fue el 29 de mayo de 2006.*".

36. "*Que su representada firmó con PORTO TAXI contrato de acceso a la zona federal, con fecha anterior a la entrada de la agrupación denunciante EXCELENCIA para prestar el SERVICIO DE TAXI dentro del aeropuerto.*".

R36: "*Sí*".

37. "*Que su representada en el contrato de acceso a la zona federal que firmó con PORTO TAXI estableció en la cláusula décimo segunda,* B B ".

R37: "*Sí*".

38. "*Que su representada, con la entrada de la denunciante EXCELENCIA, para la prestación del SERVICIO DE TAXI en la zona federal, se abstuvo de modificar las tarifas preexistentes entre el AICM y mi representada.*".

Eliminado: veinticinco palabras.

R38: "*No* [...]".

39. "*Que su representada aún con la celebración de los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, con las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en la zona federal y permisionarios, permite la libre competencia.*".

R39: "*Sí*".

40. "*Que su representada, aún con la celebración de los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios con las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en la zona federal y permisionarios, deja abierta la posibilidad de que puedan entrar otros competidores.*".

R40: "*Sí, aclarando que siempre y cuando se realice un análisis respecto de las condiciones cuantitativas y cualitativas del mercado al momento, así como la disponibilidad y capacidad en la infraestructura en el AICM.*".

41. "*Que su representada permite a otros posibles competidores prestar el SERVICIO DE TAXI en la zona federal del aeropuerto, siempre que reúnan previamente los requisitos establecidos por la SCT.*".

R41: "*Sí, aclarando que siempre y cuando se realice un análisis respecto de las condiciones cuantitativas y cualitativas del mercado al momento, así como la disponibilidad y capacidad en la infraestructura en el AICM.*".

42. "*Que su representada permite a otros posibles competidores prestar el SERVICIO DE TAXI en la zona federal del aeropuerto, atendiendo a la demanda del servicio y diversas consideraciones técnicas que eviten la sobresaturación del SERVICIO DE TAXI.*".

R42: "*Sí, aclarando que siempre y cuando se realice un análisis respecto de las condiciones cuantitativas y cualitativas del mercado al momento, así como la disponibilidad y capacidad en la infraestructura en el AICM.*".

43. "*Que su representada sabe que PORTO TAXI cuenta con* [B] *permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI en el aeropuerto.*".

R43: "*No, aclarando que son* [B] *permisos.*".

44. "*Que su representada sabe que la denunciante EXCELENCIA cuenta con cerca de* [B] [B] ".

R44: "*No, aclarando que es* [B] *unidades vehiculares.*".

45. "*Que su representada sabe que por cada permiso de PORTO TAXI, la persona moral EXCELENCIA, cuenta con cuatro.*".

R45: "*No, aclarando que es 1 (un) permiso para 300 (trescientas) unidades vehiculares.*".

46. "*Que su representada evita en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios, otorgar beneficios exclusivos a las partes con las que contrata.*".

R46: "*Sí* [...]".

Eliminado: veintiséis palabras.

47. "*Que su representada se abstuvo de otorgar quitas, descuentos o cancelaciones de deudas a las partes con las que contrata en los contratos de acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios.*".

R47: "*Sí* […]".

Valoración de la prueba confesional a cargo del AICM:

De conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, las manifestaciones realizadas en sentido afirmativo por el representante legal del AICM en respuesta a las posiciones formuladas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI, en tanto que no beneficien al AICM constituyen confesiones en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, por lo que tienen el valor probatorio descrito en los artículos 96, 197, 199 y 200, todos de dicho ordenamiento y constituyen prueba plena en contra del AICM, en tanto le perjudiquen. En caso contrario se considera que esas posiciones no son susceptibles de probar los extremos pretendidos por las emplazadas.

En consecuencia, se procede a analizar la absolución de posiciones del AICM conforme a los requisitos previstos en el artículo 199 del CFPC, es decir que: [i] haya sido hecha por una persona capacitada para obligarse; [ii] sea hecha con pleno conocimiento, y sin coacción ni violencia; y [iii] sea de hecho propio o, en su caso, del representado o cedente y concerniente al negocio.

En este orden de ideas, se advierte que el documento en el que consta la prueba confesional del AICM fue signado por el C. Raúl Rodríguez Caballero, en su calidad de apoderado legal del AICM; ahora bien, del análisis realizado a la copia certificada del poder general contenido en la escritura pública número diez mil setecientos trece de fecha quince de mayo de dos mil trece, pasada ante la fe de la Titular de la Notaría Pública número ciento noventa y cuatro del DF, con el que dicha persona física acreditó su personalidad,[1178] se observa que el C. Raúl Rodríguez Caballero cuenta con facultades para absolver posiciones en nombre y representación del AICM,[1179] y por lo tanto con capacidad para obligarse de acuerdo con aquel artículo.

Por otra parte, de las respuestas a las posiciones del AICM, no se advierte señal de coacción ni violencia, o elementos que indiquen una falta de conocimiento respecto de lo manifestado.

En tercer lugar, las posiciones que se le formularon al AICM son sobre hechos propios del agente económico absolvente. En consecuencia, se tiene que dichas confesiones cumplen con lo señalado por el artículo 199 del CFPC.

[1178] Anexo del escrito presentado en la OFICIALÍA el veintisiete de marzo de dos mil catorce. Folios 1872 a 1890.

[1179] En la cláusula "*PRIMERA*" del citado poder se establece: "*PODER GENERAL PARA PLEITOS Y COBRANZAS. Con todas las facultades generales y aún con las especiales que de acuerdo con la ley requieran poder o cláusula especial, pero sin que se comprenda la facultad de hacer cesión de bienes, en los términos del párrafo primero del artículo dos mil quinientos cincuenta y cuatro del Código Civil para el Distrito Federal y sus correlativos del Código Civil Federal y demás relativos de los Códigos Civiles de los Estados de la República Mexicana, promoviendo, conciliando y contestando toda clase de demandas o de asuntos y seguirlos en todos sus trámites, instancias e incidentes hasta su final decisión, conformarse o inconformarse con las resoluciones de las autoridades, según lo estime conveniente, así como interponer los recursos legales procedentes. De manera enunciativa y no limitativa se mencionan, entre otras las siguientes facultades:* […] *IV.- Para absolver y articular posiciones*". […]". Folios 1872 y 1873.

Respecto de las respuestas a las posiciones de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, se señala lo siguiente:

Por lo que hace a la respuesta a las posiciones 4, 7, 10, 12, 16, 17, 19, 20, 26, 31, 35, 37 a 45, 55, 56, 63, 65, 67, 68, 72, 73, 77, 78, 79, 82, 99, 108 a 112, 123, 126, 127, 130 y 134 se trata de respuestas en sentido negativo o que se realizaron de forma positiva pero que no son contrarias a los intereses del AICM, por lo cual no son susceptibles de acreditar las pretensiones de los oferentes de la prueba confesional.

Por otra parte, algunas otras respuestas se refieren a situaciones que por sí mismas no abonan para la pretensión de los oferentes, como sucede en:

- Las respuestas a las posiciones 21, 22, 23, 25, 27, 28, 29 y 30, en las que se hace referencia a la existencia de adeudos o incumplimientos por parte de EXCELENCIA y a la existencia y contenido del CONVENIO TRANSACCIONAL.
- Las respuestas a las posiciones 57 a 62, 64, 66, 69 a 71, 74 a 76, 80, 81, 83, 100 a 103, 107, 113 a 115 en las que se hace referencia al contenido de los convenios con el AICM; el hecho de que se embargaron unidades de EXCELENCIA; el número de unidades con que EXCELENCIA contrató la prestación del SERVICIO DE TAXI y que las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO se han incrementado año con año; y la inexistencia de un contrato de siete de septiembre de dos mil dos, así como la inexistencia de contratos de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 entre mayo de dos mil seis y septiembre de dos mil diez y el hecho de que los mismos siguieron prestando el SERVICIO DE TAXI sin que el AICM lo impidiera el hecho de que las vialidades de acceso al AEROPUERTO son de jurisdicción federal y de uso público o que el AICM no puede impedir la entrada de vehículos a la zona concesionada, siendo la autoridad competente la PF.
- Las respuestas dadas a las posiciones 116 a 122 en las que se indica únicamente que existieron solicitudes de opinión del AICM para nuevos permisos y el sentido de las mismas; la existencia del MANUAL DE SERVICIOS y que el mismo se aplica, así como el concepto de acceso esporádico y el hecho de que existen beneficiarios del mismo.
- Las respuestas a las posiciones 124, 125, 126, 128, 129, 131, 132 y 133 en las que sólo se señala que no existen deudas por parte de las emplazadas por el concepto de arrendamientos; que no hay algún adeudo por parte de YELLOW CAB y que el AICM no interviene en la determinación de las tarifas para el SERVICIO DE TAXI.
- Las respuestas a las posiciones 15 y 18, señalan que se realizaron obras de remodelación en el Aeropuerto y el SERVICIO DE TAXI no se obstaculizó durante esas obras.

En este sentido, respecto de las cuestiones que abordan dichas posiciones, se remite a las respuestas dadas a los argumentos de las emplazadas en la resolución, en las cuales se mencionan las razones por las cuales los hechos que indican no son suficientes para considerar la inexistencia de las prácticas imputadas presuntivamente en el OPR.

Respecto de las respuestas a las posiciones de PORTO TAXI, se señala lo siguiente:

Por lo que hace a la respuesta a las posiciones 3 a 7, 9 a 13, 15 a 19, 21, 24, 26, 28, 30 a 33, 38, 39, 40, 41, 42, y 44 a 47 se trata de respuestas en sentido negativo o que se realizaron de forma positiva pero que no son contrarias a los intereses del AICM, por lo cual no son susceptibles de acreditar las pretensiones de los oferentes de la prueba confesional.

Por otra parte, algunas otras respuestas se refieren a situaciones que por sí mismas no abonan para la pretensión de los oferentes, como sucede en:

- La respuesta a la posición 14, en las que sólo se hace referencia al objeto del AICM,
- La respuesta a la posición 20 en las que sólo se señala que el AICM no interviene en la determinación de las tarifas para el SERVICIO DE TAXI.
- La respuesta a la posición número 27 de en la que se indica que el AICM se encuentra sujeto al manual de organización.
- La respuesta a la posición número 29 en la que se indica que supuestamente el AICM le señaló a PORTO TAXI que establecía las tarifas con la opinión de la entonces CFC.
- La respuesta a la posición 34 en la que sólo se indica que EXCELENCIA entró a prestar el SERVICIO DE TAXI en dos mil ocho derivado de una subasta pública.
- La respuesta a la posición número 37 en la que se indica que el contrato entre el AICM y PORTO TAXI se actualizaría cada año.

  En este sentido, respecto de las cuestiones que abordan dichas posiciones, se remite a las respuestas dadas a los argumentos de las emplazadas en la resolución, en las cuales se mencionan las razones por las cuales los hechos que indican no son suficientes para considerar la inexistencia de las prácticas imputadas presuntivamente en el OPR.

Ahora bien, con fundamento en los artículos 95, 96 y 199 del CFPC se tiene por confeso al AICM respecto de los siguientes hechos:

- Para prestar el SERVICIO DE TAXI los permisionarios autorizados por la SCT requieren indispensablemente de un permiso de la SCT y de la suscripción de un contrato de acceso y estacionamiento celebrado con el AICM (respuesta a la posición 11 de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y a las posiciones 1, 2, 8 y 22 de PORTO TAXI).
- En el periodo de septiembre de dos mil ocho a septiembre de dos mil trece, autorizó a NUEVA IMAGEN el ingreso de trescientas un UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI. A su vez, en el mismo periodo autorizó UNIDADES a SITIO 300 y YELLOW CAB (respuesta a las posiciones 2, 3, 5, 6, 8 y 9 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB).
- El AICM formalizó con las AGRUPACIONES y con los PERMISIONARIOS contratos o convenios, incluyendo aquéllos cuyo objeto fue el SERVICIO DE ACCESO durante el periodo comprendido entre el veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, así

como el hecho de que existe fundamento para ello (respuesta a las posiciones 46 a 54, 84 a 95, 97 y 98 de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y a las posiciones 35 y 36 de PORTO TAXI).

- SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, cada una, al diecisiete de septiembre de dos mil trece, tenían B B PERMISIONARIOS, respectivamente (respuesta a las posiciones 104 a 106 de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN), así como que PORTO TAXI contaba con B permisos (respuesta a la posición 43 de PORTO TAXI).
- El AICM requiere de la aprobación del COCOSA para la celebración de un contrato para el SERVICIO DE ACCESO, a través de un acuerdo de aprobación por parte de dicho órgano del AICM (respuesta a la posición 23 de PORTO TAXI).
- El AICM, a través del COCOSA, es quien reglamenta, homogeniza y transparenta las decisiones, respecto a la formalización y administración de los instrumentos jurídicos de arrendamiento, y prestación de servicios, aeroportuarios, complementarios y comerciales, que deriven ingresos para el AICM (respuesta a la posición 25 de PORTO TAXI).

Asimismo, en ciertas respuestas a las posiciones de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN en realidad el AICM hace señalamientos que van directamente en contra de las pretensiones de los oferentes, como sucede en la respuesta a la posición número 1, en la que se indica que el AICM tiene la posibilidad de autorizar el ingreso de unidades para la prestación del SERVICIO DE TAXI, en la respuesta a la posición número 13, en la cual señala que en realidad EXCELENCIA siguió utilizando la BOLSA DE TAXI, o en la respuesta a las posiciones 14, 24, 32, 33, 34 y 36, en las cuales señala o realiza manifestaciones que implican que no se impidió la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de EXCELENCIA derivado de que en realidad la cuestión estaba *sub júdice* o porque existían mandatos judiciales.

En consecuencia de todo lo anterior, se tiene que las posiciones del AICM confirman la realización de la conducta consistente en el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de contratos del SERVICIO DE ACCESO, que a su vez trajo aparejado el aumento de UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y que el AICM es el agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE por las siguientes razones:

1) El AICM, al haber confesado el aumento de UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, confirmó los incrementos que se han dado al número de UNIDADES.
2) Al haber confesado que establece como requisito a los PERMISIONARIOS contar con un contrato del SERVICIO DE ACCESO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, implica que aquel es el agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, toda vez que es el único que puede exigir a los PERMISIONARIOS que cuenten con esa obligación y a la vez ofrecer el SERVICIO DE ACCESO.

Eliminado: dieciséis palabras.

3) El hecho de que el AICM admita que formalizó con las AGRUPACIONES y con los PERMISIONARIOS contratos o convenios por el SERVICIO DE ACCESO, confirma que el AICM presta el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS.

4) Al haber aceptado que es necesario contar con un contrato para el SERVICIO DE ACCESO para prestar el SERVICIO DE TAXI y que sólo autoriza a los PERMISIONARIOS y a las AGRUPACIONES para que presten el SERVICIO DE TAXI si y sólo si previamente suscriben un contrato con dicho agente económico, se demuestra que el AICM tiene poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, ya que es el único agente económico en aptitud de imponer condiciones en el MERCADO RELEVANTE.

5) El hecho de que el AICM confesara que sólo celebra contratos una vez que el COCOSA autoriza dicha suscripción, implica que dicho agente económico tiene la posibilidad de decidir si contrata o no con determinado agente económico, lo cual es congruente con lo señalado en el numeral "*Determinación del Poder Sustancial*" de esta resolución, pues el AICM decide libremente a qué agente económico (persona física o moral) le presta el SERVICIO DE ACCESO.

Sin perjuicio de lo anterior, del análisis realizado a dicha confesional, esta autoridad advierte que la prueba de mérito **no es idónea** para acreditar las pretensiones probatorias de los oferentes; toda vez que no se advierte algún hecho que permita excluir su responsabilidad en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en el artículo 10, fracción X de la LFCE, por haber suscrito y firmado documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia. En cualquier caso, se remite a las respuestas dadas a los argumentos de las emplazadas, en las cuales se mencionan las razones por las cuales los hechos que indican no son suficientes para considerar la inexistencia de las prácticas imputadas presuntivamente en el OPR.

Valoración de los documentos anexos presentados en el desahogo de la prueba confesional a cargo del AICM:

45. Documentales públicas consistentes en sentencias del PJF.

Para sustentar la respuesta a algunas de las posiciones a su cargo, el AICM anexó al oficio con el que desahogó la prueba que nos ocupa los siguientes documentos:

1. Copia certificada de la resolución de veintitrés de octubre de dos mil quince dictada en el incidente de suspensión del Juicio de Amparo B emitido por la titular del Juzgado B de Distrito en Materia Administrativa en el DF;[1180] y
2. Original de la notificación que contiene la resolución de primero de diciembre de dos mil quince dictada en el incidente de suspensión del Juicio de Amparo B emitido por la titular del Juzgado B de Distrito en Materia Administrativa en el DF.[1181]

Con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, los documentos anteriores son documentales públicas en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se les da el valor

[1180] Folios 37425 a 37430.
[1181] Folios 37431 a 37436.

Eliminado: cinco palabras.

probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituyen prueba plena únicamente respecto del contenido de los mismos.

En la sentencia emitida el veintitrés de octubre de dos mil quince, la Juez B de Distrito en Materia Administrativa en el DF resolvió el incidente de suspensión relativo al amparo B promovido por EXCELENCIA y concedió a dicho agente económico B B

Finalmente, en la sentencia emitida el primero de diciembre de dos mil quince, la Juez B de Distrito en Materia Administrativa en el DF resolvió el incidente de suspensión relativo al amparo B promovido por EXCELENCIA y B B

De la sentencia no se desprende que la suspensión abarcara el uso de la BOLSA DE TAXIS, por lo que se concluye que aún y teniendo adeudos, EXCELENCIA podía prestar el SERVICIO DE TAXI en virtud de una orden judicial, únicamente respecto del ascenso de pasajeros en las ÁREAS DE ABORDAJE.

46. Elemento aportado por la ciencia[1182] consistente en la copia simple de la opinión emitida por el entonces Comisionado Presidente de la CFC, mediante oficio PRES-10-096-2007-182 de primero de octubre de dos mil siete.

Con este documento PORTO TAXI pretende acreditar que: "[l]*as tarifas que se fijan en los Contratos de Acceso a la Zona Federal y sus contratos modificatorios, son establecidas con la opinión de esta* [COFECE y que ésta] *influye en el establecimiento de dichas cuotas* [...así como que...] *el AICM tiene un trato igualitario con todas las agrupaciones prestadoras del servicio de taxi en la zona feral,* [sic] *pues así fue manifestado a* [PORTO TAXI] *por el AICM en el segundo contrato modificatorio celebrado con fecha primero de junio de 2012, específicamente en el antecedente II, de dicho contrato, por lo que* [PORTO TAXI] *parte de base, y de buena fe, que dicha empresa de participación de mayoría estatal, además de que sus tarifas son establecidas con la misma opinión de esta* [COFECE]".[1183]

Ahora bien, se observa que dicho documento se integra de siete secciones. "[...] *La primera sección presenta unos breves antecedentes acerca de esta opinión; la segunda sección describe la evolución del sistema aeroportuario mexicano, destacando la reestructuración que ha experimentado a raíz de la apertura a la inversión privada; la tercera sección describe la regulación aplicable a los servicios aeroportuarios y examina sus implicaciones económicas* [sin embargo, no se analiza el SERVICIO DE ACCESO]*; la cuarta analiza la eficiencia operativa y las condiciones de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; la quinta sección discute alternativas de competencia entre aeropuertos; la sexta analiza el estado que guarda la competencia en servicios complementarios y relacionados; y finalmente, en la séptima sección se emiten algunas recomendaciones en materia de competencia.*".[1184] Asimismo, se advierte que la única

Eliminado: dos renglones y veintinueve palabras.

[1182] Folios 90 a 129.
[1183] Folio 31716.
[1184] Folio 90.

opinión relacionada con el procedimiento que nos ocupa es la "*Séptima*", en la que se recomendó: "*Eliminar restricciones a la entrada de competidores en el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos (taxis).* [...]".[1185]

En virtud de lo anterior, dicha documental **no es idónea** para demostrar que el AICM tiene un trato igualitario con los oferentes del SERVICIO DE TAXI como lo pretende PORTO TAXI, ni mucho menos que las tarifas que se fijan en los convenios de acceso a zona federal y sus convenios modificatorios son establecidas con opinión de la extinta CFC o la COFECE. Por el contrario, resulta evidente que la extinta CFC hizo del conocimiento del AICM, la falta de competencia observada en el mercado del SERVICIO DE TAXI, para lo cual se recomendó desde el año dos mil siete eliminar las restricciones de entrada en dicho mercado.

El documento señalado en el presente numeral constituye un elemento aportado por la ciencia, por lo que con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, debe valorarse en términos de los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace patente que dicho elemento de convicción constituye un hecho notorio para esta autoridad y su contenido se tiene por cierto e indubitable, y tiene valor probatorio pleno en términos del artículo 88 del CFPC.

47. Documentales privadas consistentes en el original de los convenios, y en su caso, los respectivos convenios modificatorios que ha celebrado el AICM con los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN que corren agregados a los autos.[1186]

Para mayor referencia, a continuación se describen los cincuenta y nueve convenios de acceso a zona federal de los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM, así como los cincuenta y un convenios modificatorios que obran en el EXPEDIENTE:

Número de permisionario	Fecha del convenio de Acceso a Zona Federal, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros, que celebran el AICM y el Permisionario[1187]	Fecha de término	Fecha de Convenio Modificatorio al Convenio de Acceso a Zona Federal, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros[1188]	Fecha de término[1189]
**	03/07/2010[1190]	**	01/06/2012[1191]	**
	05/09/2008[1192]		01/06/2012[1193]	

[1185] Folio 121.
[1186] Folio 34463.
[1187] Los convenios son sustancialmente iguales, únicamente cambian las referencias a los datos de identificación de los PERMISIONARIOS.
[1188] Los convenios modificatorios son sustancialmente iguales, únicamente cambian las referencias a los datos de identificación de los PERMISIONARIOS.
[1189] Cada uno de los convenios modificatorios indica que: "[redacted]", página 1.
[1190] Versión original por duplicado (folios 11308 a 11325 y 11326 a 11343).
[1191] Versión original por duplicado (folios 11344 a 11349 y 11350 a 11355).
[1192] Versión original por duplicado (folios 11680 a 11697 y 11698 a 11715).
[1193] Versión original por duplicado (folios 11716 a 11721 y 11722 a 11727).

Eliminado: veintiséis palabras.

**	05/09/2008[1194]	**	01/06/2012[1195]	**	
	05/09/2008[1196]		01/06/2012[1197]		
	05/09/2008[1198]		01/06/2012[1199]		
	05/09/2008[1200]		01/06/2012[1201]		
	05/09/2008[1202]		01/06/2012[1203]		
	05/09/2008[1204]		01/06/2012[1205]		
	05/09/2008[1206]		01/06/2012[1207]		
	05/09/2008[1208]		01/06/2012[1209]		
	05/09/2008[1210]		01/06/2012[1211]		
	05/09/2012[1212]		N/A		
	05/09/2008[1213]		01/06/2012[1214]		
	05/09/2008[1215]		01/06/2012[1216]		
	05/09/2008[1217]		01/06/2012[1218]		
	05/09/2008[1219]		01/06/2012[1220]		
	19/01/2009[1221]		01/06/2012[1222]		
	05/09/2008[1223]		01/06/2012[1224]		
	05/09/2008[1225]		01/06/2012[1226]		
	05/09/2008[1227]		01/06/2012[1228]		

Eliminado: cincuenta y cuatro.

1194 Versión original por duplicado (folios 11925 a 11942 y 11943 a 11961).
1195 Versión original por duplicado (folios 11962 a 11967 y 11968 a 11973).
1196 Versión original por duplicado (folios 11993 a 12010 y 12011 a 12029).
1197 Versión original por duplicado (folios 12030 a 12035 y 12036 a 12041).
1198 Versión original (folios 12147 a 12165).
1199 Versión original (folios 12166 a 12171).
1200 Versión original (folios 12193 a 12210).
1201 Versión original (folios 12211 a 12216).
1202 Versión original (folios 12239 a 12256).
1203 Versión original (folios 12257 a 12262).
1204 Versión original por duplicado (folios 12745 a 12762 y 12763 a 12780).
1205 Versión original por duplicado (folios 12781 a 12786 y 12787 a 12792).
1206 Versión original (folios 13081 a 13098).
1207 Versión original (folios 13099 a 13104).
1208 Versión original (folios 13461 a 13478).
1209 Versión original (folios 13479 a 13484).
1210 Versión original por duplicado (folios 13635 a 13652 y 13653 a 13670).
1211 Versión original por duplicado (folios 13671 a 13676 y 13677 a 13682).
1212 Versión original por duplicado (folios 13813 a 13827 y 13828 a 13842).
1213 Versión original por duplicado (folios 13868 a 13885 y 13886 a 13903).
1214 Versión original por duplicado (folios 13904 a 13909 y 13910 a 13915).
1215 Versión original por duplicado (folios 13945 a 13962 y 13963 a 13980).
1216 Versión original por duplicado (folios 13981 a 13986 y 13987 a 13992).
1217 Versión original por duplicado (folios 14019 a 14036 y 14037 a 14054).
1218 Versión original por duplicado (folios 14055 a 14060 y 14061 a 14066).
1219 Versión original por duplicado (folios 14199 a 14216 y 14217 a 14234).
1220 Versión original por duplicado (folios 14235 a 14240 y 14241 a 14246).
1221 Versión original por duplicado (folios 14276 a 14293 y 14294 a 14311).
1222 Versión original por duplicado (folios 14312 a 14317 y 14318 a 14323).
1223 Versión original por duplicado (folios 14849 a 14866 y 14867 a 14884).
1224 Versión original por duplicado (folios 14885 a 14890 y 14891 a 14896).
1225 Versión original por duplicado (folios 15399 a 15416 y 15417 a 15434).
1226 Versión original por duplicado (folios 15435 a 15440 y 15441 a 15446).
1227 Versión original por duplicado (folios 15600 a 15617 y 15618 a 15635).
1228 Versión original por duplicado (folios 15636 a 15641 y 15642 a 15647).

**	05/09/2008[1229]	**	01/06/2012[1230]	**	
	05/09/2008[1231]		01/06/2012[1232]		
	05/09/2008[1233]		01/06/2012[1234]		
	05/09/2008[1235]		01/06/2012[1236]		
	05/09/2008[1237]		01/06/2012[1238]		
	03/07/2010[1239]		01/06/2012[1240]		
	03/07/2010[1241]		01/06/2012[1242]		
	05/09/2008[1243]		01/06/2012[1244]		
	03/07/2010[1245]		01/06/2012[1246]		
	18/01/2011[1247]		01/06/2012[1248]		
	05/09/2008[1249]		01/06/2012[1250]		
	05/09/2008[1251]		01/06/2012[1252]		
	05/09/2008[1253]		01/06/2012[1254]		
	05/09/2008[1255]		01/06/2012[1256]		
	06/03/2014[1257]		N/A		
	05/09/2008[1258]		01/06/2012[1259]		
	03/07/2010[1260]		N/A		
	01/03/2012[1261]		01/06/2012[1262]		

Eliminado: cincuenta y cuatro palabras.

[1229] Versión original por duplicado (folios 15740 a 15758 y 15759 a 15776).
[1230] Versión original por duplicado (folios 15777 a 15782 y 15783 a 15788).
[1231] Versión original por duplicado (folios 15961 a 15978 y 15979 a 15996).
[1232] Versión original por duplicado (folios 15997 a 16002 y 16003 a 16008).
[1233] Versión original por duplicado (folios 16303 a 16320 y 16321 a 16338).
[1234] Versión original por duplicado (folios 16339 a 16344 y 16345 a 16350).
[1235] Versión original por duplicado (folios 16374 a 16391 y 16392 a 16410).
[1236] Versión original por duplicado (folios 16411 a 16416 y 16417 a 16422).
[1237] Versión original por duplicado (folios 16806 a 16823 y 16824 a 16841).
[1238] Versión original por duplicado (folios 16842 a 16847 y 16848 a 16853).
[1239] Versión original por duplicado (folios 17150 a 17167 y 17168 a 17185).
[1240] Versión original por duplicado (folios 17186 a 17191 y 17192 a 17197).
[1241] Versión original por duplicado (folios 17347 a 17364 y 17365 a 17382).
[1242] Versión original por duplicado (folios 17386 a 17388 y 17389 a 17394).
[1243] Versión original por duplicado (folios 17419 a 17436 y 17437 a 17454).
[1244] Versión original por duplicado (folios 17455 a 17460 y 17461 a 17466).
[1245] Versión original por duplicado (folios 17491 a 17508 y 17509 a 17526).
[1246] Versión original por duplicado (folios 17527 a 17532 y 17533 a 17538).
[1247] Versión original (folios 17558 a 17574).
[1248] Versión original (folios 17575 a 17580).
[1249] Versión original (folios 17648 a 17665).
[1250] Versión original (folios 17673 a 17678).
[1251] Versión original (folios 17769 a 17786).
[1252] Versión original (folios 17787 a 17792).
[1253] Versión original (folios 17815 a 17832).
[1254] Versión original (folios 17833 a 17838).
[1255] Versión original (folios 17860 a 17877).
[1256] Versión original (folios 17878 a 17883).
[1257] Versión original (folios 18077 a 18091).
[1258] Versión original (folios 18091 a 18152).
[1259] Versión original (folios 18153 a 18158).
[1260] Versión original (folios 18228 a 18245).
[1261] Versión original (folios 18347 a 18363).
[1262] Versión original (folios 18371 a 18376).

**	05/09/2008[1263]	**	01/06/2012[1264]	**
	05/09/2008[1265]		01/06/2012[1266]	
	05/09/2008[1267]		01/06/2012[1268]	
	26/08/2009[1269]		01/06/2012[1270]	
	05/09/2008[1271]		01/06/2012[1272]	
	05/09/2008[1273]		01/06/2012[1274]	
	05/09/2008[1275]		01/06/2012[1276]	
	01/02/2012[1277]		01/06/2012[1278]	
	05/09/2008[1279]		01/06/2012[1280]	
	05/09/2008[1281]		01/06/2012[1282]	
	01/06/2009[1283]		01/06/2012[1284]	
	21/12/2012[1285]		N/A	
	16/06/2009[1286]		01/06/2012[1287]	
	16/06/2009[1288]		01/06/2012[1289]	
	16/06/2009[1290]		01/06/2012[1291]	
	16/06/2009[1292]		01/06/2012[1293]	
	16/06/2009[1294]		01/06/2012[1295]	
	24/10/2012[1296]		N/A	

Eliminado: cincuenta y cuatro palabras.

[1263] Versión original (folios 18594 a 18611).
[1264] Versión original (folios 18612 a 18617).
[1265] Versión original por duplicado (folios 19069 a 19086 y 19087 a 19104).
[1266] Versión original por duplicado (folios 19105 a 19111 y 19112 a 19118).
[1267] Versión original (folios 19227 a 19244).
[1268] Versión original (folios 19245 a 19250).
[1269] Versión original por duplicado (folios 20658 a 20675 y 20676 a 20693)
[1270] Versión original por duplicado (folios 20694 a 20699 y 20700 a 20705).
[1271] Versión original por duplicado (folios 20724 a 20741 y 20742 a 20759).
[1272] Versión original por duplicado (folios 20760 a 20765 y 20766 a 20771).
[1273] Versión original por duplicado (folios 21286 a 21303 y 21304 a 21321).
[1274] Versión original por duplicado (folios 21322 a 21327 y 21328 a 21333).
[1275] Versión original por duplicado (folios 21356 a 21373 y 21374 a 21391).
[1276] Versión original por duplicado (folios 21392 a 21397 y 21398 a 21403).
[1277] Versión original por duplicado (folios 23481 a 23497 y 23498 a 23514).
[1278] Versión original por duplicado (folios 23515 a 23521 y 23522 a 23528).
[1279] Versión original por duplicado (folios 23551 a 23568 y 23569 a 23586).
[1280] Versión original por duplicado (folios 23587 a 23592 y 23593 a 23598).
[1281] Versión original por duplicado (folios 25404 a 25421 y 25422 a 25439).
[1282] Versión original por duplicado (folios 25440 a 25445 y 25446 a 25451).
[1283] Versión original por duplicado (folios 26935 a 26951 y 26952 a 26968).
[1284] Versión original por duplicado (folios 26969 a 26974 y 26975 a 26980).
[1285] Versión original por duplicado (folios 27016 a 27030 y 27031 a 27045).
[1286] Versión original por duplicado (folios 27069 a 27084 y 27085 a 27100).
[1287] Versión original por duplicado (folios 27101 a 27106 y 27107 a 27112).
[1288] Versión original por duplicado (folios 27131 a 27146 y 27147 a 27162).
[1289] Versión original por duplicado (folios 27163 a 27168 y 27169 a 27174).
[1290] Versión original por duplicado (folios 27193 a 27208 y 27209 a 27224).
[1291] Versión original por duplicado (folios 27225 a 27230 y 27231 a 27236).
[1292] Versión original por duplicado (folios 27265 a 27280 y 27281 a 27296).
[1293] Versión original por duplicado (folios 27297 a 27302 y 27303 a 27308).
[1294] Versión original por duplicado (folios 27239 a 27344 y 27345 a 27360).
[1295] Versión original por duplicado (folios 27361 a 27366 y 27367 a 27372).
[1296] Versión original por duplicado (folios 28561 a 28577 y 28578 a 28594).

**	16/10/2012[1297]	**	N/A	**
	16/10/2012[1298]		N/A	
	19/12/2012[1299]		N/A	

Sin perjuicio de que previamente se señalaron estos convenios para acreditar que: (i) el AICM presta el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS; (ii) las AGRUPACIONES son intermediarios entre el AICM y los PERMISIONARIOS; y (iii) el AICM estableció distintas condiciones en el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO que fueron pactadas en dichos instrumentos, al asignar UNIDADES a las AGRUPACIONES utilizando criterios o metodologías distintas, por cuestión de orden y método, a continuación se procederá a valorar dichos instrumentos jurídicos para analizar las pretensiones probatorias de NUEVA IMAGEN, quien los ofreció como prueba en su contestación al OPR, para acreditar que: "[el] *AICM y los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN formalizaron los respectivos contratos individuales de acceso a zona federal con anterioridad al diecisiete de septiembre de dos mil ocho* [sic], *que fue la fecha en que la denunciante presentó su escrito de denuncia ante la Oficialía de Partes de la Comisión Federal de Competencia; y más aún, antes del dos de octubre de dos mil trece, fecha en que la referida Comisión emitió el acuerdo de inicio de investigación y que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el diecisiete de octubre de dos mil trece; que las facultades de investigación de la Comisión Federal de Competencia prescribieron en términos de lo dispuesto por el artículo 34 bis 3 de la LFCE;* [y] *que se actualiza el supuesto de prescripción contenido en el artículo 34 bis 3 de la LFCE* [...]".[1300]

Los convenios y convenios modificatorios para el acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, de conformidad con los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE y 42 del RLFCE, constituyen documentales privadas en términos de los artículos 93, fracción III, 133 y 136 del CFPC, por lo que se le confiere el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208 y 210 de ese ordenamiento.

En este aspecto, el hecho de que el AICM haya presentado dichos documentos, implica que tienen valor probatorio pleno en contra de éste en términos del artículo 210 del CFPC; así como de NUEVA IMAGEN al no haber objetado los mismos en términos del artículo 205 del CFPC.

Se advierte que los convenios celebrados entre el AICM con cada uno de los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN son B en cuanto a su contenido y B por los datos de identificación del PERMISIONARIO; en este sentido, se observa que los convenios de acceso a zona federal celebrados entre los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN y el AICM se celebraron en las siguientes fechas: (i) cinco de septiembre de dos mil ocho; (ii) diecinueve de enero, primero y dieciséis de junio, y veintiséis de agosto de dos mil nueve; (iii) tres de julio de dos mil diez; (iv) dieciocho de enero de dos mil once; y (v) primero de febrero, primero de marzo, cinco de septiembre y veintiuno de diciembre de dos mil doce; lo cual implica que se suscribieron, con anterioridad al

Eliminado: doce palabras.

[1297] Versión original por duplicado (folios 28614 a 28630 y 28631 a 28647).
[1298] Versión original por duplicado (folios 28694 a 28710 y 28711 a 28727).
[1299] Versión original por duplicado (folios 28899 a 28915 a 28916 a 28932).
[1300] Folio 32719.

diecisiete de septiembre de dos mil trece, fecha en que EXCELENCIA presentó el escrito de denuncia; y al dos de octubre de dos mil trece, fecha de la emisión del acuerdo de inicio de la investigación.

Dichos instrumentos jurídicos **no son idóneos** para acreditar que las "*facultades de investigación de la Comisión Federal de Competencia prescribieron en términos de lo dispuesto por el artículo 34 bis 3 de la LFCE*",[1301] lo anterior en virtud de que NUEVA IMAGEN interpreta incorrectamente el artículo 34 bis 3 de la LFCE,[1302] pues la COFECE tiene la facultad de investigar la presunta comisión de prácticas monopólicas por un periodo de hasta cinco años, hacia atrás, contados a partir del día en que fue publicado en el DOF el extracto del acuerdo de inicio de la investigación del EXPEDIENTE.

En este orden de ideas, en la cláusula quinta de cada uno de esos convenios celebrados el cinco de septiembre de dos mil ocho se establece que: "[redacted] […] [énfasis añadido]".[1303]

A su vez, en la cláusula quinta de los convenios celebrados con posterioridad al cinco de agosto de dos mil ocho se establece lo siguiente: "[redacted] […] [énfasis añadido]".[1304]

Asimismo, la parte final de cada uno de los convenios referidos establece: "[redacted] [cinco de septiembre de dos mil ocho, diecinueve de enero, primero y dieciséis de junio, y veintiséis de agosto de dos mil nueve; tres de julio de dos mil diez; dieciocho de enero de dos mil once; primero de febrero, primero de marzo,

Eliminado: ocho renglones y cincuenta y nueve palabras

[1301] *Ídem.*

[1302] Dicho precepto establece que: "[l]as *facultades de la Comisión* ***para iniciar las investigaciones*** *que pudieran derivar en responsabilidad e imposición de sanciones, de conformidad con esta Ley, se extinguen en el plazo de cinco años contados* ***a partir de que se realizó la conducta prohibida*** *por la Ley* [énfasis añadido]".

[1303] Página 11 del convenio celebrado entre el AICM y el permisionario número 33, ubicado a folios 11698 a 11715. Únicamente cambian las referencias a los PERMISIONARIOS y diversos datos de identificación, por lo que se toma solamente uno de ellos para ejemplificar.

[1304] Página 11 del convenio celebrado entre el AICM y los PERMISIONARIOS números 007, 254, 288, 631, 685, 718, 989, 1082, 1464, 1476, 1485, 1584, 1585 y 1597, ubicados a folios 11308 a 11325, 13813 a 13827, 14276 a 14293, 17558 a 17574, 18077 a 18091, 18347 a 18363, 20658 a 20675, 26935 a 26951, 27016 a 27030, 28561 a 28577, 28614 a 28630, 28694 a 28710 y 28899 a 28915, mismos que fueron tomados como muestras de los convenios de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN que se celebraron con posterioridad al cinco de agosto de dos mil ocho.

cinco de septiembre, veintiuno de diciembre de dos mil doce; seis de marzo de dos mil catorce; en cada caso] [énfasis añadido]".[1305]

Ahora bien, sin perjuicio de que la fecha de celebración de los convenios referidos se hubiera encontrado fuera el periodo de investigación, lo cierto es que los mismos fueron firmados por una vigencia de B años, es decir, hasta el cinco de septiembre de dos mil dieciocho, o en su defecto se hizo constar que los mismos tendrían una vigencia hasta B motivo por el cual, se hace patente que los mismos estuvieron vigentes durante el periodo investigado.

Aunado a lo anterior, no se debe perder de vista que el primero de junio de dos mil doce, los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, suscribieron con el AICM un convenio modificatorio al convenio de acceso a zona federal,[1306] el cual se celebró específicamente "[…] ** ** ** […] [énfasis añadido]";[1307] en este tenor, se establecieron exactamente las mismas condiciones para los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN en comparación con las otras AGRUPACIONES. Principalmente respecto del otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO, pues en la cláusula sexta de esos convenios modificatorios se observa que se siguieron utilizando criterios o metodologías distintas al asignar el incremento de UNIDADES, a saber:

**

En virtud de lo anteriormente expuesto, la prueba ofrecida por NUEVA IMAGEN **no es idónea** para acreditar sus pretensiones probatorias, pues se se advierte que el clausulado de los convenios y convenios modificatorios para el acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI **se ha mantenido vigente** desde la emisión del ACUERDO DE INICIO a la fecha de emisión del acuerdo de conclusión de la investigación, incluso, a la fecha de emisión de la presente resolución. Por tal motivo, dichos documentos se encuentran dentro del umbral temporal con que cuenta esta COFECE para ejercer sus facultades de investigación; y en consecuencia, no ayudan a desvirtuar la imputación

[1305] Página 17 del convenio celebrado entre el AICM y los PERMISIONARIO números 007, 33, 254, 288, 631, 685, 718, 989, 1082, 1464, 1476, 1485, 1584, 1585 y 1597, ubicados a folios 11308 a 11325, 11698 a 11715, 13813 a 13827, 14276 a 14293, 17558 a 17574, 18077 a 18091, 18347 a 18363, 20658 a 20675, 26935 a 26951, 27016 a 27030, 28561 a 28577, 28614 a 28630, 28694 a 28710 y 28899 a 28915, mismos que fueron tomados como muestras de los convenios de los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN..

[1306] Folios 18612 a 18617.

[1307] Folio 18613.

[1308] Folios 18615 y 18616. Todos los convenios modificatorios son sustancialmente iguales, únicamente cambian las referencias a los PERMISIONARIOS y diversos datos de identificación, por lo que se toma solamente uno de ellos para ejemplificar.

Eliminado: un párrafo, un renglón y veintiún palabras.

realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".

48. Elemento aportado por la ciencia[1309] consistente en la copia simple del oficio número PRES-10-096-2006-076 emitido dentro del expediente CON-013-2006, el once de mayo de dos mil seis, por medio del cual el entonces presidente de la CFC respondió a una consulta planteada por el entonces Director General del AICM. En dicho documento se señaló lo siguiente:

> "*Hago referencia a su escrito presentado ante la Oficialía de Partes de esta Comisión Federal de Competencia el 18 de abril de dos mil seis, mediante el cual plantea la siguiente consulta:*
>
> > *En virtud de que..."La relación jurídica ... con [Taxistas Agremiados para el Servicio de Transportación Terrestre Sitio 300, A.C., Transportación Terrestre Benito Juárez, S.A. de C.V.; Transportadora de Servicios Turísticos Ejecutivos Quetzalcoatl, S.A. de C.V.; Transporte Terrestre Turístico y Ejecutivo, S.A. de C.V., y Unión de Transportistas Terrestres en Aeropuertos José María Xicotencatl, S.A. de C.V.]... vence el día 29 de mayo de 2006, se ha estimado pertinente consultar ante esa Comisión Federal de Competencia Económica* [sic], *el mecanismo que correspondería al nuevo esquema de contratación del servicio, en términos de la normatividad legal aplicable en la materia; ya sea, dejando a salvo los derechos de renovación de los permisionarios en lo individual o, en su conjunto como agrupación, bajo un nuevo contrato que incorpore reglas de operación orientadas a mejorar la calidad del servicio prestado o en su caso, bajo otro esquema que esa Comisión considere conveniente."*
>
> *De conformidad con el artículo 2 de la Ley Federal de Competencia Económica, en correlación con el artículo 23 del mismo ordenamiento, esta autoridad tiene a su cargo proteger el proceso de competencia y libre concurrencia mediante la prevención, investigación y combate a monopolios, prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados de bienes y servicios.*
>
> *Con fundamento en los artículos 28 fracciones I y V de la Ley Federal de Competencia Económica, 49 de su Reglamento, 20 y 22 fracción VIII del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia, se contesta la consulta en los términos que a continuación se indican.*
>
> [...]
>
> *II. CONVENIO* [sic]
>
> *7. Actualmente, para cada agrupación operan conjuntamente los siguientes convenios:*
>
> [...]
>
> *b) Convenio para el establecimiento de características y condiciones generales de operación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros. Este instrumento es suscrito con el AICM por cada una de las agrupaciones mencionadas en el cuadro antes referido. (CONVENIO AGRUPACIÓN). Este instrumento incluye:*
>
> [...]
>
> - ***Derecho de preferencia en casos de aumento del parque vehicular, durante la vigencia del convenio.***
>
> [...]
>
> *IV. CONSIDERACIONES*

[1309] Folios 130 a 136.

[…]

13. El AICM y las AGRUPACIONES son agentes económicos independientes entre sí, cuyas participaciones en la actividad económica se efectúa en mercados diferentes. El primero, en servicios aeroportuarios y, los segundos, en servicios de autotransporte federal de pasajeros. La LA y la LCPAF distinguen y regulan de distinta manera estos servicios.

14. La relación entre el AICM y las AGRUPACIONES (incluidos sus miembros) es estrictamente contractual: entre un proveedor de servicios aeroportuarios (derechos de acceso y estacionamiento) y los usuarios de éstos. ***Los CONVENIOS establecidos para estos efectos incluyen medidas que podrían restringir el proceso de competencia y libre concurrencia*** *en el mercado de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el AICM, entre otras:*

[…]

c) ***El derecho de preferencia de las AGRUPACIONES en los incrementos en el parque vehicular, que implica exclusividad en el uso de los derechos de acceso y estacionamiento que ofrece el AICM. Esta preferencia tiene el efecto de suprimir la libre concurrencia*** *y reforzar los acuerdos tarifarios.*

[…]

V. CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto y fundado, ***esta autoridad recomienda*** *la suscripción de nuevos contratos entre el AICM y los prestadores del servicio de autotransporte federal de pasajeros en comento, considerando los siguientes elementos:*

[…]

Quinta. Eliminar el derecho de preferencia a las agrupaciones en la ampliación del parque vehicular, a fin de suprimir exclusividades y barreras a la entrada de nuevos prestadores de servicios. Asimismo, otorgar nuevos contratos de servicios de acceso y estacionamiento a interesados no involucrados actualmente en los servicios de autotransporte de pasajeros desde y hacia el AICM*, para la prestación del SERVICIO ORDINARIO* […] [énfasis añadido]".[1310]

Por cuestión de orden y método, a continuación se procederá a valorar dicha documental de acuerdo a las pretensiones probatorias de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, quienes ofrecieron como prueba en su contestación al OPR dicho documento, para acreditar que: "[…] *Resulta incorrecto afirmar por parte de esa Autoridad que entre las obligaciones que tiene el AICM se encuentra la de proveer el servicio de transporte terrestre desde el AEROPUERTO. La Ley de Aeropuertos en sus artículos 46 y 48, así como el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos establecen que corresponde al concesionario prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, precisándose que dentro de los servicios aeroportuarios se encuentran incluidos los que corresponden al estacionamiento para los vehículos de servicios de transporte terrestre a público y el derecho de acceso para estos mismos servicios de transporte. Como puede apreciarse, dichos servicios aeroportuarios sólo constituyen acciones de facilitación para la prestación del servicio de transporte terrestre al público, sin que los ordenamientos legales correspondientes establezcan como obligación del concesionario el proveer dicho servicio de transporte terrestre. La diferencia conceptual en ambos supuestos es abismal, misma que no ha sido considerada por esa autoridad y de ahí la confusión de considerar a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *como posible responsable de prácticas monopólicas absolutas* [sic] […] [así, consideran que] *la Comisión Federal de Competencia Económica opina* [en la documental de mérito] *que el AICM y los permisionarios del SERVICIO DE TAXI,*

son agentes económicos independientes entre sí, cuyas participaciones en la actividad económica se efectúa en mercados diferentes. El AICM en servicios aeroportuarios, y los permisionarios en servicios de autotransporte federal de pasajeros. La Ley de Aeropuertos y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal distinguen y regulan de distinta manera estos servicios (oficio número 3PRES-10-096-2006-076[sic]*, expediente número CON-13-2006 de fecha 11 de mayo de 2006)* [...]".[1311]

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, es un elemento aportado por la ciencia, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC.

Sin perjuicio de lo anterior, se advierte que dicho documento fue resultado de una solicitud de consulta que en su momento presentó el AICM y que puede ser verificado en los archivos que obran en esta COFECE para tener por cierto e indubitable su contenido, por lo que resulta ser un hecho notorio cuya demostración no es necesaria.[1312] En consecuencia, el contenido del documento descrito en el presente numeral tiene valor probatorio pleno por tratarse también de un hecho notorio en términos del artículo 88 del CFPC.

Del análisis realizado a dicha documental, esta autoridad advierte que la prueba de mérito **no es idónea** para acreditar las pretensiones probatorias de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, consistentes en señalar que el AICM no tiene como obligación proveer el SERVICIO DE TAXI; lo anterior, debido a que el AICM tiene como obligación proveer por sí o a través de terceros los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales conforme a la normativa aplicable, según se ha explicado en la presente resolución.

Así, lo único que se indica en esa documental es lo siguiente: "[...] ***II. LEGISLACIÓN APLICABLE*** - - - - ***Servicios Aeroportuarios*** - - - - - *3. En términos del artículo 48, fracción I de la* [LA]*, corresponde al concesionario del aeropuerto, prestar directamente los servicios aeroportuarios. Entre estos se encuentran: a) El servicio de "derecho de acceso para los servicio de transporte terrestre al público", previsto en el artículo 55, fracción XI del* [RLA]. - - - - - *b) El servicio de "estacionamiento para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público", señalado en el artículo 55, fracción VII del RLA.* - - - - - *Estos servicios no implican ni suponen la prestación del servicio de "transporte terrestre al público" como un servicio aeroportuario. En el caso del AICM, el último servicio es ofrecido por los permisionarios (personas físicas) adheridos a las agrupaciones mencionadas en el cuadro incluido en el numeral 1.* [...]";[1313] asimismo, como se ha analizado en la presente resolución, el AICM de conformidad con su título de concesión tiene la obligación de prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, de acuerdo a lo siguiente:

[1311] Páginas 13 y 14 de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 a 19 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 16 a 17 de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32101, 32102, 32664, 32665, 33855 y 33856.

[1312] Resulta aplicable la siguiente tesis: "***HECHO NOTORIO. LOS MINISTROS PUEDEN INVOCAR COMO TAL, LAS EJECUTORIAS EMITIDAS POR EL TRIBUNAL PLENO O POR LAS SALAS DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA***. [...]" a la cual se remite en obvio de repeticiones.

[1313] Folio 131.

> "*4. Servicios. El Concesionario en todo momento tendrá la responsabilidad frente a la Secretaría a fin de que los servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales, los cuales se definen conforme a lo dispuesto por el artículo 48 de la Ley, se presten en términos de la legislación aplicable y en específico a lo dispuesto en esta Concesión, la Ley y su Reglamento*".

En este sentido, se reitera que de acuerdo con lo establecido en su acta constitutiva[1314] el AICM tiene por objeto entre otros, llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México; prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos, como se definen en la LA y el RLA, por sí o por conducto de terceras personas, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo pero no limitada a cualquier actividad de transportación terrestre, almacenamiento, almacenamiento fiscal, y cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios que preste y que directamente beneficie a los mismos.

En este tenor, el hecho de que la opinión analizada en el presente apartado versara sobre la prestación del SERVICIO DE TAXI por los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES, fue porque así lo solicitó en su momento el AICM, y no implica como pretenden hacerlo creer las emplazadas, que el AICM y las AGRUPACIONES no participen en el mismo MERCADO RELEVANTE; se reitera que el mercado relevante es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI, y en este mercado, existe un oferente, (en este caso el AICM), unos demandantes (los PERMISIONARIOS y/o las AGRUPACIONES bajo la forma en que se hayan constituido), un objeto que se comercializa (el acceso a zona federal y estacionamiento en el AEROPUERTO) y un precio. Por tanto, el AICM y las AGRUPACIONES efectivamente participan en el MERCADO RELEVANTE.

Ahora bien, hay que considerar que el oficio número PRES-10-096-2006-076 emitido dentro del expediente CON-013-2006 se realizó en términos del artículo 24, fracción XI de la LFCE, por lo que no tuvo efectos vinculantes para la CFC y no tiene efectos vinculantes para la COFECE, sin embargo, lo cierto es que ésta resolución no se está pronunciando sobre si dicho documento es obligatorio, simplemente se pronuncia que el contenido del mismo se debe tener por cierto e indubitable.

Por otro lado, este documento sí demuestra que la entonces CFC ya había advertido que el derecho de preferencia consistente en el aumento de UNIDADES en el parque vehicular en favor de las AGRUPACIONES, estaba generando posibles exclusividades y barreras a la entrada de nuevos competidores en la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Requerimiento de información formulado al AICM.

49. Documentales privadas[1315] consistentes en los desahogos al requerimiento de información formulado al AICM mediante oficio DGAJ-CFCE-2016-001 de seis de enero de dos mil dieciséis,

[1314] Véase la valoración de la prueba identificada con el numeral 5 de este apartado de valoración de pruebas.
[1315] Folios 35771 a 36996 y 37437 a 37731.

por el que se le requirió información y documentos con motivo de las pruebas ofrecidas a su cargo por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

El veintidós de enero de dos mil dieciséis fue presentado en la OFICIALÍA el original del oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016,[1316] y sus anexos,[1317] signado por Raúl Rodríguez Caballero en su carácter de representante legal del AICM, por medio del cual, entre otras cosas, solicitó tener por desahogado el requerimiento de información realizado.

A su vez, el ocho de marzo de dos mil dieciséis, fue presentado en la OFICIALÍA, el original del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016,[1318] y sus anexos,[1319] signado por Raúl Rodríguez Caballero, en su

---

[1316] Folios 35771 a 35780.

[1317] Dichos anexos son: (i) anexo uno: copia certificada por la titular de la notaría pública número ciento treinta y cinco del Estado de México del Manual General de Organización, que a dicho del AICM estuvo vigente al veintinueve de mayo de dos mil seis, visible en folios 35781 a 36010, así como copia simple del documento referido, folios 36020 a 36258; (ii) anexo dos: copia certificada por la titular de la notaría pública número ciento treinta y cinco del Estado de México del Manual General de Organización que a dicho del AICM estuvo vigente al primero de junio de dos mil doce, visible en folios 36259 a 36498, así como copia simple del documento referido, folios 36499 a 36733; (iii) anexo tres: copia simple del MANUAL DE SERVICIOS, que a dicho del AICM es una copia certificada y que este manual se encuentra vigente, visible en los folios 36739 a 36797 (dicho documento se presentó únicamente de las páginas uno a cincuenta y nueve, y que además no obra la certificación referida por el AICM); asimismo se presentó una copia simple del [MANUAL DE SERVICIOS], visible en los folios 36798 a 36866 (se indica que dicho documento se presentó de las páginas uno a setenta y dos); (iv) anexo cuatro: copia certificada por el titular de la notaría pública número quince del Distrito Federal del documento denominado "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2008*" folios 36867 a 36906, así como copia simple del documento referido, folios 36916 a 36955; y copia certificada por el titular de la notaría pública número quince del Distrito Federal del documento titulado "*CONTRATOS DE ACCESO A ZONA FEDERAL Y ESTACIONAMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS EN LA MODALIDAD DE TAXIS*" que se refiere al "*SEGUIMIENTO DEL ACUERDO NÚMERO CA-AICM-040708-009 CORRESPONDIENTE A LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA, CELEBRADA EL CUATRO DE JULIO DE DOS MIL OCHO, DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN*" folios 36907 a 36915, así como copia simple del documento antes referido, folios 36956 a 36964; y (v) anexo cinco: copia certificada por la titular de la notaría pública número ciento treinta y cinco del Estado de México del convenio transaccional de reconocimiento de adeudo y forma de pago que celebraron AICM y EXCELENCIA el cinco de agosto de dos mil trece, folios 36965 a 36980, así como la copia simple de dicho documento; folios 36981 a 36996.

[1318] Folios 37437 a 37450.

[1319] Dichos anexos son: (i) anexo uno: el original del oficio número OF/DG-STSTT/00100/2016 de veintiuno de enero de dos mil dieciséis; emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM; visible en folios 37451 a 37453; (ii) anexo dos: el original del oficio número OF/DG-ADT2/00272/2010 de doce de marzo de dos mil diez; emitido por el Subdirector de Administración de Terminal 2 del AICM; visible en folio 37454; (iii) anexo tres: comunicados en original de veintiséis de febrero; y de doce de marzo; ambos de dos mil diez; mediante los cuales el representante legal de Servicio de Excelencia S.A. de C.V.; informó la supuesta desocupación de la BOLSA DE TAXIS; visibles en folios 37455 a 37459; (iv) anexo cuatro: el original del oficio número OF/DG-STSTT/0291/2016 de tres de marzo de dos mil dieciséis; emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM; visible en folios 37460 a 37462; (v) anexo cinco: el original del oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016 de quince de enero de dos mil dieciséis; emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM; visible en folios 37463 a 37467; (vi) anexo seis: copia certificada de veintinueve fojas de los autos del juicio de amparo ** del Juzgado ** de Distrito en Materia Administrativa del Distrito Federal; visible en folios 37468 a 37497; (vii) anexo siete: copia certificada del [MANUAL DE SERVICIOS]; visible en folios 37498 a 37570; (viii) anexo ocho: el original del oficio número SRF/GCC/0095/2016 de primero de marzo de dos mil dieciséis; emitido por la Gerente de Crédito y Cobranza del AICM; visible en folios 37571 a 37695; (ix) anexo nueve: el original del oficio número SRF/GCC/0038/2016 de quince de enero de dos mil dieciséis; emitido por la Gerente de Crédito y Cobranza del AICM; visible en folios 37696 a 37697; y (x) anexo diez: el original

Eliminado: dos palabras.

carácter de representante legal del AICM, por medio del cual, entre otras cosas, contestó al acuerdo de veintitrés de febrero de dos mil dieciséis en el que se reiteró el contenido del oficio DGAJ-CFCE-2016-001.

En este sentido, por cuestión de orden y método, a continuación se valorará de manera conjunta el desahogo al requerimiento de información formulado al AICM, haciendo énfasis en cada uno de los informes solicitados por las agrupaciones oferentes de los mismos y los hechos que estas pretenden probar. Posteriormente se hará la valoración de los documentos presentados como anexos con los que AICM sustenta sus informes.

Los oficios OF/DGAJ-GC1/0092/2016 y OF/DGAJ-GC1/284/2016, con los que el AICM presentó los "*informes*" a su cargo y dio contestación al requerimiento de información y documentos formulado mediante oficio DGAJ-CFCE-2016-001 de seis de enero de dos mil dieciséis, con motivo de las pruebas ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; de conformidad el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituyen documentales privadas en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205, 208, 209 y 210 de ese ordenamiento.

En este aspecto, dichos informes al haber sido formulados y presentados por el AICM, emplazado en el procedimiento en que se actúa, constituyen prueba plena en su contra respecto de los hechos contenidos en los mismos. Particularmente respecto a lo siguiente: "*podemos válidamente concluir que las áreas de abordaje, bolsas de taxis o estacionamientos* ***SI SON ESENCIALES****, para la prestación del servicio de taxi,* [...]*, toda vez que a través del establecimiento de dichas instalaciones e infraestructura, se cumple con lo establecido en la Ley de Aeropuertos, y se logra un adecuado funcionamiento del aeródromo civil administrado por mi poderdante* [...]".[1320]

Valoración de los informes ofrecidos por PORTO TAXI a cargo del AICM:

(i) PORTO TAXI ofreció como prueba los informes que debería proporcionar el AICM con respecto a: (1) si con la entrada de EXCELENCIA como prestadora del SERVICIO DE TAXI, el AICM tuvo que negociar nuevas condiciones de contratación con cada una de las AGRUPACIONES que prestaban el SERVICIO DE TAXI en el AICM;[1321] y (2) si durante el periodo comprendido entre marzo de dos mil nueve y marzo de dos mil once, exigió contraprestaciones menores al AICM para el acceso a zona federal.[1322]

Con los informes referidos, la emplazada pretende acreditar que: "[...] *no ha obtenido una ventaja indebida de la que se haya beneficiado por la simple celebración del Contrato de Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios con el AICM* [... y que...] *con la entrada de la sociedad*

---

del "*listado de permisionarios; con fecha y empresa a la que están asociados*", emitido por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM, visible en folios 37698 a 37731.

[1320] Folios 35773 y 35774.

[1321] Página 76 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 31717.

[1322] Página 77 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 31718.

EXCELENCIA, no cambiaron las condiciones preexistentes entre el AICM y [PORTO TAXI], *en cuanto a las tarifas como lo supone* [COFECE], *tampoco se estableció acuerdo preferencial alguno* [...]".[1323]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe identificado con el numeral (i) que: "*Sobre el particular, y de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016, me permito señalar que con la entrada de Servicio de Excelencia S.A. de C.V., como prestadora del SERVICIO DE TAXI, el AICM **NO** tuvo que negociar nuevas condiciones del contratación con cada una de las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.*".[1324] A su vez, en relación con el informe identificado con el numeral (ii) manifestó: "*Al respecto, y de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016, que durante el periodo comprendido entre marzo de dos mil nueve y marzo de dos mil once, PORTO TAXI, **NO** exigió contraprestaciones menores a las que había contratado con el AICM para el Acceso a Zona Federal*".[1325]

No obstante lo anterior, dichos informes **no son idóneos** para desacreditar que PORTO TAXI ha obtenido ventajas de la que se haya beneficiado por la celebración del convenio de acceso a zona federal y sus convenios modificatorios, o que con la entrada de EXCELENCIA no cambiaron las condiciones preexistentes entre el AICM y PORTO TAXI. De dichos informes únicamente consta que a dicho del AICM, posterior a la entrada de EXCELENCIA "*el AICM **NO** tuvo que negociar nuevas condiciones del contratación **con cada una** de las agrupaciones que prestan el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO*" y que "*PORTO TAXI, **NO** exigió contraprestaciones menores a las que había contratado con el AICM para el Acceso a Zona Federal* [énfasis añadido]".[1326] Sin embargo, esas situaciones no impiden considerar la existencia de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, derivado de que con independencia de lo que hubiera señalado el AICM, lo cierto es que el AICM suscribió contratos con cláusulas que impiden el acceso de nuevos entrantes y que generan cláusulas exclusivas; asimismo, PORTO TAXI obtuvo un aumento en sus UNIDADES que no fue realizado en las mismas condiciones que el resto de las AGRUPACIONES.

Finalmente, como se ha señalado en la presente resolución, PORTO TAXI celebró un convenio modificatorio que implica a su favor condiciones similares a las que tienen convencionalmente las otras AGRUPACIONES, lo cual implica que sí existió una negociación con posterioridad a la entrada de EXCELENCIA.

(ii) PORTO TAXI ofreció como prueba el informe que debería proporcionar el AICM con respecto a si alguna persona física o moral ha solicitado la celebración de los contratos

[1323] Páginas 76 a 78 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 31717 a 31719.
[1324] Folio 35772.
[1325] *Ídem.*
[1326] *Ídem.*

correspondientes para poder prestar el SERVICIO DE TAXI dentro de la zona federal del AEROPUERTO, previos requisitos reunidos por la SCT y los lineamientos establecidos por el AICM; en su caso, el AICM debería señalar si se le ha otorgado o negado dicha solicitud, y en caso de negativa, debería señalar la razón de ésta.[1327]

Con el informe referido, PORTO TAXI pretende acreditar que: "[…] *la suscripción de los contratos y convenios para el Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios, en sí mismos no obstaculizan de modo alguno la libre competencia,* […y que…] *aun cuando de los mismos se desprenda que al incrementarse el parque vehicular se preferirá a las agrupaciones que ya prestan el servicio de taxi en el AICM, esto no significa que se estén imponiendo barreras que impidan la entrada de otros competidores,* […] *pues esos "posibles competidores" deben previamente reunir una serie de requisitos establecidos por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, para que posteriormente busquen la "anuencia" del AICM* […y que…] *no es posible que la existencia de "posibles competidores" traiga como consecuencia directa e inmediata su entrada al mercado, pues debe además atenderse a la demanda del servicio y diversas consideraciones técnicas, pues podría caerse en la "sobresaturación" del servicio, bajo la premisa falsa de una libre concurrencia* […]".[1328]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe de mérito lo siguiente: "*Al respecto me permito comunicar, que de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016, NO se localizó ninguna solicitud de persona física o moral que haya pedido al AICM la celebración del contrato correspondiente para acceder a la Zona Federal para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, previos requisitos reunidos ante la Secretaria de Comunicaciones y Transportes y los lineamientos establecidos por el AICM*".[1329]

Derivado del informe proporcionado por el AICM en relación con las pretensiones probatorias de PORTO TAXI, se advierte que dicho informe **no es idóneo** para demostrar que la suscripción de los contratos y convenios para el acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, en sí mismos no obstaculizan la libre competencia, como lo pretende PORTO TAXI.

Se reitera lo señalado previamente en esta resolución, respecto a que si bien es cierto, derivado de la legislación en la materia, el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI es facultad de la SCT, por conducto de la DGAF, de conformidad con su Reglamento Interior[1330] también es cierto que el otorgamiento de permisos por parte de la SCT, que a su vez conlleva el incremento de UNIDADES, se realiza únicamente cuando existe previamente una opinión favorable del AICM; por lo tanto, se concluye que quien determina el incremento de UNIDADES de *facto* es el AICM. Asimismo, se reitera lo señalado a PORTO TAXI al responder a los argumentos correspondientes.

[1327] Páginas 78 y 79 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 31719 y 31720.
[1328] Páginas 79 y 80 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 31720 y 31721.
[1329] Folio 35772.
[1330] Véase los artículos 5° y 22 de dicho ordenamiento, publicado en el DOF el ocho de enero de dos mil nueve.

Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM:

(iii) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba los informes que debería proporcionar el AICM para que: (a) indicara si durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez EXCELENCIA de manera unilateral decidió no utilizar la BOLSA DE TAXIS que le fue asignada dentro del AEROPUERTO y si a pesar de no hacer uso de la misma continuó prestando el SERVICIO DE TAXI sin ningún impedimento u obstáculo por parte del AICM;[1331] y (b) señalara si para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI es un requisito esencial contar con ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS o estacionamiento en el AEROPUERTO.[1332]

Con el informe identificado en el párrafo anterior con el inciso (a), las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *no es un requisito sine qua non el contar con contrato formalizado con AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI teniendo como origen el AEROPUERTO, ya que si bien es cierto*

[1331] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *no es un requisito sine qua non el contar con contrato formalizado con AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI teniendo como origen el AEROPUERTO, ya que si bien es cierto que se requiere de permiso expedido por la SCT para prestar dicho servicio en los términos de Ley, también lo es que éste mismo se puede prestar sin contar con contrato alguno con AICM, lo cual se acredita con el hecho de que el propio EXCELENCIA,* ***durante algunos meses del año 2009 y 2010, de manera unilateral decidió no ingresar a la BOLSA DE TAXI y sin embargo continuó prestando el referido SERVICIO DE TAXI, tal y como se demostrara con el informe que al respecto se sirva rendir AICM*** *y que desde este momento se solicita a esa Autoridad que le sea requerido. Se ofrece como prueba la documental consistente en* ***el informe que esa Autoridad requiera a AICM, a efecto de que precise si durante algunos meses de los años 2009 y 2010, EXCELENCIA, de manera unilateral decidió no utilizar la BOLSA DE TAXIS que le fue asignada dentro del AEROPUERTO, y que en su caso, informe si a pesar de no hacer uso de dicha BOLSA continuó prestando el SERVICIO DE TAXI sin ningún impedimento u obstáculo por parte de AICM*** [énfasis añadido]". Páginas 5 (último párrafo) y 6 (primer y segundo párrafos) del escrito de contestación al OPR de SITIO 300; 8 (último párrafo) y 9 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 6 (último párrafo) y 7 (primer y segundo párrafos) de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folios 32093 a 32094; 32652 a 32653 y 33845 a 33846, respectivamente).

[1332] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Contrario a lo señalado por esa Autoridad,* ***las áreas necesarias para el abordaje de pasajeros que se requieren para prestar el SERVICIO DE TAXI (ÁREAS DE ABORDAJE) y las instalaciones físicas que se entregan en uso por parte de AICM a las agrupaciones para el estacionamiento de los vehículos en un área designada (BOLSA DE TAXIS), NO son un requisito sine qua non para la prestación del SERVICIO DE TAXI****, ya que como se ha referenciado con anterioridad, dicho servicio es susceptible de prestarse sin que necesariamente se tenga que formalizar un contrato de acceso a zona federal con AICM. […] Por otro lado,* ***las ÁREAS DE ABORDAJE, si bien es cierto que en la actualidad existen y su ubicación permite la prestación del SERVICIO DE TAXI de una manera optimizada, también lo es que no existe ninguna disposición que obligue a los permisionarios a subir al pasaje en dichas áreas, sino que éstos lo pueden hacer en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO****, prueba de ello es lo ya referido con antelación respecto de que* ***durante el periodo de junio de 2005 a finales de 2006 cuando se cerraron las zonas de abordaje de la puerta 1 y puerta 8 de la Terminal 1 del AEROPUERTO, se realizaba el ascenso de pasaje sobre la vialidad****, lo cual claramente demuestra que es posible prestar el SERVICIO DE TAXI en los términos descritos. - - - - - De lo anterior, se concluye que contrario a lo señalado por esa Autoridad,* ***NO es un requisito sine qua non el que se tenga que contar ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AEROPUERTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, lo cual se acredita con el informe que esa Autoridad requiera a*** *la Dirección General de Aeronáutica Civil, la DGAF y* ***AICM al*** *respecto […]* [énfasis añadido]". Página 9 (párrafos tercero, quinto y sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 12 (último párrafo) y13 (párrafos primero, tercero y cuarto) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 11 (párrafos primero, tercero y cuarto) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32097; 32658, 32659 y 33848, respectivamente.

que se requiere de permiso expedido por la SCT para prestar dicho servicio en los términos de Ley, también lo es que éste mismo se puede prestar sin contar con contrato alguno con AICM, [...]".[1333]

Mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe identificado en este apartado con el inciso (a), lo siguiente: "*Al respecto manifiesto, que de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio OF/DG-STSTT/00100/2016, de la búsqueda que se realizó en los archivos de esta Empresa, se advirtió que el 26 de febrero de 2010, el representante legal de* [EXCELENCIA], *comunico al entonces Subdirector,* [sic] *Administración de Terminal, que desocuparían el área de "Bolsa de Taxis" que se utilizaba para el estacionamiento de los vehículos con los que presta el servicio, y mediante comunicado de fecha 12 de marzo de 2010, informo que a partir de 16 de marzo de 2010, desocuparían el área de "Bolsa de Taxis"*[.] - - - - - *Ahora bien, el entonces Subdirector,* [sic] *Administración de Terminal, mediante oficio número OF/DG-ADT2/00272/2010 entre otras cuestiones contesto que el Aeropuerto no había resuelto sobre el particular y que por consecuencia, las condiciones contractuales originales no habían variado.* - - - - - *En este sentido, aun y cuando según el dicho de la oferente de la prueba "... EXCELENCIA de manera unilateral deicidio no utilizar las instalaciones fisicas* [...] *" ello no implica que dicho actuar sea apegado a la Ley, puesto que como se explica en la respuesta a la pregunta siguiente las áreas de abordaje, bolsas de taxis o estacionamientos* ***SI SON ESENCIALES,*** *para la prestación del servicio de taxi,* [...] *toda vez que a través del establecimiento de dichas instalaciones e infraestructura, se cumple con lo establecido en la Ley de Aeropuertos, y se logra un adecuado funcionamiento del aeródromo civil administrado por mi poderdante, garantizando así que la operación de dicho aeródromo civil se lleve a cabo* [...]".[1334]

Posteriormente, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe identificado en este apartado con el inciso (i), lo siguiente: "***Al tenor se manifiesta que NO SE DESOCUPÓ EL ÁREA DE BOLSA DE TAXIS, porque [EXCELENCIA] dejó estacionadas unidades de forma permanente*** [...] [énfasis añadido]".[1335]

A su vez, con el informe identificado con el inciso (b) las emplazadas pretenden acreditar que: "[...] *contrario a lo señalado por esa Autoridad, NO es un requisito sine qua non el que se tenga que contar ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AEROPUERTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI* [...]".[1336]

Mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó lo siguiente: "*Sobre el particular me permito informar que conforme a lo establecido en el artículo 46 de la Ley de Aeropuertos, corresponderá a los concesionarios, en este caso al* [AICM], *conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo,* ***asegurar que los aeródromos civiles cuentes con la infraestructura, instalaciones,*** *esquipo,*

[1333] Páginas 5 (último párrafo) y 6 (párrafos primero y segundo) del escrito de contestación al OPR de SITIO 300; 8 y 9 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 6 y 7 de la contestación al OPR de YELLOW CAB.
[1334] Folios 35772 y 35773.
[1335] Folio 37439.
[1336] Página 9 (párrafo sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 13 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 11 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de YELLOW CAB.

señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, ***servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad.*** - - - - - *De igual manera, para contestar la pregunta aquí planteada, resulta importante apuntar que conforme a lo que establece el artículo 43, fracciones I y V de la citada Ley de Aeropuertos, corresponderá a los concesionarios; como es el caso de mi representada, planear, programar y* ***efectuar las acciones necesarias para la operación****, desarrollo y promoción del aeródromo civil, así como,* ***coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo.*** [...] *Con base en todo lo antes expuesto, podemos válidamente concluir que las áreas de abordaje, bolsas de taxis o estacionamientos* ***SI SON ESENCIALES****, para la prestación del servicio de taxi,* [...], *toda vez que a través del establecimiento de dichas instalaciones e infraestructura, se cumple con lo establecido en la Ley de Aeropuertos, y se logra un adecuado funcionamiento del aeródromo civil administrado por mi poderdante* [...]".[1337]

En este sentido, los informes previamente transcritos **no son idóneos** para acreditar los hechos señalados por las emplazadas. En primer término no se desacredita que sea un requisito contar con contrato de acceso a zona federal con el AICM, pues como ha sido señalado previamente en la presente resolución, el SERVICIO DE ACCESO -que comprende el derecho de acceso a zona federal y estacionamiento- fue definido en el OPR como el MERCADO RELEVANTE. Ahora bien, el "*derecho de acceso*" y el "*estacionamiento*", de conformidad con el artículo 55 del RLA son servicios aeroportuarios, y con base en los artículos 46[1338] de la LA y 54[1339] del RLA, el AICM como concesionario del AEROPUERTO es el encargado de proporcionar dichos servicios aeroportuarios y, por lo tanto, este agente económico está en posibilidad de establecer la manera en que presta dichos servicios.

En este sentido, el AICM emitió el MANUAL DE SERVICIOS, en el cual estipuló, específicamente en el apartado "***IV. NORMAS GENERALES***", en la norma identificada con el numeral uno, que la comercialización de los servicios aeroportuarios se asignará debiéndose celebrar el instrumento jurídico correspondiente. Por lo tanto, se reitera que para prestar el SERVICIO DE TAXI es un requisito contar con contrato de acceso a zona federal y hacer uso del estacionamiento, pues esta es la manera en la que el propio concesionario decidió prestar los servicios aeroportuarios que le corresponden originariamente con motivo de su título de concesión.

Ahora bien, el hecho de que EXCELENCIA haya señalado que desocuparía la BOLSA DE TAXIS no implica de manera alguna, como pretenden hacerlo creer las emplazadas, que no se requiere contar con contrato de acceso a zona federal para prestar el SERVICIO DE TAXI.

[1337] Folios 35773 y 35774.

[1338] Dicho artículo establece: "*Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad* [...]."

[1339] Dicho artículo establece: "*El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría.* [...]."

En segundo término, por lo que hace al informe con el que pretenden acreditar que no es un requisito contar ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AEROPUERTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, del informe proporcionado por el AICM no se acredita lo anterior; por el contrario, el AICM categóricamente manifestó que las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS y ESTACIONAMIENTO si son necesarios, para la prestación del SERVICIO DE TAXI; se reitera que el AICM como concesionario del AEROPUERTO es el encargado de proporcionar dichos servicios aeroportuarios, por lo tanto este agente económico está en posibilidad de establecer la manera en que presta dichos servicios, siempre que se observa la normativa aplicable.

Este informe, a su vez se relaciona con la prueba identificada con el numeral **65**, en el cual la DGAC coincide con el AICM y manifiesta que "[…] ***los estacionamientos para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público y el derecho de acceso para los servicios de transporte terrestre al público*** *y para los prestadores de servicios,* ***son esenciales*** *para un aeropuerto* [énfasis añadido]".[1340]

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y/o los señalamientos realizados por el AICM en contestación a los informes solicitados, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1341]

(iv) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe que debería proporcionar el AICM, en el que manifestara si durante las obras de remodelación de la terminal uno del AEROPUERTO, llevadas a cabo durante los años dos mil cinco y dos mil seis, existieron ÁREAS DE ABORDAJE y en su caso en dónde estuvieron localizadas y, a partir de qué fecha iniciaron operaciones las actuales ÁREAS DE ABORDAJE localizadas en las puertas uno y diez de la terminal uno del AEROPUERTO.[1342]

Con el informe señalado anteriormente, las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *si bien es cierto que actualmente las personas físicas o morales prestan el SERVICIO DE TAXI en los términos señalados por esa autoridad, también lo es que tales condiciones no son privativas para que*

[1340] Folios 35449 y 35450.

[1341] Página 98 del OPR.

[1342] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] ***Se ofrece como prueba la documental consistente en el informe que esa Autoridad requiera a la Dirección General de Aeronáutica Civil de SCT y a AICM, a efecto de que manifiesten si durante las obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO, llevadas a cabo durante los años 2005 y 2006, existieron ÁREAS DE ABORDAJE del SERVICIO DE TAXI*** *y en su caso en donde* [sic] *estuvieron localizadas y asimismo,* ***que manifiesten a partir de qué fecha iniciaron operaciones las actuales ÁREAS DE ABORDAJE del SERVICIO DE TAXI localizadas en las puertas 1 y 10 de la Terminal 1 del AEROPUERTO*** […] [énfasis añadido]". Página 8 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 9 (quinto párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32096; 32657 y 33848, respectivamente.

cualquier persona física o moral que cuente con autorización por parte de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, lo haga en una modalidad diferente a la descrita, es decir, sin que tenga que necesariamente contar con un contrato de acceso a zona federal ni hacer uso de las zonas de abordaje o de la bolsa, tal es así que durante el periodo de junio de 2005 a finales de 2006 cando se cerraron las zonas de abordaje de la puerta 1 y puerta 8 de la Terminal 1 del AEROPUERTO, se realizaba el ascenso de pasaje sobre la vialidad; [...] [énfasis añadido]".[1343]

Mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe de mérito lo siguiente: "*Al respecto y de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016 me permito informar, que* [...] *En agosto de 2005, se inicia la remodelación y modernización de la Terminal 1,* [...] *a fin de cumplir con los contratos celebrados entre AICM y los permisionarios, se les continúo brindando el servicio en las áreas de abordaje de taxis, que en su momento realizaban el ascenso de pasajeros en lo que ahora es puerta 2 para vuelos de procedencia nacional y en la puerta 7 para vuelos internacionales. - - - - - El servicio de taxi se siguió brindando en los mismos puntos durante 2006, conforme los trabajos continuaban en 2007 las áreas de abordaje se desplazaban de puerta 2 a lo que hoy día conocemos como puerta 1, para servicio de vuelos nacionales y de la 7 a la 10 para vuelos internacionales*".[1344]

Posteriormente, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe que nos ocupa: "[...] *la fecha con la que se dio inicio a la operación de las zonas de abordaje actualmente se denomina Puerta 1 "Nacional" y Puerta 10 "Internacional" fue el 08 de octubre de 2007*".[1345]

El informe anterior **no es idóneo** para acreditar que el SERVICIO DE TAXI se pueda prestar en una modalidad distinta a la descrita en el OPR, es decir, sin que tenga que contar necesariamente con un contrato de acceso a zona federal y sin hacer uso de las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS e incluso ESTACIONAMIENTO. Del informe anterior únicamente se acredita el lugar en el que estuvieron localizadas las ÁREAS DE ABORDAJE durante las obras de remodelación del AICM en los años dos mil cinco a dos mil siete, y la fecha en la que comenzaron a operar las actuales ÁREAS DE ABORDAJE en las puertas uno y diez de la terminal uno del AEROPUERTO. Sin embargo, dichas manifestaciones no acreditan en ningún sentido las pretensiones probatorias de las emplazadas.

Se reitera lo señalado en el análisis del informe anterior, respecto a que para prestar el SERVICIO DE TAXI las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS y ESTACIONAMIENTO sí son necesarios, toda vez que el AICM como concesionario del AEROPUERTO es el encargado de proporcionar dichos servicios aeroportuarios, y por lo tanto está en posibilidad de establecer la manera en que presta dichos servicios, siempre que se observe la normativa aplicable; al

[1343] Páginas 7 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 9 (cuarto párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32095, 32657 y 33848.
[1344] Folios 35774 y 35775.
[1345] Folio 37443.

respecto se tienen por insertados en el presente párrafo los argumentos del análisis de los informes inmediatos anteriores, con el fin de evitar repeticiones innecesarias.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar con este informe SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y/o los señalamientos realizados por el AICM en contestación al informe solicitado, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en su contra en el OPR, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1346] Se remite a las emplazadas al análisis realizado respecto de sus argumentos para evitar repeticiones innecesarias.

(v) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe que debería proporcionar el AICM, a efecto de presentar el original o copia certificada del MANUAL DE SERVICIOS, así como la manifestación respecto a quiénes son los beneficiarios de la figura de acceso esporádico señalada como Giro 16.- Transportación Terrestre y en qué casos se aplica.[1347]

Con dicha prueba, las emplazadas pretenden acreditar que: "*no es necesario tener formalizado con dicho concesionario contrato de acceso alguno, ni mucho menos es condicionante para prestar el SERVICIO DE TAXI el estar autorizado para hacer uso de la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ya que como se ha explicado, dicho servicio se puede prestar bajo diferentes circunstancias de las actuales. Prueba de que el derecho de acceso y estacionamiento no son requisitos sine qua non para la prestación del SERVICIO DE TAXI, es que cualquier permisionario de la SCT, en los términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que desea utilizar la infraestructura de la Terminal Aérea para la prestación de sus servicios, puede hacer uso de la figura de acceso esporádico establecido en el* [MANUAL DE SERVICIOS], *en su Giro 16.- Trasportación Terrestre de la propia administración de AICM* [énfasis añadido]".[1348]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe de mérito lo siguiente: "[…] *Ahora bien, respecto a quienes son los beneficiaros de la figura de acceso esporádico, se informa que: es todo aquel usuario que por su carácter requiera ingresar con su vehicula a la Terminal Terrestre con el objetivo de brindar un servicio de ascenso y descenso de pasajeros y que no sea de forma permanente en el aeropuerto deberán ser considerados como de acceso esporádico, mismo que está sujeto a una tarifa*

[1346] Página 98 del OPR.

[1347] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba en sus escritos de contestación al OPR de acuerdo a lo siguiente: "[…] ***Se ofrece como prueba la documental consistente en el informe que rinda AICM a requerimiento de esa Autoridad, a efecto de que proporcione el referido*** [MANUAL DE SERVICIOS], ***así como que manifieste quienes son los beneficiarios de la figura de acceso esporádico señalada como Giro 16.- Transportación Terrestre y en qué casos se aplica.*** […]". Página 13 de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 16 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folios 32101, 32644 y 33855 respectivamente).

[1348] Página 3 de la contestación al OPR de SITIO 300; 16 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 16 de la contestación al OPR de YELLOW CAB.

especifica por el uso de la infraestructura aeroportuaria.".[1349]

Por lo que hace al informe en el que se presenta el MANUAL DE SERVICIOS, dicho documento se valorará más adelante junto con los demás anexos entregados por el AICM en la presentación de los oficios OF/DGAJ-GC1/0092/2016 y OF/DGAJ-GC1/284/2016, signados por Raúl Rodríguez Caballero, en su carácter de representante legal del AICM, por medio del cual, entre otras cosas, contestó al oficio DGAJ-CFCE-2016-001.

Ahora bien, respecto de las manifestaciones referentes la figura de acceso esporádico, del análisis realizado a dicho informe se advierte que **no es idóneo** para acreditar los hechos señalados por las emplazadas, pues si bien es cierto que existe una figura que permite el acceso esporádico sin necesidad de tener suscrito un contrato de acceso a zona federal, como su nombre lo indica, éste es un un caso excepcional del SERVICIO DE ACCESO, pero de ninguna manera implica que quien hace uso de dicha figura pueda prestar el SERVICIO DE TAXI.

En este sentido, como ha quedado demostrado, para prestar el SERVICIO DE TAXI las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS y ESTACIONAMIENTO son necesarias y el AICM como concesionario del AEROPUERTO es el encargado de proporcionar dichos servicios aeroportuarios, por lo tanto está en posibilidad de establecer la manera en que presta dichos servicios, siempre que se observe la normativa aplicable; al respecto se tienen por insertados en el presente párrafo los argumentos del análisis de los informes inmediatos anteriores, con el fin de evitar repeticiones innecesarias.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar con este informe SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y/o los señalamientos realizados por el AICM en contestación al informe solicitado, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1350] Se remite a las emplazadas al análisis realizado respecto de sus argumentos para evitar repeticiones innecesarias.

(vi) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe que debería proporcionar el AICM para demostrar si los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 tenían formalizados convenios individuales de acceso a zona federal durante el periodo comprendido del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez y si, de ser el caso, no obstante la falta de dichos convenios continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI.[1351]

[1349] Folio 35775.

[1350] Página 98 del OPR.

[1351] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[...] *En relación con lo expuesto y con la finalidad de que quede debidamente acreditado ante esa Autoridad, se solicita que esa Autoridad* ***le requiera a AICM, rinda informe respecto de si los permisionarios (personas físicas) asociados a SITIO 300 tenían formalizados contratos individuales de derecho de acceso a zona federal durante el periodo comprendido del 26 de mayo de 2006 al 06 de septiembre de***

Con el informe referido, las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *resulta incorrecto lo aseverado por esa Autoridad, respecto de que durante el periodo de investigación existía igualdad de condiciones de las AGRUPACIONES, ya que aún, estas mismas, en ningún momento presentaron condiciones similares, resultando intrascendente el que para la prestación del SERVICIO DE TAXI sea necesario que cumplan con los mismos requisitos y que tuvieran derechos y obligaciones contractuales similares.* […] *Es información pública que los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 hasta el 26 de mayo de 2006, contaban con su permiso vigente expedido por la SCT, sin embargo, su respectivo contrato individual de derecho de acceso celebrado con Aeropuertos y Servicios Auxiliares concluyó su vigencia el 25 de mayo de ese año. En razón de mantener vigente el permiso expedido por la SCT, dichos permisionarios (personas físicas) dieron continuidad a la prestación del servicio de manera ininterrumpida durante los siguientes 4 años.* […] *Mientras tales contratos individuales no fueron formalizados por los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 es de reconocerse que estos últimos no se encontraban en igualdad de condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados en otras agrupaciones o sociedades y que por tanto, no era dable el pretender que se nos fueran otorgadas las mismas condiciones, facilidades o beneficios que resultaban aplicables para todos los demás. Cuando el 07 de septiembre de 2010, los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300, formalizan sus respectivos contratos individuales de derecho de acceso con AICM y una vez regularizada la situación administrativa y depurado el estatus de diversos recursos legales, es cuando existe igualdad de condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados a otras agrupaciones o sociedades, y por tanto, les asiste el derecho de reclamar un trato entre iguales* […]".[1352]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe de mérito lo siguiente: "[…] *me permito comunicar, que de conformidad con lo informado por la Subdirección Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016, durante el periodo del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez; derivado de las nuevas condiciones económicas para la renovación de los contratos, durante ese periodo no se contaba con instrumento jurídico vigente, sin embargo dichos permisionarios continuaron con la prestación del* [SERVICIO DE TAXI] *en el periodo comprendido previamente citado.*"[1353]

2010, y en su caso, si no obstante la falta de tales contratos individuales vigentes, dichos permisionarios continuaron la prestación del SERVICIO DE TAXI en el periodo señalado. *Asimismo, se requiera a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) y a la Policía Federal, informen si durante el periodo mencionado se impidió a los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 la prestación del SERVICIO DE TAXI, con motivo de la falta de los contratos individuales de derecho de acceso vigentes señalados* […] [énfasis añadido]". Página 25 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 33 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 31 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32113; 32679 y 33870, respectivamente.

[1352] Páginas 24 (párrafos tercero, quinto y séptimo) y 25 (párrafo primero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 32 (párrafos tercero, penúltimo y último) y 33 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 30 (párrafos segundo penúltimo y último) y 31 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32112, 32113, 32678, 32679, 33869 y 33870.

[1353] Folio 35777.

Dicho informe **no es idóneo** para desacreditar que las AGRUPACIONES se encontraban en igualdad de condiciones entre sí o respecto a EXCELENCIA durante el periodo investigado; en este sentido la investigación se realizó con motivo de dos conductas, a saber:

1. La conducta del "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*" se materializó en dos momentos, el primero cuando las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS suscriben los respectivos convenios que contienen cláusulas anticompetitivas, en el caso de las oferentes, respecto de NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho, YELLOW CAB el veintisiete de febrero de dos mil nueve y respecto de SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez;[1354] y el segundo momento en el que se materializa la conducta es con el otorgamiento de los nuevos contratos de acceso a zona federal con los que se da el incremento de UNIDADES, esto es, a partir de febrero de dos mil nueve, fecha en la que se integran [**] nuevas UNIDADES en PORTO TAXI.[1355] En este sentido, es incorrecto lo señalado por las emplazadas, toda vez que sí existía igualdad de condiciones entre las AGRUPACIONES entre sí o respecto a EXCELENCIA durante el periodo investigado, toda vez que a partir de la fecha de suscripción de los convenios referidos y de la asignación de los nuevos contratos de acceso a zona federal, en este caso la conducta prohibida, es cuando comenzó a contar el plazo de investigación de la AI.[1356]
2. El "*AICM al otorgar de forma diferenciada descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, establece distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO para diferentes agentes económicos situados en igualdad de condiciones*", esta conducta se materializó a partir del otorgamiento de los descuentos, es decir, en el caso del descuento derivado de la emergencia sanitaria del virus "*AHINI*" a partir de octubre de dos mil nueve; y en el caso de los descuentos con motivo del cese de operaciones de "*Mexicana de Aviación*" a partir del mes de septiembre de dos mil diez.[1357] Por lo tanto, en dicho periodo las AGRUPACIONES también se encontraban en igualdad de condiciones, toda vez que a partir del otorgamiento de los descuentos referidos, en este caso la conducta prohibida, es cuando comienza a contar el plazo de investigación de la AI.

En virtud de lo anterior, se reitera que el hecho de que los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 no contaran con convenio de acceso a zona federal suscrito con el AICM, en el periodo comprendido entre el veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez,

Eliminado: una palabra.

[1354] Véase la valoración de dichos convenios, identificada con el numeral 25 del presente apartado de valoración, cuyo análisis se adminicula con la valoración del presente informe.
[1355] Véase la valoración de la prueba identificada con el numeral "*23*" del presente apartado de valoración, cuyo análisis se adminicula con la valoración del presente informe.
[1356] Véase el apartado "***3.2.3. Igualdad de condiciones***" de la presente resolución.
[1357] Véase la valoración de las pruebas identificadas con los números 27 a 31, cuya valoración y análisis se adminiculan con la valoración del presente informe.

no implica que no existiera igualdad de condiciones como incorrectamente lo señalan SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.[1358]

3. En virtud de lo anterior, se reitera que el hecho de que los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 no contaran con convenio de acceso a zona federal suscrito con el AICM, en el periodo comprendido entre el veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez, no implica que no existiera igualdad de condiciones como incorrectamente lo señalan SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

Ahora bien, si las emplazadas se refieren a que durante el periodo en el que la AI realizó su investigación, distinto del periodo investigado, las AGRUPACIONES entre sí o respecto a EXCELENCIA no se encontraban en igualdad de condiciones, con el informe de mérito tampoco se acredita lo anterior, toda vez que el inicio del periodo de investigación, en cumplimiento a los artículos 29 y 30 de la LFCE y 32 del RLFCE, comenzó el diecisiete de octubre de dos mil trece con la publicación en el DOF del extracto del acuerdo de inicio[1359] y concluyó el catorce de mayo de dos mil quince,[1360] por lo tanto, es evidente que en dicho periodo los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 se encontraban en igualdad de condiciones, si se considera, como apropiadamente lo señalan las emplazadas y consta en el EXPEDIENTE, que celebraron sus respectivos convenios el siete de septiembre de dos mil diez.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar con este informe SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y/o los señalamientos realizados por el AICM en contestación al informe solicitado, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1361]

[1358] Véase el apartado "***3.2.3. Igualdad de condiciones.***" de la presente resolución.
[1359] Página 4 del OPR.
[1360] Página 11 del OPR.
[1361] Página 98 del OPR.

(vii) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe que debería proporcionar el AICM referente a si en el mes de enero de los años dos mil trece y dos mil catorce, se solicitó al administrador aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI a favor de EXCELENCIA y que manifestara si el administrador aeroportuario del AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas.[1362]

Con los informes referidos, las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] ***resulta incorrecto lo aseverado por esa Autoridad, en el sentido de que los permisos tienen que ser autorizados por la SCT con el "visto bueno de AICM", ya que de conformidad con las disposiciones que regulan tales autorizaciones, se desprende que lo que necesita la SCT para expedir las mismas, es recabar la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate***, […] *se aprecia que si bien existe la obligación de recabar la opinión del administrador del AEROPUERTO, también es cierto que no existe obligación de que dicha opinión tenga que ser en sentido positivo, prueba de ello es que SITIO 300 promovió sendos juicios de amparo, cuya resolución obligó a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) a reponer el procedimiento mediante el cual se autorizó a EXCELENCIA un permiso con hasta 300 inclusiones, para el efecto de que se recabara la opinión del Administrador Aeroportuario del AEROPUERTO, quien hasta donde se tiene conocimiento, en dos ocasiones emitió opinión en sentido negativo para que se concediera el permiso a EXCELENCIA y pese a ello, la mencionada DGAF expidió en igual número de veces el permiso respectivo;* ***lo cual acredita que la opinión que la normatividad señala, no tiene que ser de manera obligatoria, en sentido positivo*** […] [énfasis añadido]".[1363]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe de mérito lo siguiente: "*Sobre el particular, me permito informar que estrictamente en el mes de enero de dos mil trece,* ***NO*** *se solicitó al administrador aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículo 47 de la* [LCPAF], *respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA. - - - - - Ahora bien, respecto al cuestionamiento relativo a si en el mes de enero de dos mil catorce, se solicitó al administrador aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículos 47 de la*

[1362] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Se ofrece como prueba la documental consistente en el* ***informe que esa Autoridad requiera a la DGAF y a AICM, a efecto de que manifiesten si en enero de 2013 y enero de 2014, se solicitó al administrador aeroportuario de AICM su opinión en los términos de los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA; que manifiesten si el administrador aeroportuario de AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas*** […] [énfasis añadido]". Página 10 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 15 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 13 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32098, 32661 y 33852, respectivamente.

[1363] Páginas 9 (último párrafo) y 10 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 14 (párrafos primero al último) y 15 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 12 (párrafos segundo al último) y 13 (párrafo primero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32097, 32098, 32660, 32661, 33851 y 33852.

[LCPAF] *y 28 del* [RAFSA] [...] *manifiesto que: - - - - - Por oficio No. 4.2.1.1.1./0007/2014 del ocho de enero de dos mil catorce, la Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte, requirió la opinión del* [AICM], *en consecuencia mediante oficio DG/0012/2014 de fecha 17 de enero de 2014, se señaló que se reiteraba la opinión en sentido positivo remitida* [respecto de EXCELENCIA], *sin embargo mediante oficio DG/0041/2014 de fecha 19 de marzo de 2014, se formuló nueva opinión en la que manifestó la intención de revocar la opinión en sentido positivo a favor de* [EXCELENCIA], *para prestar el* [SERVICIO DE TAXI]".[1364]

Dicho informe **no es idóneo** para demostrar que "*los permisos* [no] *tienen que ser autorizados por la SCT con el "visto bueno de AICM"*". Lo anterior, en virtud de que el contenido del mismo no se desprende ningún tipo de dato que refiera los hechos que las emplazadas pretenden probar; lo único que consta en dicho informe, así como en las documentales mencionadas, es que en el mes de enero de dos mil trece la SCT no le requirió ninguna opinión respecto de algún permiso en favor de EXCELENCIA; y que en el mes de enero de dos mil catorce el AICM reitero la opinión en sentido positivo en favor de EXCELENCIA, de la cual se retractó en marzo del mismo año.

En este sentido, si bien es cierto que la autoridad facultada para otorgar el permiso correspondiente para prestar el SERVICIO DE TAXI, es la SCT, por conducto de la DGAF; también es cierto que la propia DGAF manifestó en el desarrollo del presente procedimiento seguido en forma de juicio,[1365] mediante mediante oficio número 4.2.2.1.-000404/2016, presentado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis,[1366] que "[...] ***los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva****, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros* [...] [énfasis añadido].".[1367]

Así, el otorgamiento de permisos por parte de la SCT, que a su vez conlleva el incremento de UNIDADES, se realiza únicamente cuando existe previamente una opinión favorable por parte del AICM; por lo tanto, se concluye, que quien determina el incremento de UNIDADES de *facto* es el AICM.

(viii) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba los informes que debería proporcionar el AICM respecto de los adeudos de los permisionarios y las agrupaciones al AICM, por concepto de contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO, de acuerdo a lo siguiente: (i) si los PERMISIONARIOS asociados a YELLOW CAB, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y EXCELENCIA tenían algún adeudo por concepto de contraprestación de acceso a zona federal o cualquier otro con el AICM y en su caso que indicara el periodo y concepto de dicho

---

[1364] Folio 35775.
[1365] Véase la valoración y alcance de la prueba identificada con el numeral **62**.
[1366] Folios 37195 a 37198.
[1367] Folio 37197.

adeudo;[1368] y (ii) que proporcionara el original o copia certificada del CONVENIO TRANSACCIONAL, y manifestara si: (a) EXCELENCIA cumplió en tiempo y forma con las obligaciones de pago establecidas en las cláusulas Primera y Segunda del CONVENIO TRANSACCIONAL; (b) EXCELENCIA constituyó en tiempo y forma las garantías a que se obligó en la cláusula Sexta del CONVENIO TRANSACCIONAL; y (c) el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA y que se señalan en las cláusulas Octava y Décima del CONVENIO TRANSACCIONAL, lo anterior, a pesar de que, según el dicho de los oferentes de esta prueba, EXCELENCIA no hubiese cumplido con las obligaciones que a su cargo se pactaron en dicho convenio.[1369]

[1368] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "*Con el objeto de acreditar lo manifestado, se solicita a esa Autoridad, requiera al AICM,* ***informe si los permisionarios asociados a*** [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN] ***y la Sociedad Anónima EXCELENCIA, tienen algún adeudo por concepto de contraprestación*** *o cualquier otro con esa entidad, y en su caso, el periodo de dicho adeudo* [...] [énfasis añadido]". Página 26 de la contestación al OPR de SITIO 300; 34 y 35 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 32 de la contestación al OPR de YELLOW CAB. (Folios 32114, 32681 y 33871, respectivamente).

[1369] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[...] ***Se ofrece como prueba la documental*** *consistente en el informe que esa Autoridad requiera a AICM y* ***donde se proporcione copia del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago celebrado con EXCELENCIA en fecha 5 de agosto de 2013, así como que rinda informe respecto de si EXCELENCIA cumplió en tiempo y forma con las obligaciones de pago establecidas en las cláusulas PRIMERA Y SEGUNDA, así como que rinda informe de si EXCELENCIA constituyó en tiempo y forma las garantías a que se obligó en la cláusula SEXTA; y que de igual manera, rinda informe respecto a que si AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA y que se señalan en las cláusulas OCTAVA y DÉCIMA, ello a pesar de que EXCELENCIA no hubiera cumplido con las obligaciones que a su cargo se pactaron en dicho convenio de fecha 5 de agosto de 2013*** [...] [énfasis añadido]". Página 34 (segundo párrafo); 45 (segundo párrafo) y 42 (antepenúltimo párrafo) de las contestaciones al OPR de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB. Folios 32122; 32691 y 33881, respectivamente.

Con los informes referidos, las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *es falso que durante el periodo investigado, los permisionarios (personas físicas) que se encontraban prestando el SERVICIO DE TAXI, se encontraban en igualdad de condiciones, de acuerdo con lo multicitado en los párrafos anteriores, respecto de cumplimiento e incumplimiento de obligaciones;* […] *Prueba de ello es que a los permisionarios (personas físicas) asociados en* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN], *en todo momento les ha sido exigido por parte de AICM el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, como lo son: el pago de contraprestaciones, constitución de garantías, sustitución de unidades vehiculares por otras de modelos más recientes y la contraprestación por concepto de revisión de tales unidades vehiculares; y por el contrario, a EXCELENCIA, se le ha eximido del cumplimiento de todas estas obligaciones, no obstante, que también se encuentran consignadas en su respectivo contrato,* […] *la igualdad de condiciones entre todos los actores económicos, que erróneamente aprecia esa Autoridad del contenido de los diferentes instrumentos contractuales, sólo existe de manera formal a manera de simulación por parte de AICM, ya que como ha quedado evidente de la información que se proporciona en este ocurso, EXCELENCIA recibe trato y condiciones preferenciales respecto de los permisionarios (personas físicas) asociados en* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN] […]".[1370]

Asimismo, pretenden acreditar que: "[…] *es falso que la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI haya originado un "problema de compromiso", ya que al contrario de lo interpretado por esa Autoridad, de haber efectuado AICM acciones tendientes a excluir a EXCELENCIA y enviar una señal a los interesados en entrar al SERVICIO DE TAXI de que los ya existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los posibles nuevos entrantes, la denunciante habría sufrido graves perjuicios en su operación, lo cual en la especie no ocurrió, ya que pese a sus incumplimientos de pago y de no garantizar los mismos, se le permitió operar en perjuicio del resto de los permisionarios a quienes además se les exigía en el día a día, el pago de sus contraprestaciones y la exhibición de las garantías de pago respectivas* […]".[1371]

Y que el AICM decidió: "[…] *exentarle* [a EXCELENCIA] *del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluidas las de pago, con la finalidad de enviar el mensaje a los permisionarios (personas físicas) asociados a* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN], *de que los nuevos competidores tendrían condiciones preferentes y un mejor posicionamiento en el mercado del SERVICIO DE ACCESO. Evidencia incontrovertible de esta situación, lo representa el convenio de reconocimiento de adeudo y forma de pago, jamás cumplido por EXCELENCIA, mediante el cual AICM pacta condiciones a tal grado preferenciales que incluso, le otorgan a EXCELENCIA un plazo de pago mayor al de la propia vigencia del contrato respectivo* […]".[1372]

Mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, respecto del inciso (i) del presente informe, el AICM manifestó lo siguiente: "[…] *de conformidad con lo*

[1370] Página 26 (párrafos primero y tercero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 34 (penúltimo párrafo) y 35 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 32 (párrafos tercero y último) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32114, 32680, 32681 y 33871.

[1371] Páginas 32 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 43 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 41 (primer párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32120, 32689 y 33880.

[1372] Página 33 (último párrafo) y 34 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 44 (último párrafo) y 45 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 42 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32121, 32122, 32690, 32691 y 33881.

informado por la Gerencia de Crédito y Cobranza de esta Empresa mediante oficio SRF/GCC/0038/2016, se hace de su conocimiento la siguiente información: - - - - - B

B

Respecto del inciso (ii) del presente informe, manifestó lo siguiente: "*En atención a lo solicitado, se adjunta al presente como ANEXO CINCO, copia certificada del* [CONVENIO TRANSACCIONAL],

B

B

B [...]".[1374]

Los informes anteriores **no son idóneos** para desacreditar que los permisionarios se encontraban en igualdad de condiciones respecto del cumplimiento de sus obligaciones respecto de EXCELENCIA, ni que el AICM ha exentado a EXCELENCIA del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluidas las de pago. Del contenido de dichos informes no se desprenden los supuestos que las emplazadas pretenden acreditar: del primer informe únicamente se desprende que al día quince de enero de dos mil dieciséis B

B mantenían adeudos por diversos conceptos en favor del AICM; sin embargo, lo anterior no implica que no existiera igualdad de condiciones entre las AGRUPACIONES entre sí

[1373] Folios 35777 y 35778.
[1374] Folio 35778.

Eliminado: veintitrés renglones y veintiún palabras.

o respecto de EXCELENCIA, toda vez que en los mismos no se especifica la fecha en la que se generaron dichos adeudos.

Por lo que hace al informe en el que se presenta el CONVENIO TRANSACCIONAL celebrado entre el AICM y EXCELENCIA, de fecha cinco de agosto de dos mil trece, dicho documento se valorará más adelante junto con los demás anexos entregados por el AICM en la presentación de los oficios OF/DGAJ-GC1/0092/2016 y OF/DGAJ-GC1/284/2016.

Respecto de las manifestaciones del AICM en relación con el incumplimiento de las obligaciones del citado CONVENIO TRANSACCIONAL, estas no son idóneas para probar que EXCELENCIA tenían un trato distinto en relación con las AGRUPACIONES, respecto de la conducta consistente en el "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*", toda vez que de conformidad con las pruebas valoradas previamente, dicha conducta se actualizó en dos momentos, el primero cuando las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS suscriben los respectivos convenios que contienen cláusulas anticompetitivas, en el caso de las oferentes, respecto de NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho, YELLOW CAB el veintisiete de febrero de dos mil nueve y respecto de SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez;[1375] y el segundo momento en el que se materializa la conducta, es con el otorgamiento de los nuevos contratos de acceso a zona federal con los que se da el incremento de UNIDADES, esto es, a partir de febrero de dos mil nueve, fecha en la que se integran cincuenta nuevas UNIDADES en PORTO TAXI.[1376] Así, durante el inicio de dichas conductas EXCELENCIA se encontraba en igualdad de condiciones, colmando el requisito establecido en el artículo 10, fracción X de la LFCE, respecto de la igualdad de condiciones de los agentes económicos.

Mediante la adminiculación de las pruebas identificadas con los numerales **23** a **26**, las cuales fueron valoradas en esta resolución, se acredita que el AICM ha establecido distintas condiciones para el aumento de nuevas UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI; este sentido, se tienen por reproducidos los razonamientos que se hicieron en el análisis y valoración de las pruebas señaladas como si a la letra se insertasen a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, se reitera que respecto de la conducta consistente en que el "*C. AICM al otorgar de forma diferenciada descuentos o quitas respecto del pago de la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, establece distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO para diferentes agentes económicos situados en igualdad de condiciones*"; en el propio OPR se señaló que: "[…] *suponiendo sin conceder que estuviera justificada la decisión de no dar descuentos a quienes tuvieran algún adeudo o juicio contra AICM* [EXCELENCIA], *de la Tabla 9,* ***se observa que a las AGRUPACIONES que proporcionan el SERVICIO DE TAXI y cumplían con los requisitos impuestos por AICM, dichos***

[1375] Véase la valoración de dichos convenios, identificada con el numeral "***25***" del presente apartado de valoración de pruebas, cuyo análisis se adminicula con la valoración del presente informe.

[1376] Véase la valoración de la prueba identificada con el numeral "***23***" del presente apartado de valoración de pruebas, cuyo análisis se adminicula con la valoración del presente informe.

descuentos les fueron aplicados de forma discrecional y diferenciada *en lo que respecta a la duración de los mismos otorgados con temporalidades distintas* [...] [énfasis añadido]".[1377]

Así, es evidente que la imputación realizada en el OPR derivada del otorgamiento de descuentos, no se imputó únicamente en razón de que no se hayan otorgado a EXCELENCIA dichos descuentos, sino porque los mismos no fueron otorgados a las AGRUPACIONES (NUEVA IMAGEN, SITIO 300, YELLOW CAB, PORTO TAXI y CONFORT) que sí cumplían con los requisitos establecidos por el propio AICM en igualdad de circunstancias, sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad.

Finalmente, se reitera que el incumplimiento contractual que aparentemente ha permitido a EXCELENCIA operar con ventajas de las cuales SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB alegan no han sido beneficiados, por sí mismo no es materia de esta resolución, toda vez que esta autoridad no es competente para dirimir conflictos entre particulares,[1378] aunado al hecho de que con ello, las emplazadas **no combaten el OPR**, pues simplemente repiten que el AICM toleró cierta conducta de EXCELENCIA y que ellos no se vieron beneficiados de la misma forma por el AICM, sin señalar cómo es que estos argumentos controvierten la imputación que se les hizo o los elementos que dieron origen a ella en el OPR. En cualquier caso, se indica que el propio AICM manifiesta en la respuesta a su confesional que ello deriva de mandatos judiciales.

(ix) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba dos informes a cargo del AICM relacionados con la asignación de contratos de acceso a zona federal, de acuerdo a lo siguiente: (i) en el que señalara si hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y si por consiguiente la asignación de otros B contratos individuales de acceso a zona federal no guardó alguna relación con los acuerdos que adoptó el Consejo de Administración del AICM con posterioridad a la fecha indicada;[1379] y (ii) otro

Eliminado: una palabra.

[1377] Página 76 del OPR.

[1378] Sirve de apoyo la siguiente tesis emitida por el PJF: "***COMPETENCIA ECONÓMICA. LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN LA LEY FEDERAL CORRESPONDIENTE, LO IDENTIFICAN COMO ADMINISTRATIVO Y NO COMO CIVIL.*** *El procedimiento establecido en los artículos 33 y 39 de la ley mencionada tiene características que no corresponden a las del proceso civil, donde, predominan los intereses particulares, las defensas y recursos son más pormenorizados y los juicios más prolongados, lo que no sucede en los procedimientos administrativos, fundamentalmente, porque en estos predomina el interés general, que exige eficiencia, seguridad y expeditez, en virtud de que tiende al aseguramiento de los fines del Estado, estableciendo vías rápidas y eficaces, eliminando todos los actos que dilaten o entorpezcan la acción de la administración pública, sin perjuicio de que ante la presencia de intereses particulares, se respeten, esencialmente, las garantías individuales de los gobernados. Estas peculiaridades corresponden al procedimiento establecido en las disposiciones citadas y, por consiguiente, no cabe exigir de su normatividad, recursos y defensas que son propios de un proceso civil.*". Registro: 191431. [TA]; 9a. Época; Pleno; SJF, Tomo XII, Agosto de 2000. Página: 108.

[1379] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[...] *Debe tenerse en cuenta que en este contexto, que hasta antes de septiembre de 2008 únicamente las personas físicas integradas en PORTO TAXI, disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y que por consiguiente, la asignación de otros 50 contratos individuales de acceso a zona federal no guardaron ni guardan ninguna relación con los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración de AICM. **Esta información la puede corroborar esa Autoridad con la que rinda** la DGAF de la SCT y **el***

en el que señalara las fechas en que se celebraron los convenios individuales de acceso a zona federal entre el AICM y los PERMISIONARIOS asociados a PORTO TAXI, CONFORT, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y SITIO 300.[1380]

Con los informes anteriores, las emplazadas pretenden acreditar: "[…] [respecto de PORTO TAXI] *que dicha sociedad mercantil no se formó de la escisión de SITIO 300, no obstante y hasta donde se tiene conocimiento, en 2008 se firmaron diversos contratos individuales de acceso a zona federal, con las personas que se integraron a dicha sociedad; más no se asignaron UNIDADES y menos a la sociedad mercantil, ya que como esa propia autoridad ha definido, tal concepto es aplicable a los vehículos automotores utilizados para prestar el SERVICIO DE TAXI y, es el caso, que AICM no está facultado para otorgar "UNIDADES".* […] [Y que] *Debe tenerse en cuenta que en este contexto, que hasta antes de septiembre de 2008 únicamente las personas físicas integradas en PORTO TAXI, disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y que por consiguiente, la asignación de otros* B *contratos individuales de acceso a zona federal no guardaron ni guardan ninguna relación con los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración de AICM.*".[1381]

Asimismo, que: "[…] *Por consiguiente, resulta obvio que a las personas físicas asociadas a PORTO TAXI no les resultaba aplicable un criterio establecido con posterioridad a la firma de sus respectivos contratos individuales y porque además, tales personas físicas no se encontraban asociadas a SITIO 300 en esas fechas y que posteriormente se hubieran asociado a una agrupación diferente, tal y como lo estableció como requisito el Consejo de Administración de AICM. También es necesario señalar que esa Autoridad ha pasado por alto que en el supuesto sin conceder que a las personas físicas asociadas a PORTO TAXI les resultara aplicable el acuerdo del Consejo de Administración de AICM, es decir, que participaran en la asignación proporcional de* B *contratos individuales de derecho de acceso, entonces su hipotética participación proporcional sería mucho menor de los* B *contratos individuales de derecho de acceso que les fueron asignados antes de septiembre de 2008* […] [énfasis añadido]".[1382]

Eliminado: tres palabras.

---

propio AICM, misma que se solicita se requiera a éstos, ofreciéndola desde este momento como prueba de parte de [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] […] [énfasis añadido]". Páginas 21 y 22 de la contestación al OPR de SITIO 300; 28 y 29 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y páginas 26 y 27 de la contestación al OPR de YELLOW CAB (folios 32109; 32674 a 32675 y 33865 a 33866, respectivamente).

[1380] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *se señala que los permisionarios (personas físicas) asociados a PORTO TAXI celebraron su respectivos contratos individuales de acceso a zona federal en mayo de 2006; los asociados a CONFORT hicieron lo propio en julio de 2008; los asociados en NUEVA IMAGEN lo hicieron en agosto de 2008; los asociados a YELLOW los formalizaron en febrero de 2009 y los asociados a SITIO 300 en septiembre de 2010. - - - - -* ***Esta información la puede corroborar esa Autoridad con la que rinda el AICM, misma que se solicita se requiera a éste, ofreciéndola desde este momento como prueba de parte de*** [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] [Énfasis añadido] […]". Página 21 (párrafos penúltimo y último) de la contestación al OPR de SITIO 300; 29 (párrafos tercero y cuarto) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 27 (párrafos segundo y tercero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32109; 32675 y 33866, respectivamente.

[1381] Página 21 (párrafos quinto y sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 28 (párrafos penúltimo y último) y 29 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 26 (párrafos penúltimo y último) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32109, 32674, 32675 y 33865, respectivamente.

[1382] Página 22 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300, 29 (quinto párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 27 (cuarto párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32110, 32675 y 33866, respectivamente.

Al respecto, mediante el oficio OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó lo siguiente: "*Sobre el particular, y de conformidad con lo señalado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/00100/2016, le informo que la moral* [PORTO TAXI], *en la fecha señalada tenia contratos individuales vigentes, y es negativo que hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente las personas físicas asociadas a* [PORTO TAXI] *dispusieran de contratos individuales de Acceso a Zona Federal, ya que se tenía formalizado convenios de esta índole con la empresa* [CONFORT] *a partir de 01 de agosto de 2008*".[1383]

Posteriormente, mediante el oficio OF/DGAJ-GC1/284/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe que nos ocupa: "[…] *hago de su conocimiento que antes de septiembre de 2008, los* [PERMISIONARIOS], *operaron en el AICM bajo la figura jurídica administrativa denominada: "permiso", el cual es otorgado por la* [SCT]*; sin embargo, cuando los permisionarios conforman las agrupaciones operaron bajo las siguientes figuras jurídicas: - - - - - a) PORTO TAXI.- Contrato para efectos de Administración y Representación Común, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros de fecha 29 de mayo de 2006. - - - - - b) CONFORT.- Convenio de Persona Moral de Acceso a la Zona Federal y que para efectos de Administración y de Representación Común, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros de fecha 7 de julio de 2008, con efectos a partir del 01 de agosto del mismo año. - - - - - c) NUEVA IMAGEN.- Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación, para la Prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros de y hacia el* [AEROPUERTO] *de fecha 22 de agosto de 2008. - - - - - Lo anterior se encuentra sustentado en el* ***oficio número OF/DG-STSTT/0291/2016 de 03 de marzo de 2016*** […]".[1384]

Asimismo, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 el AICM manifestó en relación con el informe identificado con el inciso (ii): "[…] *en el oficio número DGAJ-CFCE-2016-1 de fecha 06 de enero de 2016, esa autoridad administrativa requirió a mi representada el listado de los permisionarios, con fecha y empresa a la que están asociados, misma que se adjunta al presente escrito*".[1385]

A manera de resumen se determina que con los informes anteriores las emplazadas pretenden acreditar que hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente los PERMISIONARIOS integrados en PORTO TAXI tenían contratos individuales de acceso a zona federal, y que en este sentido los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración de AICM no les resultaban aplicables por ser un criterio establecido con posterioridad a la firma de sus respectivos convenios individuales, es decir, que no podían participar de la asignación proporcional de los ciento ochenta contratos individuales de derecho de acceso, porque además, tales personas físicas no se escindieron de SITIO 300; y que así, la asignación con la que se vio beneficiada PORTO TAXI de B contratos individuales de acceso a zona

Eliminado: una palabra.

[1383] Folio 35776.
[1384] Folios 37441 y 37442.
[1385] Folio 37450.

federal [que ocurrió en febrero de dos mil nueve] no guardó ninguna relación con los acuerdos que adoptó el Consejo de Administración del AICM, pues de ser así, su hipotética participación proporcional sería mucho menor de los cincuenta contratos individuales.

En este sentido, se determinara que los anteriores informes proporcionados por el AICM, así como lo estipulado por el Consejo de Administración del AICM en el acuerdo de veintiséis de septiembre de dos mil ocho, **no son idóneos** para acreditar las pretensiones probatorias de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en virtud de las siguientes consideraciones:

1. El propio AICM manifestó en su informe que es incorrecto el señalamiento de las emplazadas respecto a que los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI eran los únicos que hasta antes de septiembre del año dos mil ocho habían suscrito convenios de acceso a zona federal, toda vez que en agosto del mismo año se habían formalizado los convenios de acceso a zona federal con CONFORT. Asimismo, posteriormente el AICM manifestó que incluso NUEVA IMAGEN suscribió su Convenio para el Establecimiento de las Características y Condiciones Generales de Operación el veintidós de agosto de dos mil ocho.

2. De los convenios de acceso a zona federal valorados previamente con el numeral **25**, cuya valoración se tiene por insertada en el presente párrafo a fin de evitar repeticiones innecesarias, así como del "*listado de los permisionarios, con fecha y empresa a la que están asociados*" proporcionado por el AICM en contestación a estos informes e identificado con el numeral **61** del presente apartado, se observa que los PERMISIONARIOS asociados a NUEVA IMAGEN, celebraron el cinco de septiembre de dos mil ocho sus respectivos convenios de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI, fecha anterior al acuerdo del Consejo de Administración del AICM de veintiséis de septiembre de dos mil ocho.

   En este sentido, de ser correcta la apreciación de las emplazadas, el acuerdo del AICM respecto de la asignación proporcional de los ciento ochenta contratos individuales de derecho de acceso tampoco le hubiera sido aplicable a NUEVA IMAGEN independientemente de que sus agremiados procedieran de la escisión de SITIO 300. Sin embargo, de acuerdo con la información proporcionada por el AICM, a cuya valoración se remite en el numera **23** de la presente resolución, NUEVA IMAGEN incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil nueve con B, en el año dos mil diez con B, en el año dos mil once con B, en el año dos mil doce con B y en el año dos mil trece con B; por lo tanto, queda demostrado que contrario a lo señalado por las emplazadas, el AICM otorgó de manera discrecional contratos de acceso a zona federal a distintas AGRUPACIONES, sin seguir una metodología o criterio uniforme.

3. Aunque la asignación de B contratos individuales de acceso a zona federal con la que se vio beneficiada PORTO TAXI en febrero de dos mil nueve, no guardara relación con los acuerdos que adoptó el Consejo de Administración del AICM el

Eliminado: ocho palabras.

veintiséis de septiembre de dos mil ocho, como lo señalan las oferentes de la prueba, ello no implica que esté justificada la conducta imputada al AICM consistente en el "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*", ni mucho menos excluye a las AGRUPACIONES de su participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1386] La imputación presuntiva realizada en el OPR no deriva exclusivamente del acuerdo que se hubiera tomado en el Consejo de Administración que señalan las emplazadas.

En virtud de los puntos antes señalados no se acredita que estuviera justificado que el AICM otorgara de manera discrecional contratos de acceso a zona federal a distintas AGRUPACIONES, sin seguir una metodología o criterio uniforme, como incorrectamente lo insinúan SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

Respecto del "*listado de los permisionarios, con fecha y empresa a la que están asociados*", se informa que estos se valoraran adelante junto con los demás anexos entregados por el AICM en la presentación de los oficios OF/DGAJ-GC1/0092/2016 y OF/DGAJ-GC1/284/2016.

(x) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe que debería proporcionar el AICM, en el que manifestara si el siete de septiembre de dos mil dos se signó algún o algunos contratos individuales de derecho de acceso a zona federal entre el AICM y cualquier PERMISIONARIO asociado a cualquiera de las AGRUPACIONES o sociedades que en esa fecha estuvieran operando en el AEROPUERTO.[1387]

Con el informe señalado anteriormente, las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *es falso que exista un contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos, ya que los contratos de acceso a zona federal con los permisionarios comenzaron a formalizarse a partir de mayo de 2006, lo que implica la improcedencia de los fundamentos utilizados para aseverar que en los instrumentos*

[1386] Página 98 del OPR.

[1387] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *es falso que exista un contrato signado el siete de septiembre de dos mil dos, ya que los contratos de acceso a zona federal con los permisionarios comenzaron a formalizarse a partir de mayo de 2006, lo que implica la improcedencia de los fundamentos utilizados para aseverar que en los instrumentos contractuales existen términos y condiciones restrictivos al incremento del parque vehicular de los permisionarios que prestan el SERVICIO DE TAXI. - - - - - Se ofrece* […] ***el informe que rinda AICM a requerimiento de esa Autoridad, en el cual manifieste si con fecha siete de septiembre de dos mil dos se signó algún o algunos contratos individuales de derecho de acceso entre AICM y cualquier permisionario*** *(persona física) asociado a cualquiera de las agrupaciones o sociedades que en esa fecha estuvieran operando* […] [énfasis añadido]". Página 20 (párrafos antepenúltimo y penúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 27 (párrafos penúltimo y último) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 25 (párrafos penúltimo y último) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32108; 32673 y 33864, respectivamente.

contractuales existen términos y condiciones restrictivos al incremento del parque vehicular de los permisionarios que prestan el SERVICIO DE TAXI [...]".[1388]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó en relación con el informe de mérito que: "*Sobre el particular, y de conformidad con lo informado por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre de esta Empresa mediante oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016, manifiesto que el siete de septiembre de dos mil dos NO se formalizo contrato alguno individual de derecho de Acceso a Zona Federal entre el AICM y cualquier permisionario (persona fisica) del SERVICIO DE TAXI asociado a cualquiera de las agrupaciones o sociedades que en esa fecha estuvieran operando en el AEROPUERTO*".[1389]

El informe anterior **no es idóneo** para acreditar la improcedencia de los fundamentos utilizados en el OPR para aseverar que en los instrumentos contractuales existen términos y condiciones restrictivos al incremento del parque vehicular, en razón de que del informe únicamente se desprende la manifestación del AICM referente a que en determinada fecha no se suscribió un contrato de acceso a zona federal; sin embargo, se reitera lo señalado en el apartado "*No existe contrato de septiembre de dos mil dos*" de la presente resolución al cual se remite a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

En este sentido, se indica nuevamente que las imputaciones realizadas en el OPR no se sostienen en un supuesto convenio celebrado el siete de septiembre de dos mil dos, ya que eso es una **interpretación aislada** del OPR, que no toma en consideración los demás elementos que sustentan el OPR, la imputación en contra de dichos agentes económicos y las razones por las cuales fueron emplazados.

En este sentido, con independencia de que pudiera existir una cita errónea de la fecha de un contrato en el OPR y que de cualquier forma el folio citado llevara al contrato correspondiente, existen otros elementos analizados en el OPR: (i) los **doscientos once convenios** y sus respectivas modificaciones que celebró el AICM con los PERMISIONARIOS;[1390] y (ii) los convenios y sus respectivas modificaciones que celebró el AICM con cada una de las AGRUPACIONES.[1391]

[1388] Página 20 (antepenúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 27 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 25 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB.

[1389] Folio 35777.

[1390] Véase la valoración de dichos convenios, identificada con el numeral "*24*" del apartado identificado como "*A. Análisis de las pruebas que sustentan las imputaciones del OPR*", cuya valoración y análisis se adminicula con la valoración del presente informe.

[1391] Véase la valoración de dichos convenios, identificada con el numeral "*25*" del apartado identificado como "*A. Análisis de las pruebas que sustentan las imputaciones del OPR*", cuya valoración y análisis se adminicula con la valoración del presente informe.

Valoración de los documentos anexos presentados con los oficios OF/DGAJ-GC1/0092/2016 y OF/DGAJ-GC1/284/2016 del AICM:

Como se mencionó previamente en el análisis de la presente prueba, el AICM presentó diversos anexos a sus oficios OF/DGAJ-GC1/0092/2016 y OF/DGAJ-GC1/284/2016, mismos que a continuación se valoraran individualmente de acuerdo a su especial naturaleza.

50. Documentales privadas[1392] consistentes en copias certificadas por la titular de la notaría pública número ciento treinta y cinco del Estado de México de los documentos denominados: 1) "*Manual General de Organización*" del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y del AICM, que según el propio AICM estaba vigente al veintinueve de mayo de dos mil seis;[1393] y 2) "*Manual General de Organización*" del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y del AICM, que a decir del AICM estaba vigente al primero de junio de dos mil doce;[1394] ambos documentos fueron presentados en la OFICIALÍA el veintidós de enero de dos mil dieciséis como anexos del oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 del AICM.

PORTO TAXI ofreció dichas documentos con el objeto de acreditar que: "[el] *AICM es quien establece el clausulado de los contratos de Acceso a la Zona Federal y sus modificatorios que celebra con los permisionarios o concesionarios de manera unilateral.* [...] *Que* [COCOSA] *es quien tiene como función de establecer las bases normativas, lineamientos, integración, políticas de actuación y funciones de sus integrantes.* [...] *Que "COCOSA" es quien contribuye a reglamentar, homogenizar y transparentar las decisiones, respecto a la formalización y administración de los instrumentos jurídicos de arrendamiento, y prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, que deriven ingresos del para el* [AICM] [...] *Que "COCOSA" tiene a su cargo la elaboración y renovación de los contratos y convenios que solicitan los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios incluyendo en dichas propuestas las condiciones económicas que se aplicarán en los instrumentos jurídicos*".[1395]

Los documentos señalados en el presente numeral al haberse presentado en copia certificada, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE, son documentales privadas en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que otorgan los artículos 197, 203, 204, 205 y 208 del mismo ordenamiento, en virtud de que cumplen con el requisito previsto en el artículo 217 de éste, ya que el documento contiene una certificación de un fedatario público que tuvo a la vista el documento original del cual se tomó la copia certificada, dándole así el carácter de una documental privada. En este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC, forma prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

[1392] Folios 35781 a 36010 y 36259 a 36498.
[1393] Folios 35781 a 36010.
[1394] Folios 36259 a 36498.
[1395] Páginas 73 (párrafos penúltimo y último) y 74 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folios 31714 y 31715.

Del análisis realizado al "*Manual General de Organización*" vigente al veintinueve de mayo de dos mil seis, así como del vigente al primero de junio de dos mil doce, se observa que en ambos manuales la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios tiene dentro de sus atribuciones "*Proponer ante el COCOSA, la elaboración y renovación de los contratos y convenios que soliciten los arrendatarios y prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios incluyendo en dichas propuestas las condiciones económicas que se aplicarán en los instrumentos jurídicos*".[1396] En este sentido, se remite a las emplazadas a lo señalado en el apartado "*El AICM es quien fija las condiciones en los contratos*" en el cual se determinó que la pretensión probatoria de PORTO TAXI es fundada.

51. Documental privada[1397] consistente en copia certificada del MANUAL DE SERVICIOS, que según el AICM se encuentra vigente.

Con dicha prueba, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN[1398] pretenden acreditar que: "*no es necesario tener formalizado con dicho concesionario contrato de acceso alguno, ni mucho menos es condicionante para prestar el SERVICIO DE TAXI el estar autorizado para hacer uso de la BOLSA DE TAXI y ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO, ya que como se ha explicado, dicho servicio se puede prestar bajo diferentes circunstancias de las actuales. Prueba de que el derecho de acceso y estacionamiento no son requisitos sine qua non para la prestación del SERVICIO DE TAXI, es que cualquier permisionario de la SCT, en los términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que desea utilizar la infraestructura de la Terminal Aérea para la prestación de sus servicios, puede hacer uso de la figura de acceso esporádico establecido en el* [MANUAL DE SERVICIOS]*, en su Giro 16.- Trasportación Terrestre de la propia administración de AICM*".[1399]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 señalado previamente, el AICM manifestó: "*En atención a lo solicitado, se adjunta al presente la* [...] *copia certificada del* [MANUAL DE SERVICIOS] [...] [énfasis añadido]".[1400] Sin embargo, mediante acuerdo de veintitrés de febrero, se reiteró al AICM que presentara nuevamente el mismo, toda vez que el documento presentado se encontraba incompleto. En este sentido, mediante oficio OF/DGAJ-GC1/284/2016 entregado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, volvió a presentar el "[MANUAL DE SERVICIOS].

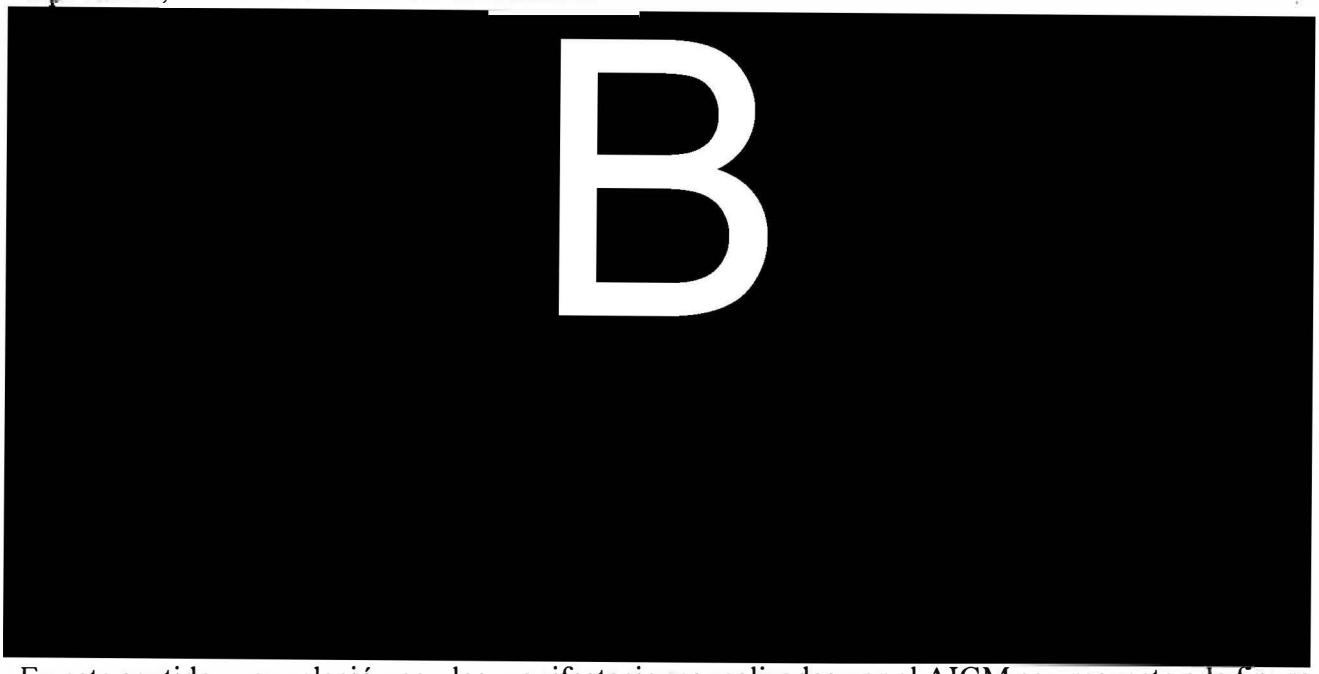
El documento señalado en el presente numeral al haberse presentado en copia certificada, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE, es una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, se le da el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205 y 208 del mismo ordenamiento, en virtud de que cumple con el requisito previsto en el artículo

---

[1396] Folios 35886 y 36364, respectivamente.
[1397] Folios 37498 a 37570.
[1398] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba en sus escritos de contestación al OPR de acuerdo a lo siguiente: "[...] *Se ofrece como prueba la documental consistente en el informe que rinda AICM a requerimiento de esa Autoridad, a efecto de que proporcione el referido* [MANUAL DE SERVICIOS]*, así como que manifieste quienes son los beneficiarios de la figura de acceso esporádico señalada como Giro 16.- Transportación Terrestre y en qué casos se aplica.* [...]". Página 13 (párrafo cuarto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 16 (párrafo tercero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32101, 32644 y 33855, respectivamente.
[1399] Página 13 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 18 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 16 (primer párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB.
[1400] Folio 35775.

217 de éste, ya que el documento contiene una certificación de un fedatario público que tuvo a la vista el documento original del cual se tomó la copia certificada, dándole así el carácter de una documental privada. En este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC, forma prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

Del análisis realizado al [MANUAL DE SERVICIOS], se observa que en dicho catálogo se establece en el giro "*16.- Transportación terrestre*" la contraprestación por el subgiro identificado como acceso esporádico, como a continuación se muestra:[1401]



Eliminado: una imagen.

En este sentido, y en relación con las manifestaciones realizadas por el AICM con respecto a la figura de acceso esporádico, a las cuales se remite respecto del informe identificado con el inciso (v) del apartado "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", la presente prueba **no es idónea** para acreditar los hechos señalados por las emplazadas, pues si bien es cierto que existe una figura que permite el acceso esporádico sin necesidad de tener suscrito un contrato de acceso a zona federal, como su nombre lo indica, éste es un un caso excepcional del SERVICIO DE ACCESO, pero de ninguna manera implica que quien hace uso de dicha figura pueda prestar el SERVICIO DE TAXI.

En la parte correspondiente del MANUAL DE SERVICIOS únicamente consta el importe a pagar en favor del AICM por la contraprestación de dicha figura excepcional del SERVICIO DE ACCESO; sin embargo, lo anterior no implica que quien haga uso de dicha figura pueda prestar regularmente el SERVICIO DE TAXI, ni mucho menos que para prestar el SERVICIO DE TAXI no se necesite tener firmado contrato de acceso a zona federal o no utilizar las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS y ESTACIONAMIENTO.

[1401] Folio 37546.

En este sentido, como ha quedado demostrado previamente, para prestar el SERVICIO DE TAXI las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS y ESTACIONAMIENTO son necesarias, pues el AICM como concesionario del AEROPUERTO es el encargado de proporcionar dichos servicios aeroportuarios, y por lo tanto está en posibilidad de establecer la manera en que presta dichos servicios, siempre que se observe la normativa aplicable; al respecto se tienen por insertados en el presente párrafo el análisis realizado en los informes identificados con los incisos (iii), (iv) y (v) del apartado "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", con el fin de evitar repeticiones innecesarias.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar con esta prueba SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, así como los señalamientos realizados por el AICM en contestación al informe solicitado, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".

Por otro lado, esta autoridad no deja de observar que el propio del MANUAL DE SERVICIOS estipula que: "[redacted] [énfasis añadido]".[1402]

Asimismo, en el "***DIAGRAMA*** *DE FLUJO* ***DEL PROCEDIMIENTO PARA LA FORMALIZACIÓN DE CONTRATOS DE ACCESO A ZONA FEDERAL****, REVISIÓN DE EQUIPAJE FACTUDADO Y ARRENDAMIENTO CON LINEAS AEREAS, PRESTADORES DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, ENTIDADES PÚBLICAS Y CONVENIOS DE COLABORACIÓN*" del MANUAL, así como en la descripción narrativa del proceso señalado, se establece principalmente lo siguiente:

1. Que el cliente "[redacted]".

2. En el numeral ocho, la Subdirección de Atención a Clientes "[redacted]

3. Acto seguido, de acuerdo con el numeral nueve, la Gerencia de Atención de Servicios Complementarios: "[redacted]

Eliminado: cinco renglones y setenta y ocho palabras.

[1402] Folio 37507.

4. En el numeral doce se determina que el COCOSA: "[redacted], además de ser el organismo que finalmente autoriza o niega la celebración del respectivo instrumento jurídico.

5. Posteriormente, de acuerdo con el numeral dieciséis "*B*", se "[redacted]".[1403]

Derivado de lo anterior, se observa que en el proceso de celebración de los contratos de acceso a zona federal, estos únicamente son aprobados por el COCOSA si previamente el agente económico solicitante del SERVICIO DE ACCESO acepta las condiciones económicas y/o tarifas propuestas, restringiendo así la posibilidad de negociación para las AGRUPACIONES o PERMISIONARIOS; es decir, si estos agentes económicos desean obtener el SERVICIO DE ACCESO para estar en posibilidades de ofrecer el SERVICIO DE TAXI, deben forzosamente firmar un contrato en el que las condiciones, normativamente hablando, son establecidas por el AICM como agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE.

52. Documental privada[1404] consistente en copia certificada por el titular de la notaría pública número quince del DF del documento denominado "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2008*".

SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba el informe que debería proporcionar el AICM, a efecto de presentar el original o copia certificada del documento que contenga la sesión del Consejo de Administración de AICM, celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho.[1405]

Con dicha prueba, las emplazadas pretenden acreditar que no se incrementó el padrón vehicular, sino que únicamente se dio cobertura a las UNIDADES necesarias, previamente acordadas por el Consejo de Administración del AICM, en los términos siguientes: "[…] *la asignación de contratos individuales de acceso obedece a las circunstancias y condiciones particulares de cada agrupación, pero en función de lo que determina cada uno de los permisionarios (persona física) que la conforman y que a libre voluntad y decisión determinan a que agrupación pertenecer. - - - - - Más aún, debe decirse que el Consejo de*

Eliminado: veintisiete palabras.

[1403] Folios 37529 a 37533 (páginas 32 a 36 del MANUAL).

[1404] Folios 36867 a 36906

[1405] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicha prueba en sus escritos de contestación al OPR de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Más aún, debe decirse que* ***el Consejo de Administración de AICM, en su sesión del 26 de septiembre de 2008, aprobó el acuerdo*** *mediante el cual se cerró el padrón vehicular de taxis en 1,622 unidades,* […] ***Lo anterior puede ser corroborado con la documental que contenga el punto de acuerdo del Consejo de Administración de AICM antes referido y que por tratarse de un documento que obra en los archivos de este último, desde este momento se solicita que se le requiera a AICM por parte de esa Autoridad y que se ofrece como prueba*** […] [énfasis añadido]". Páginas 16 (último párrafo) y 17 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 22 (último párrafo) y 23 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 20 (último párrafo) y 21 (primer párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32104 a 32105; 32668 a 32669 y 33859 a 33860, respectivamente.

Administración de AICM, en su sesión del 26 de septiembre de 2008, aprobó el acuerdo mediante el cual se cerró el padrón vehicular de taxis en B *unidades, las cuales en esa época estaban repartidas entre PORTO TAXI* B *SITIO 300* B *CONFORT* B *NUEVA IMAGEN* B *EXCELENCIA* B *y* B *NUEVOS CONTRATOS individuales que serían distribuidos entre SITIO 300, NUEVA IMAGEN, CONFORT y posteriormente YELLOW, lo que implica que no es factible que se pretenda exigir la existencia de una metodología o criterio, cuando en realidad no existió un incremento de las unidades que prestan el SERVICIO DE TAXI como lo interpreta esa Autoridad, sino que se dio la cobertura de las unidades que hacía falta incorporar al referido servicio para completar el número de unidades con las que se cerró el padrón vehicular a septiembre de 2008, lo que implica que durante el periodo de investigación del presente expediente, no tuvo verificativo ningún incremento del padrón vehicular, lo que hace improcedente tal señalamiento por parte de esa Autoridad* [...] [énfasis añadido]".[1406]

Al respecto, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 el AICM manifestó: "*En atención a lo solicitado, se adjuntan al presente las copias certificadas de la* [sic] *"ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2008"* [...]".[1407]

Ahora bien, en el acta de la tercera sesión ordinaria del Consejo de Administración del AICM, celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, se indica lo siguiente:

> "[...] *En este orden de ideas, el* A [Subdirector de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la SCT], ***consideró*** *oportunos los términos en que se dio esa subasta* [la Subasta Pública SP-03/2008], *asimismo, en lo que respecta al señalamiento del informe presentado, de* ***que además de la parte proporcional de los*** B ***nuevos contratos individuales que pudieran corresponderle para la división de SITIO 300, se le asignen*** B ***contratos individuales adicionales****, consideró, que Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., no puede tener un número ilimitado de empresas ofreciendo el servicio de taxis, por lo que estimó conveniente restringirlo de alguna manera, agregando, que* ***no se explica cual es el cambio por el que antes se realizó una subasta pública para asignar estas 300 unidades que se mencionan y ahora 180 van a ser asignadas en forma directa.***
>
> *Sobre el particular, el* A, entonces Director General del AICM], *comentó, que la asignación directa del acceso de estas* B *unidades a SITIO 300, obedece a un estímulo para que esta asociación acepte dividirse y así resolver este problema, sin dejar de resaltar que SITIO 300, solicitaba un número de* B *vehículos y que fue en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes donde se acordó autorizarle este número de vehículos, con la condición de que tienen que dividirse de acuerdo a lo señalado en el informe presentado.*
>
> *Bajo este esquema, el* A *preguntó, el sustento legal para este procedimiento, a lo que el* A *dio respuesta en el sentido de que no existe, destacando, que ni siguiera se tiene un supuesto legal en el que establezca que la adjudicación de este servicio debe ser a través del procedimiento de subasta pública, por lo que la entidad podría haber*

Eliminado: treinta y cinco palabras.

[1406] Páginas 16 (último párrafo) y 17 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 22 (último párrafo) y 23 (primer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 20 (último párrafo) y 21 (primer párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB.
[1407] Folio 35776.

adjudicado en forma directa, sin dejar de mencionar, que toda esta operación se ha sustentado en un marco de negociación.

Con base en lo anterior, el A *preguntó, que si dentro de esta tesitura el fin es brindar a la entidad la posibilidad para que otras empresas presten el servicio, a lo que el* A A *dio respuesta en sentido afirmativo, resaltando, que esta situación tendría lugar, como en el caso de los* B *agremiados de SITIO 300, que ya se separaron de dicha asociación, conformando una nueva agrupación, solicitando en consecuencia a la entidad en términos de lo acordado, la autorización del acceso para la prestación de este servicio de taxi de las* B *unidades que le corresponden.*

En este tenor, el A *solicitó, se precisara los motivos por los cuales la entidad señala que podría asignar más vehículos, informando al respecto el* A ***que en el caso de que se observe que ya no son suficientes los vehículos para prestar el servicio, se hará un estudio mediante el cual se dictamine que efectivamente se tiene la necesidad de incrementarlos para que esta terminal aérea opere de manera eficiente, destacando, que si se da este supuesto se llevará acabo la asignación de los mismos mediante subasta pública correspondiente,*** *sin dejar de mencionar, que de acuerdo a los cálculos, esta situación pudiera tener lugar en 3 o 4 años aproximadamente.*

El A *en virtud de lo expuesto, estimó, que esta problemática no ha terminado, ya que el acceso de 180 vehículos que se consideraron otorgarle a SITIO 300, no le son suficientes, atendiendo a que han solicitado un número de* B

Sobre el particular, el A *señaló, que efectivamente ellos solicitan* B *accesos para la prestación del este servicio, lo cual no se va a autorizar, precisando,* ***que la entidad les propuso, la autorización de 1000, informándoles, que el día que iniciaran la prestación del servicio, se iban a tener 2300 vehículos, a lo cual manifestaron que esta situación no les convenía, sin dejar de mencionar, que efectivamente esta consideración no les es conveniente, ya que con mayor número de unidades que tengan para prestar el servicio, les tocan menos viajes por día a cada operador.***

El A *preguntó, si de acuerdo a lo señalado, la asignación de esto* B *accesos se dará hasta el momento en que estén de acuerdo, a lo que el* A *dio respuesta en sentido afirmativo, agregando, que* ***en el caso de que no tenga lugar esta negociación, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., tiene previsto llevar a cabo el Plan "C", que consiste en subastar estos accesos con la posibilidad, como último recurso, de contemplar el número que corresponde a las 700 unidades con las que vienen operando,*** *sin dejar de mencionar, que esta situación ocasionaría un enfrentamiento, en virtud de que ni siquiera podrían entrar a trabajar en esta terminal aérea.*

[…]

El A [Director de Asuntos Jurídicos de ASA], ***por lo que toca al señalamiento de que no existe un fundamento legal respecto de las acciones que se han adoptado en la atención a este tema, precisó, que el soporte legal es la Ley de Prácticas Monopólicas*** [sic], *ya que la situación de SITIO 300 sería una práctica monopólica en contra de dicho ordenamiento legal,* ***en virtud de que el mismo permite a las empresas tomar acuerdos que impidan este tipo de prácticas*** *y que en este contexto, sí existe, ya que hubo una recomendación de la Comisión Federal de Competencia (COFECO), en cuanto a que la asignación del servicio de taxis ya no se otorgara a SITIO 300 y que en tal sentido, a contrario sensu, se entiende que si se permite la práctica monopólica se estaría violentando la citada ley.*

El A *señaló, que atendiendo dicha recomendación, es por lo que se ha llevado todo este procedimiento; sin embargo, comentó, que de acuerdo a su consideración, la pregunta del* A

Eliminado: cincuenta y un palabras.

[A] *consistió en conocer con base en que ley se están otorgando a SITIO 300 los* [B] *contratos individuales de acceso a zona federal mencionados dentro del informe.*

Asimismo, comentó, que ***todas estas asignaciones tienen lugar principalmente atendiendo las negociaciones*** *que se han informado.*

En este orden de ideas, el [A] *señaló, que con estas acciones justamente se está rompiendo la práctica monopólica que ha tenido SITIO 300* [...] [énfasis añadido]".[1408]

En razón de lo antes transcrito se observa que en ninguna parte del acta, el Consejo de Administración del AICM "*cerró*" el "*padrón vehicular*" o acordó dar "*cobertura de las unidades que hacía falta incorporar al referido servicio para completar el número de unidades*" hasta llegar a [B] [B] UNIDADES, como incorrectamente lo señalan y pretenden probar SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB; por el contrario, se determinó que en caso de que las UNIDADES ya no fueran suficientes para prestar el SERVICIO DE TAXI, posterior al estudio técnico que lo confirme, la asignación de vehículos se llevaría a cabo mediante subasta pública; en razón de lo anterior dicha prueba **no es idónea** para acreditar las pretensiones probatorias de las emplazadas.

Por otro lado, esta autoridad no deja de observar que en el propio documento analizado se estableció que el AICM asignó ciento ochenta contratos a SITIO 300 y las agrupaciones que se desprendieron de ésta –NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB–, confirmando así la conducta consistente en el "*establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*"; incluso el entonces director general del AICM señaló que "[...] ***la entidad les propuso, la autorización de 1000*** [UNIDADES]", lo cual si bien es cierto no ocurrió inmediatamente, el incremento de UNIDADES ocurrió paulatinamente en los años siguientes, de acuerdo a lo estipulado por el propio AICM en la prueba señalada con el numeral **23** de la presente resolución.

El documento señalado en el presente numeral al haberse presentado en copia certificada, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE, es una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, y se le da el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205 y 208 del mismo ordenamiento, en virtud de que cumple con el requisito previsto en el artículo 217 de éste, ya que el documento contiene una certificación de una autoridad que tuvo a la vista el documento original del cual se tomó la copia certificada, dándole así el carácter de una documental privada. En este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC, forma prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor. Asimismo, al ser un documento proporcionado por el propio AICM, con fundamento en el artículo 210 del CFPC, este prueba en su contra.

No obstante, se observa que las manifestaciones realizadas por el Director General del AICM implican asimismo una confesión en términos de los artículos 93, fracción I, y 95 del CFPC, por lo que se le confiere el valor probatorio descrito en los artículos 96, 197, 199 y 200 del CFPC, y constituye prueba plena respecto de la realización de la conducta del AICM consistente en el

[1408] Folios 36875 a 36877.

Eliminado: trece palabras.

"*establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*", con lo cual confirma las imputaciones presuntivas realizadas en el OPR.

53. Documental privada[1409] consistente en copia certificada por la titular de la notaría pública número ciento treinta y cinco del Estado de México del CONVENIO TRANSACCIONAL.

Con dicha prueba SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN pretenden a acreditar que el AICM decidió: "[…] *exentarle* [a EXCELENCIA] *del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluidas las de pago, con la finalidad de enviar el mensaje a los permisionarios (personas físicas) asociados a* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN], *de que los nuevos competidores tendrían condiciones preferentes y un mejor posicionamiento en el mercado del SERVICIO DE ACCESO. Evidencia incontrovertible de esta situación, lo representa el convenio de reconocimiento de adeudo y forma de pago, jamás cumplido por EXCELENCIA, mediante el cual AICM pacta condiciones a tal grado preferenciales que incluso, le otorgan a EXCELENCIA un plazo de pago mayor al de la propia vigencia del contrato respectivo. - - - - - Se ofrece como prueba la documental consistente en el informe que esa Autoridad requiera a AICM y donde se proporcione copia del Convenio Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago celebrado con EXCELENCIA en fecha 5 de agosto de 2013,* […]".[1410]

En este sentido, mediante el oficio número OF/DGAJ-GC1/0092/2016 el AICM manifestó: "*En atención a lo solicitado, se adjunta al presente como ANEXO CINCO, copia certificada del* [CONVENIO TRANSACCIONAL] […]".[1411]

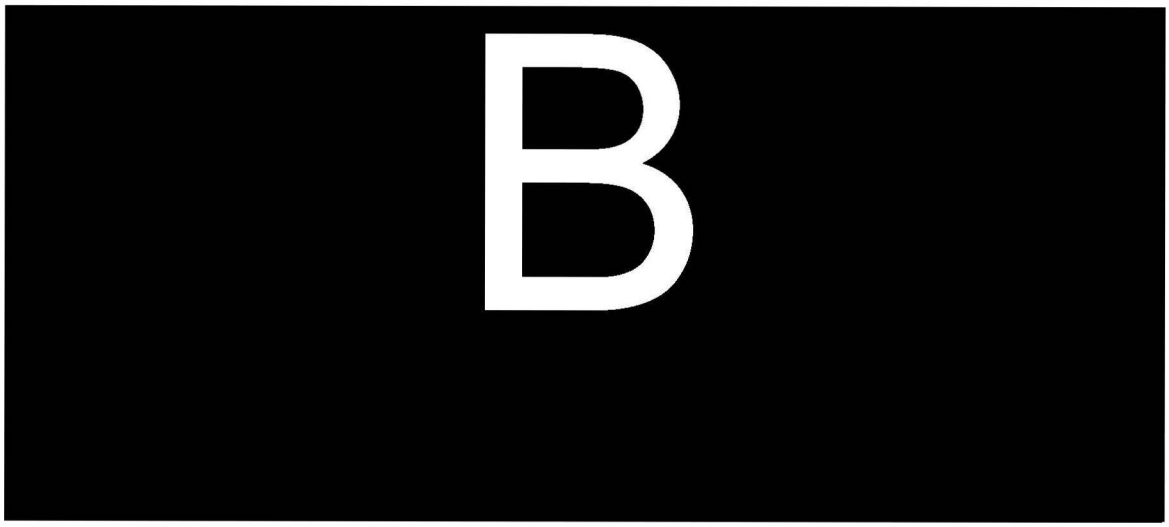
El documento señalado en el presente numeral al haberse presentado en copia certificada, con fundamento en los artículos 34 bis *in fine* de la LFCE, es una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, y se le da el valor que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 205 y 208 del mismo ordenamiento, en virtud de que cumple con el requisito previsto en el artículo 217 de éste, ya que contiene una certificación de un fedatario público que tuvo a la vista el documento original del cual se tomó la copia certificada, dándole así el carácter de una documental privada. En este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC, forma prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de sus autores. Asimismo, al ser un documento proporcionado por el propio AICM, con fundamento en el artículo 210 del CFPC, este prueba en su contra.

Del análisis realizado al CONVENIO TRANSACCIONAL, se observa lo siguiente:

[redacted] B

Eliminado: un párrafo.

[1409] Folios 36965 a 36980.
[1410] Página 33(último párrafo) y 34 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 44 y 45 de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 42 de la contestación al OPR de YELLOW CAB.
[1411] Folio 35778.



Eliminado: un párrafo.

En razón de lo anterior, la documental pública de merito **no es idónea** para demostrar las pretensiones probatorias de las emplazadas, es decir, que el AICM decidió exentar a EXCELENCIA del cumplimiento de sus obligaciones de pago; por el contrario, del contenido del convenio se desprende que EXCELENCIA reconoció un adeudo por diversos conceptos en favor del AICM, dentro de los que se encuentra el derecho por acceso a zona federal, así como la intención de las partes en regularizar el adeudo materia del convenio y los plazos y condiciones que para ello convinieron.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar con esta prueba SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, así como los señalamientos realizados por el AICM en contestación al informe solicitado, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1413] En este aspecto, se remite al análisis de los argumentos respectivos, para evitar repeticiones innecesarias.

54. Documental privada[1414] consistente en original del oficio número OF/DG-STSTT/00100/2016 de veintiuno de enero de dos mil dieciséis, emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM.

Dicho documento se presentó como anexo del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 presentado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en los incisos (iii) y (ix) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

[1412] Folio 36971.
[1413] Página 98 del OPR.
[1414] Folios 37451 a 37453.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC forma prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

55. Documental privada[1415] consistente en el original del oficio número OF/DG-ADT2/00272/2010 de doce de marzo de dos mil diez, emitido por el Subdirector de Administración de Terminal dos.

Dicho documento se presentó como anexo del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 presentado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en el inciso (iii) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido; en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC hace prueba de los hechos mencionados en él, sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

56. Documentales privadas[1416] consistentes en los comunicados en original de veintiséis de febrero y de doce de marzo, ambos de dos mil diez, mediante los cuales el representante legal de EXCELENCIA informó la supuesta desocupación de la BOLSA DE TAXIS.

Dichos documentos se presentaron como anexos del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 presentado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en los incisos (iii) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

En este sentido, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituyen documentales privadas en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204 y 208 de ese ordenamiento.

Al tratarse de documentos privados, éstos no conllevan de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC forman prueba de los hechos mencionados en ellos sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

[1415] Folio 37454.
[1416] Folios 37455 a 37459.

57. Documental privada[1417] consistente en el original del oficio número OF/DG-STSTT/0291/2016 de tres de marzo de dos mil dieciséis, emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM.

Dicho documento se presentó como anexo del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 presentado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en el inciso (ix) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC forma prueba de los hechos mencionados en él sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

58. Documental privada[1418] consistente en el original del oficio número OF/DG-STSTT/0069/2016 de quince de enero de dos mil dieciséis, emitido por el Subdirector de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM.

Dicho documento se presentó como anexo del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 presentado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar el informe contenido en el inciso (iv) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC forma prueba de los hechos mencionados en él sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

59. Documental pública[1419] consistente en copia certificada de veintinueve fojas de los autos del juicio de amparo [redacted] del Juzgado [redacted] de Distrito en Materia Administrativa del DF.

Dicho documento se presentó como anexo del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 entregado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en el inciso (vii) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y*

Eliminado: dos palabras.

[1417] Folios 37460 a 37462
[1418] Folios 37463 a 37467.
[1419] Folios 37468 a 37497.

NUEVA IMAGEN a cargo del AICM", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Las fojas de los autos del juicio de amparo B se presentaron toda vez que dentro de estos autos constan los oficios: (1) 4.2.1.1./0097/2014 de ocho de enero de dos mil catorce, emitido por la Directora del Centro Metropolitano de Autotransporte de la DGAF y dirigido al Director General del AICM;[1420] (2) DG/0012/2014 de diecisiete de enero de dos mil catorce;[1421] y (3) DG/0041/2014 de fecha diecinueve de marzo de dos mil catorce,[1422] los dos últimos emitidos por el Director General del AICM y dirigidos a la Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte de la DGAF; que obran dentro de los autos del juicio de amparo B del Juzgado B de Distrito en Materia Administrativa del DF.

Así, el documento valorado en el presente numeral, con fundamento en el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, es una documental pública en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituyen prueba plena únicamente respecto del contenido del mismo.

60. Documentales privadas consistentes en los originales de los oficios: (1) SRF/GCC/0095/2016 de primero de marzo de dos mil dieciséis;[1423] y (2) SRF/GCC/0038/2016 de quince de enero de dos mil dieciséis,[1424] ambos emitidos por la Gerente de Crédito y Cobranza del AICM.

Dichos documentos se presentaron como anexos del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 presentado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en el inciso (viii) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituyen documentales privadas en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 208 y 210 de ese ordenamiento.

Al tratarse de documentos privados, éstos no conllevan de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC forman prueba de los hechos mencionados en ellos sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

61. Documental privada[1425] consistente en el original del "*listado de permisionarios, con fecha y empresa a la que están asociados*", emitido por la Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre del AICM.

Eliminado: tres palabras.

[1420] Folio 37492.
[1421] Folio 37493.
[1422] Folios 37495 y 37496.
[1423] Folios 37571 a 37695.
[1424] Folios 37696 a 37697.
[1425] Folios 37698 a 37731.

Dicho documento se presentó como anexo del oficio número OF/DGAJ-GC1/284/2016 entregado en la OFICIALÍA el ocho de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar los informes contenidos en el inciso (ix) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo del AICM*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituye una documental privada en términos de los artículos 93, fracción III, y 133 del CFPC, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 197, 203, 204, 208 y 210 de ese ordenamiento. Al tratarse de un documento privado, éste no conlleva de manera intrínseca la prueba plena de su contenido, en este sentido, de conformidad con el artículo 203 del CFPC forma prueba de los hechos mencionados en él sólo en cuanto sean contrarios a los intereses de su autor.

Requerimiento de información formulado a la DGAF.

62. Documentales públicas[1426] consistentes en los desahogos al requerimiento de información formulado a la DGAF mediante oficio DGAJ-CFCE-2015-084 de dieciséis de diciembre de dos mil quince, con motivo del desahogo de la prueba documental "*vía informe*" ofrecida a su cargo por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.

El dos de febrero de dos mil dieciséis fue presentado en la OFICIALÍA el original del oficio número 4.2.2.1.-000404/2016, con anexo,[1427] signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos dependiente de la DGAF, por medio del cual pretendió dar contestación al requerimiento señalado.[1428]

Asimismo, el cuatro de marzo de dos mil dieciséis, fue presentado en la OFICIALÍA, el original del oficio número 4.2.2.1.-001006/2016, con anexos,[1429] signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos dependiente de la DGAF, por medio del cual, entre otras cosas, contestó al acuerdo de veintitrés de febrero de dos mil dieciséis en el que se reiteró el contenido del oficio DGAJ-CFCE-2015-084.[1430]

Los oficios identificados con los números 4.2.2.1.-000404/2016 y 4.2.2.1.-001006/2016, con los que la DGAF presentó los "*informes*" a su cargo y dio contestación al requerimiento de información y documentos formulado mediante DGAJ-CFCE-2015-084 de dieciséis de diciembre de dos mil quince, con motivo de las pruebas ofrecidas por PORTO TAXI, SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; de conformidad el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituyen documentos públicos en

---

[1426] Folios 37195 a 37198 y 37339 a 37362.
[1427] Dicho anexo consistió en la copia simple del oficio DG/0012/2014 de diecisiete de enero de dos mil catorce emitido por el entonces Director General del AICM.
[1428] Folios 37195 a 37198.
[1429] Dichos anexos consistieron en: 1) copia simple del Oficio No. 4.2.1.1./628/2016 de primero de marzo de dos mil dieciséis emitido por el Director del Centro Metropolitano de Autotransporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y 2) copias simples de diez oficios emitidos a nombre del AICM, en los que a dicho de la Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; se emitió "*opinión en forma negativa*" para la prestación del servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO.
[1430] Folios 37339 a 37362.

términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituyen prueba plena respecto de los hechos legalmente afirmados por la autoridad de que proceden.

En este sentido, por cuestión de orden y método, a continuación se valorará de manera conjunta el desahogo al requerimiento de información formulado a la DGAF, haciendo énfasis en cada uno de los informes solicitados por las agrupaciones oferentes de los mismos y los hechos que estas pretenden probar. Posteriormente se hará la valoración de los documentos presentados como anexos con los que la DGAF sustenta sus informes.

Valoración de los informes ofrecidos por PORTO TAXI a cargo de la DGAF:

(i) PORTO TAXI ofreció como prueba el informe que debería proporcionar la SCT por conducto de la DGAF,[1431] a efecto de que señalara si alguna persona física o moral ha solicitado permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI, y de ser el caso, manifestara si se les han otorgado o no dichos permisos. En caso de que su respuesta sea negativa, se solicitó señalara la razón de dicha negativa.[1432]

Con el informe referido, PORTO TAXI pretende acreditar que: "[…] *la suscripción de los contratos y convenios para el Acceso a la Zona Federal y sus convenios modificatorios, en sí mismos no obstaculizan de modo alguno la libre competencia,* […y que…] *aun cuando de los mismos se desprenda que al incrementarse el parque vehicular se preferirá a las agrupaciones que ya prestan el servicio de taxi en el AICM, esto no significa que se estén imponiendo barreras que impidan la entrada de otros competidores,* […] *pues esos "posibles competidores" deben previamente reunir una serie de requisitos establecidos por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, para que posteriormente busquen la "anuencia" del AICM* […y que…] *no es posible que la existencia de "posibles competidores" traiga como consecuencia directa e inmediata su entrada al mercado, pues debe además atenderse a la demanda del servicio y diversas consideraciones técnicas, pues podría caerse en la "sobresaturación" del servicio, bajo la premisa falsa de una libre concurrencia* […]".[1433]

Al respecto, mediante el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 señalado previamente, la DGAF manifestó lo siguiente: "*Sobre el punto en particular, previa solicitud, la dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte mediante oficio 4.2.1.1.-93/2016 de 18 de enero del año en curso,*

[1431] En su escrito de contestación al OPR, PORTO TAXI manifestó haber solicitado dicho informe a la SCT, y pidió que en caso de negativa: "*se gire el oficio a dicha SECRETARIA* [sic] *para que se sirva remitirla por orden de esta H. Comisión*". Sin embargo, en el anexo que PORTO TAXI acompañó a su contestación al OPR, se advirtió que la solicitud de dicho informe fue presentada ante la DGAF el veintiséis de agosto de dos mil quince, según acuse que obra en el expediente de mérito. Folio 31734.

[1432] PORTO TAXI ofreció dicho informe dentro de su escrito de contestación al OPR, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *ofrezco de mi parte las siguientes: PRUEBAS* […] *12. LA DOCUMENTAL PÚBLICA consistente el informe por escrito solicitado a la SECTRETARIA* [sic] *DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES en el que solicite* [sic] *me informara por escrito, si alguna persona física o moral ha solicitado permiso para poder prestar el servicio público de taxi dentro de la Zona Federal del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, previos requisitos reunidos por esa Secretaría, y si se les ha otorgado o no dicho permiso; y en caso de negativa, deberá señalar la razón de ésta* […] [énfasis añadido]". Página 80 (últimos dos párrafos) de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 31721.

[1433] Página 81 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 31722.

informo lo siguiente: "RESPUESTA: Esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo, ***si ha recibido solicitudes de permisos*** *tanto por parte de personas físicas como de personas morales, y en* ***algunos casos se han otorgado los permisos y en otros casos se han negado. Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros*** [...] [énfasis añadido]".[1434]

Posteriormente, en relación con el informe que nos ocupa, mediante oficio 4.2.2.1.-001006/2016 señalado previamente, manifestó: "[...] *Me permito hacer referencia al oficio* [...], *mediante el cual se reiteró el contenido del requerimiento de información y/o documentos contenido en el oficio DGAJ-CFCE-2015-084 a fin de proporcionar una respuesta* [...]. *Sobre el particular, le informo que previa solicitud, el Director del Centro Metropolitano de Autotransporte indicó lo siguiente: "Al respecto, le informo que esta Dirección del Centro Metropolitano a mi cargo,* ***si ha recibido solicitudes de permisos para operar el servicio de Transportación Terrestre de Pasajeros de y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, tanto de personas físicas como de personas morales, y en algunos casos se han otorgado los permisos y en otros se han negado, esto último en razón de que el Administrador del Aeródromo a*** [sic] ***emitido la opinión en forma negativa.*** *- - - - - Se anexa la relación de permisos proporcionada por la Dirección de Innovación Tecnológica de operación de Sistemas, de esta Unidad Administrativa, correspondientes al periodo 2012 a la fecha, ya que de acuerdo a lo manifestado por dicha área es a partir del año 2012 que se actualizó la base de datos del autotransporte federal, asimismo anexo copia de los oficios que se localizaron en el archivo de área de pasaje, a través de los cuales el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite la opinión en forma negativa.* [...] *Por lo precisado anteriormente y en atención al requerimiento, se adjuntan anexos que constan de 22 fojas al presente informe, a fin de que esa autoridad tenga por atendido el requerimiento de mérito.* [...]".[1435]

Derivado del análisis realizado al informe proporcionado por la DGAF, en relación con las pretensiones probatorias de PORTO TAXI, se advierte que dicho informe **no es idóneo** para demostrar que la suscripción de los contratos y convenios para el acceso a la zona federal y sus convenios modificatorios, en sí mismos no obstaculizan la libre competencia, como lo pretende PORTO TAXI.

Por el contrario, en dicho informe consta que si bien derivado de la legislación en la materia, el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, es facultad de la SCT, por conducto de la DGAF, de conformidad con su Reglamento Interior.[1436] También es cierto que el otorgamiento de permisos por parte de la SCT, que a su vez conlleva el incremento de UNIDADES para las AGRUPACIONES se realiza únicamente cuando existe previamente una opinión favorable por parte del AICM; por lo tanto, se concluye que quien determina el incremento de UNIDADES de *facto* es el AICM.

[1434] Folio 37197.
[1435] Folios 37339 y 37340.
[1436] Véase los artículos 5° y 22 de dicho ordenamiento, publicado en el DOF el ocho de enero de dos mil nueve.

Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo de la DGAF:

(ii) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba distintos informes a cargo de la DGAF, de acuerdo a lo siguiente:

- Que manifestara si el permiso que se expide para la prestación del SERVICIO DE TAXI limita el ejercicio del mismo a que el permisionario respectivo deba hacer uso de la BOLSA DE TAXIS, ESTACIONAMIENTO y/o ÁREAS DE ABORDAJE del AICM.[1437]

  Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *contrariamente a lo señalado por esa Autoridad, no es un requisito sine qua non el contar con contrato formalizado con AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI teniendo como origen el AEROPUERTO, ya que si bien es cierto que se requiere de permiso expedido por la SCT para prestar dicho servicio en los términos de Ley, también lo es que éste mismo se puede prestar sin contar con contrato alguno con AICM,* […] *Más aun para el caso de que tampoco hubiese accesado* [sic] [EXCELENCIA] *a las ÁREAS DE ABORDAJE durante el tiempo que no acceso* [sic] *a la BOLSA DE TAXI, lo cual en la especie no ocurrió, ya que si* [sic] *continuó accesando* [sic] *a dicha zona, tanto el denunciante como cualquier permisionario autorizado por la SCT, por estar facultados en términos de dicha autorización, se encuentran en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI en cualquier momento, así como para subir pasaje en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentra en AEROPUERTO, de conformidad con los términos de lo dispuesto en el propio permiso expedido por la SCT. Se ofrece como prueba la documental* […]".[1438]

- Que indicara si es un requisito esencial contar con ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AICM para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI.[1439]

  Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *Contrario a lo señalado por esa Autoridad, las áreas necesarias para el abordaje de pasajeros que se requieren para prestar el SERVICIO DE TAXI (ÁREAS DE ABORDAJE) y las instalaciones físicas que se entregan en uso por*

[1437] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] ***Se ofrece como prueba la documental*** *el* [sic] ***informe que esa Autoridad requiera a la DGAF*** *de la SCT,* ***para el efecto de que manifieste si el permiso que se expide para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM limita el ejercicio del mismo a que el permisionario respectivo deba hacer uso de la BOLSA DE TAXIS, ESTACIONAMIENTO y/o ÁREAS DE ABORDAJE del AEROPUERTO*** […] [énfasis añadido]". Página 6 (cuarto párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 9 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN; y 7 (cuarto párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32094, 32655 y 33846.

[1438] Páginas 5 (último párrafo) y 6 (tercer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 8 (último párrafo) y 9 (segundo párrafo) de NUEVA IMAGEN; así como 6 (último párrafo) y 7 (párrafos primero y tercero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32093, 32654, 33845 y 33846, respectivamente.

[1439] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] ***NO es un requisito sine qua non el que se tenga que contar ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AEROPUERTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, lo cual se acredita con el informe que esa Autoridad requiera a*** *la Dirección General de Aeronáutica Civil,* ***la DGAF y*** *AICM al respecto y que desde este momento se solicita a esa Autoridad que se requiera a dichas autoridades, por ser necesario para mejor proveer en el presente asunto* […] [énfasis añadido]". Página 9 (párrafo sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 13 (cuarto párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 9 (cuarto párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32097, 32659 y 33850, respectivamente.

parte de AICM a las agrupaciones para el estacionamiento de los vehículos en un área designada (BOLSA DE TAXIS), ***NO*** *son un requisito sine qua non para la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que como se ha referenciado con anterioridad, dicho servicio es susceptible de prestarse sin que necesariamente se tenga que formalizar un contrato de acceso a zona federal con AICM.* [...] *Por otro lado, las ÁREAS DE ABORDAJE, si bien es cierto que en la actualidad existen y su ubicación permite la prestación del SERVICIO DE TAXI de una manera optimizada, también lo es que no existe ninguna disposición que obligue a los permisionarios a subir al pasaje en dichas áreas, sino que éstos lo pueden hacer en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO* [...]".[1440]

- Que señalara si durante el periodo comprendido entre el veintiséis de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, se impidió a los PERMISIONARIOS asociados en SITIO 300 la prestación del SERVICIO DE TAXI, con motivo de la falta de los contratos individuales de derecho de acceso vigentes.[1441]

  Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar que: "[...] *Es información pública que los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 hasta el 26 de mayo de 2006, contaban con su permiso vigente expedido por la SCT, sin embargo, su respectivo contrato individual de derecho de acceso celebrado con Aeropuertos y Servicios Auxiliares concluyó su vigencia el 25 de mayo de ese año. En razón de mantener vigente el permiso expedido por la SCT, dichos permisionarios (personas físicas) dieron continuidad a la prestación del servicio de manera ininterrumpida durante los siguientes 4 años. En ningún momento, la SCT, ni la Policía Federal, ni ninguna otra autoridad competente, impidió, obstaculizó, prohibió, limitó o siquiera cuestionó la posibilidad legal para la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de tales permisionarios (personas físicas).* [...] *Mientras tales contratos individuales no fueron formalizados por los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 es de reconocerse que estos últimos no se encontraban en igualdad de condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados en otras agrupaciones o sociedades y que por tanto, no era dable el pretender que se nos fueran otorgadas las mismas condiciones, facilidades o beneficios que resultaban aplicables para todos los demás. Cuando el 07 de septiembre de 2010, los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300, formalizan sus respectivos contratos individuales de derecho de acceso con AICM y una vez regularizada la situación administrativa y depurado el estatus de diversos recursos legales, es cuando existe igualdad de*

[1440] Página 9 (párrafos tercero y quinto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 12 (último párrafo) y 13 (párrafos primero y tercero) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 11 (párrafos primero y tercero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32097, 33658, 32659 y 33850, respectivamente.

[1441] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[...] *Asimismo,* ***se requiera a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF)*** *y a la Policía Federal,* ***informen si durante el periodo mencionado se impidió a los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 la prestación del SERVICIO DE TAXI, con motivo de la falta de los contratos individuales de derecho de acceso vigentes señalados*** [...] [énfasis añadido]". Páginas 25 (párrafo segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 33 (párrafo tercero) de NUEVA IMAGEN, y 31 (párrafo tercero) de YELLOW CAB. Folios 32113, 32679 y 33870, respectivamente.

condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados a otras agrupaciones o sociedades, y por tanto, les asiste el derecho de reclamar un trato entre iguales. [...]".[1442]

- Que señalara si hasta antes de septiembre de dos mil ocho únicamente PERMISIONARIOS integrados a PORTO TAXI disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y si, por consiguiente, la asignación de otros B contratos individuales de acceso a zona federal guardaron o guardan relación con los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración del AICM.[1443]

  Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar que: "[...] *El procedimiento de subasta en efecto sólo se utilizó en una ocasión, cuando ingresó EXCELENCIA al AEROPUERTO, en razón de que sólo se tenía disponibilidad de incorporar hasta 300 unidades para la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que para completar el padrón vehicular autorizado por el Consejo de Administración de AICM ya estaban asignados los contratos individuales de acceso a zona federal, lo cual, se insiste que fue del pleno conocimiento del referido cuerpo colegiado e incluso aprobado por éste. Se precisa que más que metodología, lo que existió fue un criterio, mismo que en efecto fue el informado por AICM, no obstante, nuevamente es incorrecta la apreciación de esa Autoridad al afirmar que no se cumplió con dicho criterio en los casos de PORTO TAXI, CONFORT y SITIO 300, por lo siguiente: * PORTO TAXI: es cierto que dicha sociedad mercantil no se formó de la escisión de SITIO 300, no obstante y hasta donde se tiene conocimiento, en 2008 se firmaron diversos contratos individuales de acceso a zona federal, con las personas que se integraron a dicha sociedad; más no se asignaron UNIDADES y menos a la sociedad mercantil, ya que como esa propia autoridad ha definido, tal concepto es aplicable a los vehículos automotores utilizados para prestar el SERVICIO DE TAXI y, es el caso, que AICM no está facultado para otorgar "UNIDADES". Debe tenerse en cuenta que en este contexto, que hasta antes de septiembre de 2008 únicamente las personas físicas integradas en PORTO TAXI, disponían de contratos individuales vigentes de acceso a zona federal y que por consiguiente, la asignación de otros* B *contratos individuales de acceso a zona federal no guardaron ni guardan ninguna relación con los acuerdos que posteriormente adoptó el Consejo de Administración de AICM.* [...]".[1444]

  En respuesta a los cuatro informes señalados en el presente inciso, mediante el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 señalado previamente, la DGAF manifestó lo siguiente: "[...] *Respecto a los requerimientos descritos en los numerales 1, 2, 3 y 5, informo a usted que esta Unidad Administrativa, no cuenta con la información de mérito, por tratarse de la competencia del AICM* [...]".[1445]

Eliminado: tres palabras.

[1442] Página 24 (párrafos quinto y sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 32 (últimos dos párrafos) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 30 (últimos dos párrafos) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32112, 32679 y 33870, respectivamente.

[1443] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[...] ***Esta información la puede corroborar esa Autoridad con la que rinda la DGAF de la SCT y el propio AICM, misma que se solicita se requiera a éstos, ofreciéndola desde este momento como prueba de parte de*** [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente]. [énfasis añadido]". Página 21 (séptimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 29 (segundo párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 27 (tercer párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32109, 32675 y 33866, respectivamente.

[1444] Páginas 21 (párrafos tercero al sexto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 28 (párrafos tercero al último) y 29 (primer párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 26 (párrafos tercero al último) de YELLOW CAB. Folios 32109, 32674, 32675 y 33865, respectivamente.

[1445] Folio 37196.

En razón de lo anterior, toda vez que la DGAF manifestó que no cuenta con la información requerida y puesto que los hechos legalmente afirmados por la autoridad en los documentos que de ella procedan hacen prueba plena, los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y que fueron señalados en el presente inciso, **no son idóneos** para acreditar las pretensiones probatorias de las emplazadas.

(iii) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN también ofrecieron el informe a cargo de la DGAF, consistente en que señalara si en los meses de enero del año dos mil trece y de dos mil catorce, se solicitó al administrador aeroportuario del AICM su opinión en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI a favor de EXCELENCIA y que, en caso de que la respuesta fuera afirmativa, debería manifestar si el administrador aeroportuario del AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas.[1446]

Lo anterior, a efecto de acreditar que: "[…] *resulta incorrecto lo aseverado por esa Autoridad, en el sentido de que los permisos tienen que ser autorizados por la SCT con el "visto bueno de AICM", ya que de conformidad con las disposiciones que regulan tales autorizaciones, se desprende que lo que necesita la SCT para expedir las mismas, es recabar la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate,* […] *se aprecia que si bien existe la obligación de recabar la opinión del administrador del AEROPUERTO, también es cierto que no existe obligación de que dicha opinión tenga que ser en sentido positivo, prueba de ello es que SITIO 300 promovió sendos juicios de amparo, cuya resolución obligó a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) a reponer el procedimiento mediante el cual se autorizó a EXCELENCIA un permiso con hasta 300 inclusiones, para el efecto de que se recabara la opinión del Administrador Aeroportuario del AEROPUERTO, quien hasta donde se tiene conocimiento, en dos ocasiones emitió opinión en sentido negativo para que se concediera el permiso a EXCELENCIA y pese a ello, la mencionada DGAF expidió en igual número de veces el permiso respectivo; lo cual acredita que la opinión que la normatividad señala, no tiene que ser de manera obligatoria, en sentido positivo.* […] [énfasis añadido]".[1447]

En respuesta al informe señalado en el presente inciso, mediante el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016 señalado previamente, la DGAF manifestó lo siguiente: "[…] *Por lo que hace al numeral 4* […] *Sobre el particular, de la revisión efectuadas a las constancias que integran el*

[1446] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Se ofrece como prueba la documental consistente en el* ***informe que esa Autoridad requiera a la DGAF y a AICM, a efecto de que manifiesten si en enero de 2013 y enero de 2014, se solicitó al administrador aeroportuario de AICM su opinión en los términos de los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respecto del posible otorgamiento de un permiso para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM a favor de EXCELENCIA****; que manifiesten si el administrador aeroportuario de AICM respondió a tales solicitudes de opinión y el sentido de las mismas* […] [énfasis añadido]". Página 10 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 15 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de NUEVA IMAGEN, y 13 (segundo párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB.

[1447] Páginas 9 (último párrafo) y 10 (párrafos primero y antepenúltimo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 14 (párrafos primero y último) y 15 (primer párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 12 (párrafos segundo y último) y 13 (primer párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32097, 32098, 32660, 32661, 33851 y 33852.

expediente administrativo de la empresa [EXCELENCIA], *conformado por la Dirección del Centro Metropolitano del Autotransporte de* [DGAF], *se advierte que* ***no existe solicitud realizada al AICM, correspondiente al mes de enero de 2013.*** - - - - - ***Por lo que hace al mes de enero de 2014,*** *por oficio 4.2.1.1.-0007/2014 del 8 de enero de 2014, la Dirección del Centro Metropolitano de Autotransporte solicitó al AICM opinión para otorgar permiso de servicio de transportación terrestre de y hacia puertos marítimos y aeropuerto, solicitado por la moral* [EXCELENCIA] - - - - - ***Derivado de lo anterior, mediante diverso DG/0012/2014 DE 17 de enero de 2014, el Director General del AICM dio respuesta al respecto. Se anexa copia para mayor referencia.*** [...]".[1448]

Derivado del análisis realizado al informe proporcionado por la DGAF, así como del anexo[1449] que presentó al respecto, se advierte que **no es idóneo** para acreditar las pretensiones probatorios de las emplazadas, pues contrario a lo señalado por las emplazadas, del documento por medio del cual el AICM dio respuesta a la solicitud de opinión en enero del dos mil catorce, para el otorgamiento de un permiso para la prestación del SERVICIO DE TAXI en favor de EXCELENCIA, se desprende: "[...] *en virtud de la importancia que reviste para este aeródromo el servicio de transportación terrestre, es preciso contar con los 300 taxis de dicha moral a efecto de tener suficientes unidades en funcionamiento para satisfacer la demanda siempre creciente de transporte terrestre, ya que un caso de disminución en del padrón vehicular la imposibilidad [sic] de brindar un servicio adecuado a los usuarios, incrementaría los tiempos de espera y de atención que ya de por sí en horas críticas son extensos, y por consiguiente se afectarían los traslados de y hacia este aeropuerto, impactando de forma significativa otras actividades de la operación aeroportuaria* [...]".[1450] En este sentido, se observa que el señalamiento de las emplazadas consistente en que el AICM emitió opinión en sentido negativo respecto del otorgamiento de permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI en favor de EXCELENCIA es incorrecto.

Es importante recalcar que en el desahogo de los informes que nos ocupan, la propia DGAF mediante mediante oficio número 4.2.2.1.-000404/2016, señalo que "[...] ***los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo,*** *respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros* [...] [énfasis añadido].".[1451]

Así, el otorgamiento de permisos por parte de la SCT, que a su vez conlleva el incremento de UNIDADES, se realiza únicamente cuando existe previamente una opinión favorable por parte del AICM; por lo tanto, para el otorgamiento de permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI si se necesita el "*visto bueno de AICM*".

Valoración de los documentos anexos presentados con los oficios número 4.2.2.1.-000404/2016 y 4.2.2.1.-001006/2016 de la DGAF:

[1448] Folio 37196.
[1449] Consistente en la copia simple del oficio DG/0012/2014 de diecisiete de enero de dos mil catorce emitido por el entonces Director General del AICM.
[1450] Folio 37198.
[1451] Folio 37197.

Como se mencionó previamente en el análisis de la presente prueba, la DGAF presento diversos anexos a sus oficios número 4.2.2.1.-000404/2016 y 4.2.2.1.-001006/2016, mismos que a continuación se valoraran individualmente de acuerdo a su especial naturaleza.

63. Elemento aportado por la ciencia[1452] consistente en copia simple del oficio DG/0012/2014 de diecisiete de enero de dos mil catorce, emitido por el entonces Director General del AICM.[1453] Dicho documento se presentó como anexo del oficio 4.2.2.1.-000404/2016 entregado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis, para sustentar el informe contenido en el inciso (iii) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo de la DGAF*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, es un elemento aportado por la ciencia, por lo que se le da el valor probatorio que le otorgan los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC. En este aspecto, dicho documento fue presentado por una autoridad, respecto de un procedimiento de su competencia, además de que ningún agente económico objetó el contenido del mismo durante la tramitación del procedimiento administrativo seguido en forma de juicio. En consecuencia, se otorga valor probatorio pleno a dicho documento.

64. Elementos aportados por la ciencia[1454] consistentes en copias simples de los siguientes documentos: 1) copia simple del oficio No. 4.2.1.1./628/2016 de primero de marzo de dos mil dieciséis emitido por el Director del Centro Metropolitano de Autotransporte de la SCT;[1455] 2) copias simples de diez oficios emitidos a nombre del AICM, en los que se emitió "*opinión en forma negativa*" para la prestación del servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO;[1456] y (3) la "*relación de permisos proporcionada por la Dirección de Innovación Tecnológica de operación de Sistemas, de esta Unidad Administrativa, correspondientes al periodo 2012 a la fecha*".[1457]

Dichos documentos se presentaron como anexos del oficio número 4.2.2.1.-001006/2016 entregado en la OFICIALÍA por la DGAF el cuatro de marzo de dos mil dieciséis, para sustentar el informe contenido en el inciso (i) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por PORTO TAXI a cargo de la DGAF*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, los documentos anteriormente señalados son elementos aportado por el descubrimiento de la ciencia, por lo que se les da el valor probatorio que les otorgan los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC. En este aspecto, dicho documento fue presentado por una autoridad, respecto de un procedimiento de su competencia,

---

[1452] Folio 37198.
[1453] Folio 37198.
[1454] Folios 37341 a 37355.
[1455] Folio 37341.
[1456] Folios 37342 a 37355.
[1457] Folios 37356 a 37362.

además de que ningún agente económico objetó el contenido del mismo durante la tramitación del procedimiento administrativo seguido en forma de juicio. En consecuencia, se otorga valor probatorio pleno a dicho documento.

Requerimiento de información formulado a la DGAC.

65. Documentales públicas[1458] consistentes en los desahogos al requerimiento de información formulado al titular de la DGAC mediante oficio DGAJ-CFCE-2015-082 de dieciséis de diciembre de dos mil quince, con motivo del desahogo de la prueba documental "*vía informe*" ofrecida a su cargo por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.[1459]

El dos de febrero de dos mil dieciséis fue presentado en la OFICIALÍA, el original del oficio número 4.1.-0016, signado por Miguel Peláez Lira, en su calidad de Director General de la DGAC por medio del cual pretendió dar contestación al al requerimiento señalado.[1460]

Asimismo, el cuatro de marzo de dos mil dieciséis fue presentado en la OFICIALÍA el original del oficio número 4.1.-344, signado por Miguel Peláez Lira, en su calidad de Director General de la DGAC, por medio del cual, entre otras cosas, contestó al acuerdo de veintitrés de febrero de dos mil dieciséis en el que se reiteró el contenido del oficio DGAJ-CFCE-2015-082.[1461]

Los oficios identificados con los números 4.1.-0016 y 4.1.-344, con los que la DGAC presentó los "*informes*" a su cargo y dio contestación al requerimiento de información y documentos formulado mediante DGAJ-CFCE-2015-082 de dieciséis de diciembre de dos mil quince, con motivo de las pruebas ofrecidas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN; de conformidad el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituyen documentos públicos en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituyen prueba plena respecto de los hechos legalmente afirmados por la autoridad de que proceden.

(i) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba un informe a cargo de la DGAC, en el que señalara si es un requisito esencial contar o hacer uso de las ÁREAS DE ABORDAJE, BOLSA DE TAXIS y ESTACIONAMIENTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI.

Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *Contrario a lo señalado por esa Autoridad, las áreas necesarias para el abordaje de pasajeros que se requieren para prestar el SERVICIO DE TAXI (ÁREAS DE ABORDAJE) y las instalaciones físicas que se entregan en uso por parte de AICM a las agrupaciones para el estacionamiento de los vehículos en un área designada (BOLSA DE TAXIS),* ***NO*** *son un requisito sine qua non para la prestación del SERVICIO DE TAXI, ya que como se ha referenciado con anterioridad, dicho servicio es susceptible de prestarse sin que necesariamente se tenga que formalizar un contrato de acceso a zona federal con AICM.* […] *Por otro lado, las ÁREAS DE ABORDAJE, si bien es cierto que en la actualidad existen y su ubicación*

[1458] Folios 35448 a 35450, 37337 y 37338.
[1459] Folios 35194 a 35201.
[1460] Folios 35448 a 35450.
[1461] Folios 37337 y 37338.

permite la prestación del SERVICIO DE TAXI de una manera optimizada, también lo es que no existe ninguna disposición que obligue a los permisionarios a subir al pasaje en dichas áreas, sino que éstos lo pueden hacer en cualquier punto de la zona federal en la que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO, prueba de ello es lo ya referido con antelación respecto de que durante el periodo de junio de 2005 a finales de 2006 cuando se cerraron las zonas de abordaje de la puerta 1 y puerta 8 de la Terminal 1 del AEROPUERTO, se realizaba el ascenso de pasaje sobre la vialidad, lo cual claramente demuestra que es posible prestar el SERVICIO DE TAXI en los términos descritos. De lo anterior, se concluye que contrario a lo señalado por esa Autoridad, NO es un requisito sine qua non el que se tenga que contar ÁREAS DE ABORDAJE y BOLSA DE TAXIS en el AEROPUERTO para estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, ***lo cual se acredita con el informe que esa Autoridad requiera a la Dirección General de Aeronáutica Civil****, la DGAF y AICM al respecto y que desde este momento se solicita a esa Autoridad que se requiera a dichas autoridades, por ser necesario para mejor proveer en el presente asunto* [...] [énfasis añadido]".[1462]

En respuesta al informe que nos ocupa en el presente inciso, mediante el oficio número 4.1.-0016 señalado previamente, la DGAC manifestó lo siguiente: "[...] *Para el caso de la operación de un aeropuerto, el concesionario está obligado a contar con la infraestructura, instalaciones, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para la operación y atención de los usuarios del aeropuerto, tal y como lo señala el artículo 46 de la* [LA] *, mismo que a la letra dice* [...]. *Asimismo, el administrador aeroportuario designado por el concesionario, podrá de conformidad con el artículo 43 de la Ley de Aeropuertos, coordinar las actividades de los prestadores de servicios* [...]. *Ahora bien para la regulación de los servicios en un aeropuerto, éstos se clasifican conforme el artículo 48 de la* [LA], *mismo que en la parte conducente señala:* [...]. *Al respecto, de conformidad con el artículo 55, fracciones VII y XI del* [RLA]*) el estacionamiento para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios son servicios aeroportuarios.* [...] *Por lo tanto,* ***los estacionamientos para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público y el derecho de acceso para los servicios de transporte terrestre al público*** *y para los prestadores de servicios,* ***son esenciales*** *para un aeropuerto toda vez que corresponden a servicios aeroportuarios, mismos que son parte fundamental de la infraestructura, instalaciones, servicios y sistemas de organización adecuados y suficientes para la operación y atención de los usuarios del aeropuerto* [énfasis añadido]".[1463]

Posteriormente, respecto del informe de mérito, mediante oficio número 4.1.-344 señalado previamente, la DGAC manifestó lo siguiente: "[...] *con fundamento en lo establecido en los artículos 6 de la Ley de Aviación Civil, 6 de la* [LA] *y 21, fracción I del Reglamento Interior de la* [SCT], *la Dirección General de Aeronáutica Civil, es la autoridad aeronáutica en los aeródromos civiles, y por ende la facultada para aplicar e interpretar la* [LA], *su reglamento y demás disposiciones aplicables. - - - - - Ahora bien, con base en el Principio de Legalidad, la DGAC, únicamente cuenta con las facultades y atribuciones que le confieren la* [LA], *su Reglamento, motivo por el cual no es competente para manifestarse por conceptos que no se contemplan en los*

[1462] Página 9 (párrafo primero) de la contestación al OPR de SITIO 300; 12 (último párrafo) y 13 (primer párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 11 (párrafo primero) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32097, 32658 y 33850.
[1463] Folios 35448 y 35449.

mencionados ordenamientos jurídicos, es decir las "áreas de abordaje" o "bolsas de taxis". [...] *En este mismo orden de ideas, esta unidad administrativa regula el servicio de transporte aéreo, así como los aeropuertos, razón por la cual el servicio de taxi no comprende un servicio regulado por la DGAC, toda vez que, como se dijo, el mismo no está contemplado por la* [LA] *y su Reglamento.* [...]".[1464]

En este sentido, los informes previamente transcritos **no son idóneos** para acreditar los hechos señalados por las emplazadas. En primer término no se acredita que sea un requisito dispensable contar con un contrato de acceso a zona federal con el AICM, pues como ha sido señalado previamente en la presente resolución, el SERVICIO DE ACCESO -que comprende el derecho de acceso a zona federal y estacionamiento- fue definido en el OPR como el MERCADO RELEVANTE. Ahora bien, el "*derecho de acceso*" y el "*estacionamiento*", de conformidad con el artículo 55 del RLA son servicios aeroportuarios, y con base en los artículos 46[1465] de la LA y 54[1466] del RLA, el AICM como concesionario del AEROPUERTO es el encargado de proporcionar dichos servicios aeroportuarios, por lo tanto éste agente económico está en posibilidad de establecer la manera en que presta dichos servicios. En este sentido, el AICM emitió el MANUAL DE SERVICIOS, valorado previamente en el numeral **51** de la presente resolución, en el cual estipuló, específicamente en el apartado "***IV. NORMAS GENERALES***", en la norma identificada con el numeral uno, que la comercialización de los servicios aeroportuarios se asignará debiéndose celebrar el instrumento jurídico correspondiente.[1467] Por lo tanto, se reitera que para prestar el SERVICIO DE TAXI es un requisito contar con contrato de acceso a zona federal y estacionamiento, pues esta es la manera en la que el propio concesionario decidió prestar los servicios aeroportuarios que le corresponden originariamente con motivo de su título de concesión.

Aunado a lo anterior, la propia DGAC reconoce que, derivado de la legislación en la materia, los estacionamientos para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público y el derecho de acceso para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, son "*esenciales*" para un aeropuerto toda vez que corresponden a servicios aeroportuarios, por lo cual no se acredita lo pretendido por las emplazadas.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron

---

[1464] Folios 37337 y 37338.
[1465] Dicho artículo establece: "*Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, módulo de primeros auxilios y emergencias médicas, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación y atención al usuario se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad* [...]."
[1466] Dicho artículo establece: "*El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría* [...]."
[1467] Folio 37507.

y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1468]

(ii) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba un informe a cargo de la DGAC, en el que señalara si durante las obras de remodelación de la terminal uno del AEROPUERTO llevadas a cabo en los años dos mil cinco y dos mil seis, existieron ÁREAS DE ABORDAJE y, en su caso, en dónde estuvieron localizadas. Asimismo, deberá manifestar a partir de qué fecha iniciaron operaciones las actuales ÁREAS DE ABORDAJE localizadas en las puertas uno y diez de la terminal uno del AEROPUERTO.[1469]

Lo anterior, a efecto de acreditar que: "[…] *si bien es cierto que actualmente las personas físicas o morales prestan el SERVICIO DE TAXI en los términos señalados por esa autoridad, también lo es que tales condiciones no son privativas para que cualquier persona física o moral que cuente con autorización por parte de la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, lo haga en una modalidad diferente a la descrita, es decir, sin que tenga que necesariamente contar con un contrato de acceso a zona federal ni hacer uso de las zonas de abordaje o de la bolsa, tal es así que durante el periodo de junio de 2005 a finales de 2006 cando se cerraron las zonas de abordaje de la puerta 1 y puerta 8 de la Terminal 1 del AEROPUERTO, se realizaba el ascenso de pasaje sobre la vialidad; ello aunado a que durante algunos meses de los años 2009 y 2010 el propio denunciante presto* [sic] *el SERVICIO DE TAXI sin ingresar a la BOLSA DE TAXIS.* […]".[1470]

En relación con el informe señalado en el presente inciso, la DGAC señaló: "[…] *Una vez revisados los archivos con los que cuenta la Dirección de Aeropuertos de la Dirección General de Aeronáutica Civil se advierte que* ***no obra información correspondiente al numeral anterior****. Asimismo, se sugiere consultar al AICM, respecto de los solicitado* […] [énfasis añadido]".[1471]

En razón de lo anterior, toda vez que la DGAC manifestó que no cuenta con la información requerida y puesto que los hechos legalmente afirmados por la autoridad en los documentos que de ella procedan hacen prueba plena, los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y que fueron señalados en el presente inciso, **no son idóneos** para acreditar las pretensiones probatorias de las emplazadas.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra,

---

[1468] Página 98 del OPR.

[1469] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dichos informes dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Se ofrece como prueba la documental consistente en el informe que esa Autoridad requiera a la Dirección General de Aeronáutica Civil de SCT y a AICM, a efecto de que manifiesten si durante las obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO, llevadas a cabo durante los años 2005 y 2006, existieron ÁREAS DE ABORDAJE del SERVICIO DE TAXI y en su caso en donde* [sic] *estuvieron localizadas y asimismo, que manifiesten a partir de qué fecha iniciaron operaciones las actuales ÁREAS DE ABORDAJE del SERVICIO DE TAXI localizadas en las puertas 1 y 10 de la Terminal 1 del AEROPUERTO* […]". Página 8 (primer párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (cuarto párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 9 (penúltimo párrafo) de la contestación al OPR de YELLOW CAB. Folios 32096, 32657 y33848.

[1470] Página 7 (último párrafo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 11 (tercer párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 9 (cuarto párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32095, 32657 y 33848.

[1471] Folio 35450.

consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1472]

Requerimiento de información formulado a la PF.

66. Documentales públicas[1473] consistentes en los desahogos al requerimiento de información formulado al titular de la PF mediante oficio DGAJ-CFCE-2015-083 de dieciséis de diciembre de dos mil quince, con motivo del desahogo de la prueba documental "*vía informe*" ofrecida a su cargo por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN.[1474]

El diecinueve de febrero de dos mil dieciséis fue presentado en la OFICIALÍA, el original del oficio número PF/DGAJ/DGACCR/00011/2016, signado por el Director de Área de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la PF, por medio del cual, entre otras cosas, pretendió dar contestación al requerimiento señalado en el párrafo anterior.[1475]

Asimismo, el veintidós de abril de dos mil dieciséis fue presentado en la OFICIALÍA, el original del oficio número PF/DGAJ/6115/2016, con anexos,[1476] signado por la Directora General Adjunta en la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la PF, por medio del cual, entre otras cosas, contestó al acuerdo de veintitrés de febrero de dos mil dieciséis en el que se reiteró el contenido del oficio DGAJ-CFCE-2015-082.[1477]

Los oficios identificados con los números PF/DGAJ/DGACCR/00011/2016 y PF/DGAJ/6115/2016 y sus anexos, con los que la PF presentó el "*informe*" a su cargo y dio contestación al requerimiento de información y documentos formulado mediante DGAJ-CFCE-2015-083 de dieciséis de diciembre de dos mil quince, con motivo de las pruebas ofrecidas por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA

[1472] Página 98 del OPR.
[1473] Folios 35451 a 35756 y 37787 a 37809.
[1474] Folios 35189 a 35193.
[1475] Folios 35451 a 35756.
[1476] Dichos anexos consisten en las copias simples de los siguientes documentos: (i) acta circunstanciada de ocho de enero de dos mil nueve, signada por el Visitador Adjunto de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, folio 37792; (ii) oficio número SEIP/PFP/CSR/DGATL/EJ/1917/2009 de veintidós de abril de dos mil nueve, signado por la Directora de Área de la Dirección de Apoyo Técnico Jurídico, de la Dirección General de Apoyo Técnico y Logístico de la entonces Secretaría de Seguridad Pública, folio 37793; (iii) oficio número PFP/CSR/DGPF/C-AICM/1474/09 de veintiocho de abril de dos mil nueve, signado por el Comandante de la PF en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, folios 37794 a 37796; (iv) tarjeta informativa 0856/09 de dieciocho de agosto de dos mil nueve, signada por el Encargado Accidental de la Comandancia de la PF en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, folios 37798 y 37799; (v) oficio número PF/CSR/DGPF/0814/2010 de fecha trece de mayo de dos mil diez, signado por el Director General de Puertos y Fronteras, folio 37801; (vi) oficio número PF/CSR/DGPF/CPF-AICM/1443/2010 de doce de mayo de dos mil diez, signado por el Titular de la Comisaria de la PF en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, folios 37802 y 37803; (vii) oficio número PF/DSR/CEDF/USPAICM/1099/2010 de trece de agosto de dos mil diez, signado por el Titular de la Unidad de Seguridad Preventiva del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, folios 37805 y 37806; y (viii) oficio número 4.2.303.001401 de trece de julio de dos mil diez, signado por el Subdirector de Asuntos Jurídicos y de Seguros de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como su anexo consistente en el acuerdo de catorce de julio de dos mil diez emitido por el Director General de Autotransporte Federal, folios 37807 a 37809.
[1477] Folios 37787 a 37809.

IMAGEN; de conformidad el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, constituyen documentos públicos en términos de los artículos 93, fracción II, y 129 del CFPC, por lo que se les da el valor probatorio que otorgan los artículos 130, 197 y 202 de ese ordenamiento y constituyen prueba plena respecto de los hechos legalmente afirmados por la autoridad de que proceden.

Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo de la PF:

(i) SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN ofrecieron como prueba un informe a cargo de la PF, en el que señalara si durante el periodo comprendido entre el veintiséis de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, se impidió a los PERMISIONARIOS asociados en SITIO 300 la prestación del SERVICIO DE TAXI, con motivo de la falta de los contratos individuales de derecho de acceso vigentes.[1478]

Con dicho informe las emplazadas pretenden acreditar que: "[…] *los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 hasta el 26 de mayo de 2006, contaban con su permiso vigente expedido por la SCT, sin embargo, su respectivo contrato individual de derecho de acceso celebrado con Aeropuertos y Servicios Auxiliares concluyó su vigencia el 25 de mayo de ese año. En razón de mantener vigente el permiso expedido por la SCT, dichos permisionarios (personas físicas) dieron continuidad a la prestación del servicio de manera ininterrumpida durante los siguientes 4 años. En*

[1478] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron dicho informe dentro de sus escritos de contestación al OPR, respectivamente, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *resulta incorrecto lo aseverado por esa Autoridad, respecto de que durante el periodo de investigación existía igualdad de condiciones de las AGRUPACIONES, ya que aún, estas mismas, en ningún momento presentaron condiciones similares, resultando intrascendente el que para la prestación del SERVICIO DE TAXI sea necesario que cumplan con los mismos requisitos y que tuvieran derechos y obligaciones contractuales similares.* […] *los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 hasta el 26 de mayo de 2006, contaban con su permiso vigente expedido por la SCT, sin embargo, su respectivo contrato individual de derecho de acceso celebrado con Aeropuertos y Servicios Auxiliares concluyó su vigencia el 25 de mayo de ese año. En razón de mantener vigente el permiso expedido por la SCT, dichos permisionarios (personas físicas) dieron continuidad a la prestación del servicio de manera ininterrumpida durante los siguientes 4 años. En ningún momento, la SCT, ni la Policía Federal, ni ninguna otra autoridad competente, impidió, obstaculizó, prohibió, limitó o siquiera cuestionó la posibilidad legal para la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de tales permisionarios (personas físicas).* […] *Mientras tales contratos individuales no fueron formalizados por los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 es de reconocerse que estos últimos no se encontraban en igualdad de condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados en otras agrupaciones o sociedades y que por tanto, no era dable el pretender que se nos fueran otorgadas las mismas condiciones, facilidades o beneficios que resultaban aplicables para todos los demás. - - - - - Cuando el 07 de septiembre de 2010, los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300, formalizan sus respectivos contratos individuales de derecho de acceso con AICM y una vez regularizada la situación administrativa y depurado el estatus de diversos recursos legales, es cuando existe igualdad de condiciones respecto de todos los demás permisionarios asociados a otras agrupaciones o sociedades, y por tanto, les asiste el derecho de reclamar un trato entre iguales. - - - - - En relación con lo expuesto y con la finalidad de que quede debidamente acreditado ante esa Autoridad, se solicita que esa Autoridad le requiera a AICM, rinda informe respecto de si los permisionarios (personas físicas) asociados a SITIO 300 tenían formalizados contratos individuales de derecho de acceso a zona federal durante el periodo comprendido del 26 de mayo de 2006 al 06 de septiembre de 2010, y en su caso, si no obstante la falta de tales contratos individuales vigentes, dichos permisionarios continuaron la prestación del SERVICIO DE TAXI en el periodo señalado. Asimismo,* ***se requiera*** *a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) y* ***a la Policía Federal, informen sí durante el periodo mencionado se impidió a los permisionarios (personas físicas) asociados en SITIO 300 la prestación del SERVICIO DE TAXI, con motivo de la falta de los contratos individuales de derecho de acceso vigentes señalados*** […] [énfasis añadido]". Páginas 24 (párrafos tercero y del quinto al último) y 25 (párrafos primero y segundo) de la contestación al OPR de SITIO 300; 32 (párrafos cuarto y quinto) y 33 (párrafos primero al tercero) de NUEVA IMAGEN, así como 30 (párrafos tercero al último) y 31 (párrafos primero al tercero) de YELLOW CAB. Folios 32112, 32113, 32678, 32679, 33869 y 33870.

ningún momento, la SCT, ni la Policía Federal, ni ninguna otra autoridad competente, impidió, obstaculizó, prohibió, limitó o siquiera cuestionó la posibilidad legal para la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de tales permisionarios (personas físicas) [...]".[1479]

En respuesta al informe que nos ocupa en el presente inciso, mediante el oficio número PF/DGAJ/6115/2016 señalado previamente, la PF manifestó lo siguiente: "[...] *Al respecto, con fundamento en* [...], *hago de su conocimiento que la Unidad Administrativa competente de la Institución informó que* ***no impidieron a los permisionarios asociados a SITIO 300 la prestación del servicio de taxi.*** [...] *De acuerdo con lo anterior, se observa que las atribuciones de esta Institución se orientan a salvaguardar la integridad de las personas, garantizar, mantener y restablecer el orden y la paz públicos, así como prevenir la comisión de delitos, en zonas o espacios de jurisdicción federal, incluidos los aeropuertos.* [...] *Finalmente, cabe mencionar que de lo previamente esgrimido* ***no se advierte que la Policía Federal intervenga en acciones relacionadas con la verificación de contratos para acceder a aeropuertos u otra vía federal,*** [...]".[1480]

En razón de lo anterior, toda vez que la PF manifestó que no impidió a los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 la prestación del SERVICIO DE TAXI, en virtud de que no cuenta con dichas facultades derivado de la normativa a la que está sujeta. En este sentido, puesto que los hechos legalmente afirmados por la autoridad en los documentos que de ella procedan hacen prueba plena, los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN y que fueron señalados en el presente inciso, **no son idóneos** para acreditar las pretensiones probatorias de las emplazadas.

Sin perjuicio de lo anterior, los hechos que pretendían acreditar SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[1481]

Valoración de los documentos anexos presentados con el oficio número PF/DGAJ/6115/2016 de la PF:

Como se mencionó previamente en el análisis de la presente prueba, la PF presentó diversos anexos a su oficio número PF/DGAJ/6115/2016 con el que finalmente desahogó la prueba a su cargo, mismos que a continuación se valorarán de acuerdo a su especial naturaleza.

67. Elementos aportados por la ciencia[1482] consistentes en copias simples de los siguientes documentos: 1) acta circunstanciada de ocho de enero de dos mil nueve, signada por el Visitador

[1479] Página 24 (párrafo quinto) de la contestación al OPR de SITIO 300; 32 (penúltimo párrafo) de NUEVA IMAGEN, y 31 (penúltimo párrafo) de YELLOW CAB. Folios 32112, 32678 y 33869.
[1480] Folios 37788 y 37789.
[1481] Página 98 del OPR.
[1482] Folios 37792 a 37796, 37798, 37799, 37801 a 37803, 37805 a 37809.

Adjunto de la Comisión Nacional de Derechos Humanos;[1483] 2) oficio número SEIP/PFP/CSR/DGATL/EJ/1917/2009 de veintidós de abril de dos mil nueve, signado por la Directora de Área de la Dirección de Apoyo Técnico Jurídico, de la Dirección General de Apoyo Técnico y Logístico de la entonces Secretaría de Seguridad Pública;[1484] 3) oficio número PFP/CSR/DGPF/C-AICM/1474/09 de veintiocho de abril de dos mil nueve, signado por el Comandante de la PF en el AICM;[1485] 4) tarjeta informativa 0856/09 de dieciocho de agosto de dos mil nueve, signada por el Encargado Accidental de la Comandancia de la PF en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México;[1486] 5) oficio PF/CSR/DGPF/0814/2010 de fecha trece de mayo de dos mil diez, signado por el Director General de Puertos y Fronteras;[1487] 6) oficio PF/CSR/DGPF/CPF-AICM/1443/2010 de doce de mayo de dos mil diez, signado por el Titular de la Comisaria de la PF en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México;[1488] 7) oficio PF/DSR/CEDF/USPAICM/1099/2010 de trece de agosto de dos mil diez, signado por el Titular de la Unidad de Seguridad Preventiva del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México;[1489] y 8) oficio número 4.2.303.001401 de trece de julio de dos mil diez, signado por el Subdirector de Asuntos Jurídicos y de Seguros de la SCT, así como su anexo consistente en el acuerdo de catorce de julio de dos mil diez emitido por el Director General de Autotransporte Federal.[1490]

Dichos documentos se presentaron como anexos del oficio número PF/DGAJ/6115/2016 de la PF entregado en la OFICIALÍA por la PF el veintidós de abril de dos mil dieciséis, para sustentar el informe contenido en el inciso (i) del apartado identificado como "*Valoración de los informes ofrecidos por SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN a cargo de la PF*", a cuyo análisis se remite y se tiene por reproducido aquí como si a la letra se insertase a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 34 bis *in fine* de la LFCE, los documentos anteriormente señalados son elementos aportados por la ciencia, por lo que se les da el valor probatorio que les otorgan los artículos 93, fracción VII, 188, 197 y 217 del CFPC. En este aspecto, dichos documentos fueron presentados por una autoridad, respecto de procedimientos de su competencia, además de que ningún agente económico objetó el contenido de los mismos durante la tramitación del procedimiento administrativo seguido en forma de juicio. En consecuencia, se les otorga valor probatorio pleno.

[1483] Folio 37792.
[1484] Folio 37793.
[1485] Folios 37794 a 37796.
[1486] Folios 37798 y 37799.
[1487] Folio 37801.
[1488] Folios 37802 y 37803.
[1489] Folios 37805 y 37806.
[1490] Folios 37807 a 37809.

68. Testimoniales.[1491]

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB ofrecieron las pruebas testimoniales[1492] a cargo del TESTIGO 1,[1493] el TESTIGO 2,[1494] el TESTIGO 3[1495] y el TESTIGO 4;[1496] las emplazadas señalaron que dichas pruebas tendrán por objeto acreditar lo siguiente:[1497]

a) "*Que nunca existió un trato diferente o preferencial en favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *y que el testigo conoce en razón de haber laborado para AICM; que no se autorizaron unidades en favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]".

b) "*Que nunca existió un trato diferente o preferencial en favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *y que el testigo conoce en razón de haber laborado para AICM*".

c) "*Que no se autorizaron unidades en favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]".

d) "*Que el SERVICIO DE TAXI se puede prestar sin contar con un contrato individual de acceso a zona federal formalizado con AICM*".

e) "*Que durante algunos meses de los años de 2009 y 2010 las UNIDADES de EXCELENCIA no ingresaron a la BOLSA DE TAXI y sin embargo, continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI*".

f) "*Que durante la emergencia sanitaria denominada influenza AH1N1* [no] *se otorgó ningún descuento a los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *respecto de las contraprestaciones por derecho de acceso a zona federal* [que cumplieron con los requisitos establecidos al respecto]".

g) "*Que AICM no tiene ninguna restricción para que las unidades que prestan el SERVICIO DE TAXI puedan circular sobre las vialidades sobre las que se encuentran los edificios terminales del AEROPUERTO*".

h) "*Que EXCELENCIA mantiene adeudos por incumplimiento de obligaciones contractuales con AICM y pese a ello sigue prestando el SERVICIO DE TAXI, aún y cuando dichos adeudos tienen una antigüedad de más de 5 años*".

i) "*Que AICM convino con EXCELENCIA el desistimiento de las acciones legales que promovió en su oportunidad para exigir el cumplimiento de sus obligaciones contractuales;* [asimismo] *que AICM nunca ha otorgado condiciones diferentes a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *respecto del resto de permisionarios del AEROPUERTO*".

[1491] Folios 35017 a 35152 y 37123 a 37175.
[1492] Dicha prueba fue admitida mediante acuerdo de doce de noviembre de dos mil quince. Folios 34449 a 34508.
[1493] Folios 35017 a 35049.
[1494] Folios 35050 a 35108.
[1495] Folios 35109 a 35152.
[1496] Folios 37123 a 37175.
[1497] Páginas 48 a 54 (numerales 7, 9 y 11) de la contestación al OPR de SITIO 300; 62 a 64 (numeral 7), 66 a 71 (numerales 9 a 11) de NUEVA IMAGEN; así como 59 a 67 (numerales 7 y 9 a 11). Folios 32135 a 32142, 32708 a 32717; y 33898 a 33906.

j) "*Que ante la salida de operación de Mexicana de Aviación, S.A. de C. V., a los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *se otorgó por única vez descuento sobre la contraprestación por derecho de acceso a zona federal, previo cumplimiento de los requisitos correspondientes*".

k) "*Que los descuentos con motivo de la emergencia sanitaria denominada influenza AH1N1 y del cese de operaciones de Mexicana de Aviación, S. A. de C. V. fueron autorizados por el Consejo de Administración de AICM, para ser aplicados a todos los contratantes de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, sin excepción ni distinción, previo cumplimiento de los requisitos que se establecieron al respecto*".

l) "*Que AICM no está facultado para autorizar permisos para el SERVICIO DE TAXI o asignar UNIDADES*".

m) "*Que el Consejo de Administración de AICM autorizó cerrar el padrón vehicular en* B *unidades, en Sesión del 26 de septiembre de 2008 y que desde entonces no se ha efectuado ningún incremento a dicho padrón, además de que no se cuenta con ningún estudio de la UNAM o de cualquier otra institución especializada que justifique o determine la necesidad de un incremento del padrón vehicular*".

n) "*Que prácticamente desde el inicio de su operación, EXCELENCIA ha incumplido con sus obligaciones contractuales*".

o) "*Que EXCELENCIA nunca ha contado con las 300 unidades que le fueron autorizadas; que a los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *no se les ha disminuido la contraprestación por derecho de acceso a zona federal y por el contrario, se ha incrementado ésta año con año*".

p) "*Que a los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *se les ha exigido el cumplimiento de todas sus obligaciones contractuales, como lo son constitución de garantías, sustitución de unidades, pago de derechos, etc.*".

q) "*Que los contratos individuales de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han formalizado única y exclusivamente con los permisionarios (personas físicas) asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *y no con esta, en razón de que* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *no cuenta con ningún permiso autorizado por la SCT*".

r) "*Que AICM no ha asignado ningún contrato individual de acceso a zona federal a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]".

s) "*Que durante el período comprendido del 26 de mayo de 2006 al 06 de septiembre de 2010, los permisionarios asociados a* [SITIO 300], *no tenían formalizados sus respectivos contratos individuales de derecho de acceso a zona federal y no obstante ello, continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI, sin que autoridad alguna se los impidiera; que no es posible que un permisionario por sí mismo pueda prestar el servicio de taxi por la necesidad de contar con espacios para la venta de boletos, la asignación de moduladores, etc*".

Eliminado: una palabra.

Por otra parte, respecto de los interrogatorios de TESTIGO 4 y TESTIGO 2, las emplazadas también pretenden acreditar:[1498]

a) "*Que prácticamente desde el inicio de su operación, EXCELENCIA ha incumplido con sus obligaciones contractuales*".

b) "*Que EXCELENCIA nunca ha contado con las 300 unidades que le fueron autorizadas*".

c) "*Que las tarifas de EXCELENCIA son más bajas que las del resto de los permisionarios que prestan el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO*".

d) "*Que EXCELENCIA ha obtenido múltiples ventajas por no cumplir con sus obligaciones de pago con AICM; que AICM ha otorgado condiciones diferentes a EXCELENCIA respecto de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *porque la denunciante no ha pagado sus contraprestaciones por unidad que le corresponden*".

e) "*Que EXCELENCIA no ha cumplido con garantizar sus obligaciones de pago con AICM*".

f) "*Que EXCELENCIA formalizó un Convenio de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago con AICM y que no lo ha cumplido* [y que] *AICM, y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *únicamente mantienen una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios que dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO tiene en posesión* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] [...]".

Finalmente, respecto de los interrogatorios del TESTIGO 1 y del TESTIGO 3, las emplazadas pretenden acreditar:[1499]

a) "*Que durante las obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO llevadas a cabo durante los años 2005 y 2006, se cerraron las zonas de abordaje de las puertas I y 8, no obstante el ascenso de pasaje se realizaba sobre la vialidad* [...]".

Ahora bien, mediante acuerdo del ocho de enero de dos mil dieciséis se tuvo por presentado el interrogatorio de repreguntas de PORTO TAXI a cargo de TESTIGO 4, presentado en la OFICIALÍA el quince de diciembre de dos mil quince.[1500]

Al respecto, se emitieron los oficios DGAJ-CFCE-2015-068 notificado a la TESTIGO 1;[1501] DGAJ-CFCE-2015-071 notificado al TESTIGO 2;[1502] y DGAJ-CFCE-2015-069 notificado al TESTIGO 3,[1503] todos de fecha dos de diciembre de dos mil quince, a efecto de que comparecieran a desahogar la diligencia probatoria a su cargo el día nueve de diciembre de dos mil quince a las diez horas.

[1498] *Idem.*
[1499] *Idem.*
[1500] Folios 35251 a 35283. Dicho acuerdo fue publicado en la lista diaria de notificaciones de la COFECE el trece de enero de dos mil dieciséis.
[1501] Folios 34626 a 34629.
[1502] Folios 34638 a 34641.
[1503] Folios 34630 a 34633.

En este sentido, el día nueve de diciembre de dos mil quince se llevaron a cabo, individualmente las diligencias probatorias de las pruebas testimoniales a cargo del TESTIGO 1,[1504] del TESTIGO 2,[1505] y del TESTIGO 3;[1506] en las respectivas actas de dichas diligencias, se hizo constar: [i] que los testigos se conducirían con verdad en sus declaraciones; [ii] se les advirtieron las penas a que se refieren los artículos 247, fracción I y 248 del Código Penal Federal,[1507] en caso de que conducirse con falsedad en sus declaraciones; [iii] se tomaron los generales de los testigos antes precisados; y [iv] que manifestaron bajo protesta de decir verdad que no son parientes consanguíneos o afines a alguno de los agentes económicos emplazados al presente procedimiento y/o sus representantes legales, que no tienen interés directo en el presente procedimiento y que no son amigos o enemigos de alguno de los agentes económicos emplazados al presente procedimiento.[1508]

Por otra parte, mediante el oficio DGAJ-CFCE-2016-002 de ocho de enero de dos mil dieciséis, se requirió al TESTIGO 4 para que desahogara la prueba testimonial a su cargo "*vía oficio*".[1509] En este sentido, mediante escrito presentado el veintinueve de enero de dos mil dieciséis en la OFICIALÍA,[1510] el TESTIGO 4 desahogó la prueba testimonial vía informe, señalando bajo protesta de decir verdad que: [i] no tiene parentesco consanguíneo o por afinidad con los agentes económicos emplazados en el presente procedimiento y/o sus representantes legales; [ii] no tiene interés directo en el presente procedimiento y [iii] que no es amigo íntimo ni enemigo de alguno de los agentes económicos emplazados o de sus representantes legales.

En consecuencia, se procede a analizar si las testimoniales ofrecidas por NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB a cargo del TESTIGO 1,[1511] el TESTIGO 2,[1512] el TESTIGO 3[1513] y el TESTIGO 4[1514] demuestran los hechos que dichos agentes económicos pretenden probar.

Se indica que por cuestión de orden y método, cuando así sea procedente, para el análisis de la prueba que nos ocupa, las preguntas realizadas a los TESTIGOS se agruparán en relación con los hechos que pretenden probar los oferentes de la prueba, a efecto de evitar repeticiones innecesarias. Lo anterior, toda vez que se advierte que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB realizaron diversas preguntas a los TESTIGOS que fundamentalmente son las mismas.

[1504] Folios 35017 a 35049.
[1505] Folios 35050 a 35108.
[1506] Folios 35109 a 351452.
[1507] Publicado en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos cuya reforma aplicable es la publicada en el DOF e nueve de abril de dos mil doce.
[1508] Folios 35018 35019, 35051, 35052, 35110 y 35111.
[1509] Folios 35284 a 35306.
[1510] Folios 37123 a 37175.
[1511] Folios 35017 a 35049.
[1512] Folios 35050 a 35108.
[1513] Folios 35109 a 35142.
[1514] Folios 37123 a 37175.

a. Que los testigos trabajaron en el AICM.

A la TESTIGO 1 se le preguntó: "[…] *Si prestó sus servicios como Subdirectora de Coordinación Corporativa de* [AICM], *con funciones de Secretaria Particular del Director General de AICM* […]",[1515] a lo que contestó: "[…] *Sí* […]".[1516] A su vez, a TESTIGO 2 le hicieron la siguiente pregunta: "[…] *Si prestó sus servicios como Director General Adjunto Comercial y de Servicios en* [AICM] […]",[1517] a lo que indicó que: "[…] *Sí* […]".[1518]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si prestó sus servicios como Gerente de Servicios de Transportación Terrestre de* [AICM] […]",[1519] y dicho testigo manifestó lo siguiente: "[…] *Si, como lo señale en el numeral V que antecede* […]"[1520] Adicionalmente, al mismo testigo se le preguntó: "[…] *Si prestó sus servicios como Subdirector de Terminal de AICM* […]".[1521] Así las cosas, dicho TESTIGO 3 dijo que: "[…] *Si, como lo señale en el numeral V que antecede* […]".[1522]

A TESTIGO 4 le preguntaron: "[…] *Si presto* [sic] *sus servicios como Director General de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. DE C.V.* […]",[1523] por lo que dicho testigo informó que "[…] *Sí* […]".[1524]

Luego, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *En qué periodo prest*[aron] *sus servicios como* [Subdirectora de Coordinación Corporativa con funciones de Secretaria Particular del Director General del AICM; Director General Adjunto Comercial y de Servicios del AICM; Gerente de Servicios de Transportación Terrestre de AICM; y Director General del AICM, respectivamente] […]".[1525]

En ese sentido, TESTIGO 1 señaló que laboró para el AICM del "[…] *primero de abril de dos mil trece y salí el catorce de julio de dos mil quince.* […]";[1526] asimismo, aclaró que "[…] *No fue el mismo director en todo ese periodo, trabajé con dos directores diferentes* […]".[1527] Por otra parte, TESTIGO 2 manifestó que prestó sus servicios al AICM "[…] [d]*e Junio de 2013 a Agosto de 2014*[sic] […]".[1528]

[1515] Folio 35019 (pregunta 1).
[1516] *Ídem.*
[1517] Folio 35053 (pregunta 1).
[1518] *Ídem.*
[1519] Folio 35111 (pregunta 1).
[1520] *Ídem.*
[1521] Folio 35111 (pregunta 4).
[1522] *Ídem.*
[1523] Folio 35287 (pregunta 1).
[1524] Folio 37124.
[1525] Folios 35020 (pregunta 3 para TESTIGO 1), 35053 (pregunta 2 para TESTIGO 2), 35111 (pregunta 2 para TESTIGO 3) y 35287 (pregunta 2 para TESTIGO 4), respectivamente.
[1526] Folio 35020.
[1527] *Ídem.*
[1528] Folio 35053.

En este mismo sentido, TESTIGO 3 expresó que laboró para el AICM del "[…] *1 de junio del 2005 a julio de 2009* […]";[1529] y por su parte TESTIGO 4 refirió que lo hizo "[…] *De marzo de 2013 a octubre de 2014* […]".[1530]

Adicionalmente a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *En qué periodo prestó sus servicios como Subdirector de Terminal de AICM* […]".[1531] En ese sentido, dicho testigo manifestó que lo hizo de: "[…] *Agosto del 2009 al 2 de julio de 2013* […]".[1532]

Posteriormente, a los TESTIGOS les preguntaron lo siguiente: "[…] *Cuáles eran sus funciones y facultades como* [Subdirectora de Coordinación Corporativa con funciones de Secretaria Particular del Director General del AICM; Director General Adjunto Comercial y de Servicios del AICM; Subdirector de Terminal de AICM; y Director General del AICM, respectivamente] […]".[1533]

Respecto de la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que: "[…] *Como subdirectora dependía de mí el área de comunicación social, el salón oficial y tenía yo contacto con las aerolíneas, eventos que se hacían en el aeropuerto y demás y como secretaria particular era hacerse cargo de su agenda, seguimientos de acuerdo, el control de gestión de su oficina, sus citas y todo lo correspondiente a la dirección general* […]".[1534]

Por su parte, TESTIGO 2 dijo: "[…] *Velar por los ingresos del Aeropuerto a través de la formulación de contratos de prestación de servicios con los diferentes agentes económicos del aeropuerto* […]".[1535] Luego, TESTIGO 3 informó que: "[…] *Las más importantes que recuerdo, estaba a mi cargo la administración del derecho de acceso para los servicios de transportación terrestre y de manejo de equipaje en áreas públicas, así como la supervisión de los criterios de calidad y las condiciones de seguridad en que se prestaban estos servicios* […]".[1536]

Adicionalmente, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Cuáles eran sus funciones y facultades como Gerente de Servicios de Transportación Terrestre de AICM* […]",[1537] a lo cual señaló que: "[…] *Además de las referidas anteriormente en relación a los servicios de transportación terrestre y manejo de equipaje en áreas públicas, estaba a mi cargo la supervisión del funcionamiento de operación de los edificios terminales y áreas operacionales en el aeropuerto* […]".[1538]

A su vez, TESTIGO 4 indicó que:

[1529] Folio 35111.
[1530] Folio 37124.
[1531] Folio 35111 (pregunta 5).
[1532] Folio 35112.
[1533] Folios 35020 (pregunta 3 para TESTIGO 1), 35053 (pregunta 3 para TESTIGO 2), 35111 (pregunta 3 para TESTIGO 3) y 35287 (pregunta 3 para TESTIGO 4).
[1534] Folio 35020.
[1535] Folio 35053.
[1536] Folio 35111.
[1537] Folio 35112 (pregunta 6).
[1538] *Ídem.*

"[…] *De acuerdo al Manual General de Organización*[1539] *correspondían al Director General las siguientes Funciones y Atribuciones:*

FUNCIONES

- *Fijar, conducir y evaluar, la administración de los procesos de operación, gestión y apoyo para otorgar un servicio de calidad y efectivo a los usuarios, clientes y público en general del GACM.* [sic]
- *Establecer y conducir las políticas, estrategias, normas y alcances para controlar la operación segura y eficiente del* [AICM].
- *Patrocinar las reuniones con los clientes para intercambiar información sobre las políticas de las empresas, marcos de acción, reglas de operación, características de los diversos contratos, así como de propuestas para mejoras internas y atención al cliente, o en su caso de la coparticipación en los nuevos proyectos.*
- *Participar en todos aquellos proyectos de alcance externo y cuyo ámbito de influencia, se encuentre en la prestación de los servicios aeroportuarios.*

ATRIBUCIONES

- *Disponer y representar a las entidades en las reuniones y acuerdos en los Comités que emanen de su esfera de responsabilidad, a fin de lograr mejoras en sus respectivos ámbitos.*
- *Establecer y conducir los actos jurídicos suficientes y necesarios, para hacer cumplir el objeto social de las dependencias del Grupo Aeroportuario.*
- *Determinar el modelo de gestión directiva para conocer y evaluar por área, el desarrollo de los proyectos encomendados y establecer nuevas alternativas en su caso.*

Asimismo, establecer acuerdos con la alta dirección de GACM [sic], *para acordar y dar continuidad a las estrategias, programas y proyectos rectores, que soportan los servicios aeroportuarios que brindan las entidades. Así como, con clientes y usuarios corporativos y funcionarios públicos y privados de alto nivel del sector aeroportuario, para negociar y atraer la formalización y contratación de los servicios aeroportuarios que se brindan en el AIBJCM* [sic].

De igual forma, dentro de dicho cuerpo normativo se establece la obligación del Director General de participar en:

- *Representación de las entidades, en congresos y eventos de carácter técnico y de desarrollo de nuevos servicios aeroportuarios tanto a nivel nacional como internacional.*
- *Establecimiento de las políticas de servicio corporativo con las aerolíneas nacionales y extranjeras usuarias de los servicios que presta el AIBJCM.* [sic]
- *Acreditamiento para dar cumplimiento de las facultades legales, derivadas de las actas constitutivas de las de las dependencias que conforman las empresas de la Entidad.* […]".[1540]

[1539] La nota al pie correspondiente dice: "*MANUAL General de Organización de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., vigente en el año 2013 y 2014.*".

[1540] Folios 37125 y 37126.

A TESTIGO 2 le preguntaron lo siguiente: "[…] *Si con motivo de sus funciones como Director General Adjunto Comercial y de Servicios en AICM, fungía como representante legal de AICM* […]",[1541] a lo que dicho testigo manifestó que: "[…] *Sí* […]".[1542]

A TESTIGO 1 le preguntaron: "[…] *Si conoce al C.* [TESTIGO 4] […]"[1543] y la testigo dijo "[…] *Sí* […]".[1544] A su vez, también le preguntaron: "[…] *En qué periodo de tiempo laboró para AICM el C.* [TESTIGO 4] […]"[1545] a lo que indicó "[…] *Él entró en marzo de dos mil trece, no sé exactamente la fecha y salió el veinticuatro de octubre de dos mil catorce* […]".[1546] Luego, la autoridad comisionada para el desahogo de la prueba a cargo de TESTIGO 1 le preguntó cómo es que tenía conocimiento de ello, a lo que la testigo dijo: "[…] *Yo en algún momento vi su nombramiento y trabajaba desde antes con él* […]".[1547]

Adicionalmente, a TESTIGO 1 le preguntaron "[…] *De quien dependía laboralmente la Subdirección de Coordinación Corporativa con funciones de Secretaria Particular cuando la testigo laboraba en AICM* […]",[1548] a lo que contestó que: "[…] *Del Director General* […]",[1549] además la testigo aclaró lo siguiente: "[…] *Es el Director General de AICM y SACM (Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México), que son dos empresas diferentes* […]".[1550]

A su vez, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[…] *Si conoció al C.* [TESTIGO 2] […]",[1551] a lo que dijo "[…] *Sí* […]".[1552] Asimismo, le preguntaron "[…] *Si el C.* [TESTIGO 2] *laboraba para AICM* […]"[1553] y el testigo indicó "[…] *Sí* […]".[1554] Además, le formularon la siguiente pregunta: "[…] *Cuál era el puesto del C.* [TESTIGO 2] […]",[1555] a lo que contestó: "[…] *Director General Adjunto Comercial y de Servicios.* […]".[1556] También, a TESTIGO 4 le preguntaron lo siguiente: "[…] *Qué relación tenía con el Director General Adjunto Comercial y de Servicios de AICM, C.* [TESTIGO 2] […]"[1557] a lo que señaló que "[…] *Laboral, como superior jerárquico en mi calidad de Director General del AICM.* […]".[1558]

Por otra parte, a TESTIGO 2 le preguntaron: "[…] *Si con motivo de sus funciones como Director General Adjunto Comercial y de Servicios de AICM, y representante legal del mismo, celebraba los contratos para*

[1541] Folio 35053 /pregunta 5).
[1542] *Ídem.*
[1543] Folio 35020 (pregunta 5).
[1544] *Ídem.*
[1545] *Ídem* (pregunta 7).
[1546] *Ídem.*
[1547] *Ídem.*
[1548] *Ídem* (pregunta 4).
[1549] *Ídem.*
[1550] *Ídem.*
[1551] Folio 35287 (pregunta 4).
[1552] Folio 37126.
[1553] Folio 35288 (pregunta 5).
[1554] Folio 37126.
[1555] Folio 35288 (pregunta 6).
[1556] Folio 37126.
[1557] Folio 35288 (pregunta 7).
[1558] Folio 37126.

proveer los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales [...]"[1559] y dicho declarante manifestó que: "[...] *Sí, se celebraba la renovación de algunos contratos y convenios* [...]".[1560] Además, a TESTIGO 2 también le preguntaron lo siguiente: "[...] *Si con motivo de sus funciones como Director General Adjunto Comercial y de Servicios en AICM, era miembro del* [COCOSA] [...]";[1561] en consecuencia, dicho declarante dijo que: "[...] *Sí, era miembro con voz sin voto* [...]".[1562]

Además a TESTIGO 2 le preguntaron: "[...] *Si entre sus funciones se encontraba de aplicar* [sic] *políticas comerciales y de crédito en la contratación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales* [...]";[1563] y el testigo dijo: "[...] *Sí, las políticas estaban ya establecidas a mi llegada y son las políticas que permanecieron durante el tiempo que estuve ahí; no se generaron nuevas políticas* [...]".[1564]

Además a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *De quién dependía laboralmente la Subdirección de Terminal de AICM cuando el testigo laboraba en AICM* [...]"[1565] y el declarante manifestó que: "[...] *De la Dirección General* [...]".[1566]

b. Supuesta inexistencia de tratos preferentes hacia SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB respecto del resto de PERMISIONARIOS.

A los TESTIGOS les hicieron la siguiente pregunta: "[...] *Si en el periodo comprendido del* [cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece y veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respetivamente] *AICM otorgó condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, respectivamente] *respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO, y en su caso, en que han consistido dichas condiciones o tratos preferentes o diferentes* [...]".[1567]

En este orden de ideas, TESTIGO 1 manifestó, con relación a YELLOW CAB, lo siguiente: "[...] *En dos mil nueve yo no sé, no estaba yo en dos mil nueve, pues nunca vi algo diferente* [...]".[1568] Asimismo, respecto a SITIO 300, dijo: "[...] *Ahí nuevamente, en dos mil diez yo no estaba, y en el tiempo que a mí me corresponde yo no vi ninguna diferencia entre ninguna agrupación* [...]".[1569] Finalmente, en relación a NUEVA

[1559] Folio 35053 (pregunta 6).
[1560] *Ídem.*
[1561] *Ídem* (pregunta 7).
[1562] *Ídem.*
[1563] *Ídem* (pregunta 4).
[1564] *Ídem.*
[1565] Folio 35112 (pregunta 7).
[1566] *Ídem.*
[1567] Folios 35023 (pregunta 22 de YELLOW CAB para TESTIGO 1), 35024 (pregunta 22 de SITIO 300 y NUEVA IMAGEN para TESTIGO 1), 35075 (pregunta 71 de SITIO 300 para TESTIGO 2), 35076 (pregunta 71 de YELLOW CAB para TESTIGO 2), 35077 (pregunta 71 de NUEVA IMAGEN para TESTIGO 2), 35130 (pregunta 77 para TESTIGO 3) y 35292 (preguntas 51, 52 y 53 para TESTIGO 4), respectivamente.
[1568] Folio 35024.
[1569] *Ídem.*

IMAGEN, informó que: "[…] *Igual, en agosto de dos mil ocho yo no estaba y el tiempo que estuve no vi ningún trato especial* […]".[1570]

Por otra parte, TESTIGO 2, con relación a SITIO 300, respondió: "[…] *Por el poco periodo que me corresponde de junio a septiembre de 2013, el único trato que se pudo haber dado diferente fue el tema de Excelencia, es decir, que derivado del adeudo con el AICM se tuvo una acción legal en contra de ellos, lo cual, derivó que no pudieran prestar sus servicios dentro del AICM, aun cuando se afectaron a muchos pasajeros por lo cual se derivó la firma de un convenio para lograr el reconocimiento del adeudo y el pago del mismo al AICM. - - - - - Yo tengo conocimiento que durante el periodo de junio de 2013 a la firma del convenio, Excelencia no prestaba sus servicios en el AICM y supongo que quien debió haber dado seguimiento fue la subdirección de terminal 1 del AICM. Yo supe del juicio por el convenio de reconocimiento de adeudo que tuve que firmar, porque eso implicaba una recuperación de ingresos para el AICM, y entonces se convertía en un tema de ingresos para el AICM. Uno de los resultados del convenio, era que Excelencia volviera a prestar sus servicios para que pudiera pagar el adeudo* […]".[1571]

Adicionalmente, TESTIGO 2 en relación a, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respondió: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, por el poco periodo que me corresponde de junio a septiembre de 2013, el único trato que se pudo haber dado diferente fue el tema de Excelencia, es decir, que derivado del adeudo con el AICM se tuvo una acción legal en contra de ellos, lo cual, derivó que no pudieran prestar sus servicios dentro del AICM, aun cuando se afectaron a muchos pasajeros por lo cual se derivó la firma de un convenio para lograr el reconocimiento del adeudo y el pago del mismo al AICM.* […]".[1572]

Asimismo, se advierte que el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 2, solicitó a dicho testigo que aclarara su respuesta en los siguientes términos: "[…] *¿Qué se entiende por dar seguimiento?* […]",[1573] a lo que respondió: "[…] *La subdirección de terminal 1 del AICM debe dar seguimiento del cumplimiento a los convenios con todos los permisionarios, quien debe decir si está cumplido o no, y se envía a la dirección del área jurídica para que lleve a cabo las acciones legales en caso del incumplimiento de los mismos* […]".[1574]

A su vez, también se solicitó a TESTIGO 2 que aclarara: "[…] *¿Quien determina si determinado* [sic] *permisionario puede o no prestar el servicio por ese tipo de adeudos?* […]";[1575] a lo que el testigo respondió: "[…] *La subdirección de terminal 1 del AICM es quien presenta al COCOSA los casos referentes a taxistas y el COCOSA le solicita al área jurídica del AICM iniciar acciones legales por los posibles incumplimientos* […]".[1576]

Por otra parte, TESTIGO 3 señaló lo siguiente: "[…] *Me consta únicamente hasta el 2 de julio de 2013 que no se otorgaron condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a ninguna agrupación,* ***de hecho los respectivos contratos contienen una cláusula mediante la cual el AICM se***

[1570] *Ídem.*
[1571] Folio 35076.
[1572] Folios 35076 y 35077.
[1573] Folio 35076.
[1574] *Ídem.*
[1575] *Ídem.*
[1576] *Ídem.*

compromete a que cualquier condición futura que se otorgue a otro prestador del SERVICIO será extensiva para todos aquellos que lo soliciten. Esto me consta porque yo firmé estos contratos como parte del AICM aun cuando no fue con la representación legal [...] [énfasis añadido]".[1577]

Finalmente, TESTIGO 4 puntualizó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, durante el periodo en el que me desempeñe como Director General del AICM, se brindó un trato igualitario sin preferencias o discriminación, respecto de todos y cada uno de los usuarios del servicio de estacionamiento y acceso a zona federal, no solo en su modalidad de taxi, procurando en todo momento la equidad y trato igualitario en beneficio de los usuarios finales, en términos de la normatividad aplicable.* [...]".[1578]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga si durante el periodo en que Usted fungió como Director General del AICM otorgó condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a PORTO TAXI respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO DE TAXI, y en su caso, en qué han consistido dichas condiciones*";[1579] a lo cual el deponente señaló: "*Durante el periodo en el que me desempeñe como Director General del AICM, se brindó un trato igualitario sin preferencias o discriminación, respecto de todos y cada uno de los usuarios del servicio de estacionamiento y acceso a zona federal, no solo en su modalidad de taxi, procurando en todo momento la equidad y trato igualitario en beneficio de los usuarios finales.*".[1580]

c. No se autorizaron UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

A TESTIGO 2 le preguntaron: "[...] *Si en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM autorizó a favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO* [...]".[1581]

En este sentido, TESTIGO 2, con respecto a SITIO 300, informó: "[...] *No lo recuerdo, porque yo entré en junio de 2013, por lo que el periodo del que yo pudiera tener conocimiento es muy pequeño. Adicionalmente, todo lo relacionado con el servicio de taxis lo lleva la subdirección de la Terminal 1* [...]".[1582] El mismo testigo, respecto a NUEVA IMAGEN, manifestó: "[...] *Es la misma respuesta a la pregunta anterior, es decir, No* [sic] *lo recuerdo, porque yo entré en junio de 2013, por lo que el periodo del que yo pudiera tener*

[1577] Folio 35130.
[1578] Folios 37143 y 37144.
[1579] Folios 35302.
[1580] Folios 37171.
[1581] Folios 35066 (pregunta 35 de SITIO 300) y 35067 (pregunta 35 de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN).
[1582] Folio 35067.

conocimiento es muy pequeño. Adicionalmente, todo lo relacionado con el servicio de taxis lo lleva la subdirección de la Terminal 1 [...]".[1583]

Finalmente, con relación a YELLOW CAB, declaró: "[...] *Es la misma respuesta a las preguntas anteriores, es decir, no lo recuerdo, porque yo entré en junio de 2013, por lo que el periodo del que yo pudiera tener conocimiento es muy pequeño. Adicionalmente, todo lo relacionado con el servicio de taxis lo lleva la subdirección de la Terminal 1* [...]".[1584]

A su vez, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[...] *Si en el periodo comprendido del* [veintidós de agosto de dos mil ocho, siete de septiembre de dos mil diez y veintidós de agosto de dos mil ocho] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM autorizó a favor de* [NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil* [cada una], *el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI* [....]".[1585]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga la razón de por qué en el periodo del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece el AICM autorizó a favor de* [NUEVA IMAGEN] *el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del* [SERVICIO DE TAXI]".[1586]

En este sentido, TESTIGO 4 utilizó la siguiente respuesta para las preguntas de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, así como para la repregunta de PORTO TAXI: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre.*[1587] - - - - - *Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación.* [...]".[1588]

En este sentido, a TESTIGO 2 le preguntaron:"[...] *Cuántas unidades autorizó AICM a favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil, para ingresar a la prestación del SERVICIO en el periodo comprendido del* [siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece; diecisiete de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece; y diecisiete de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respectivamente]. [...]".[1589]

En este sentido, TESTIGO 2, respecto a SITIO 300 respondió: "[...] *era facultad de la subdirección de la terminal 1 del Aeropuerto, de lo cual no tengo conocimiento. Adicionalmente el periodo de junio 2013 a*

[1583] *Ídem.*
[1584] *Ídem.*
[1585] Folios 35288 (preguntas 1 y 14) y 35289 (pregunta 17).
[1586] Folio 35279 (repregunta 9).
[1587] Folio 37166.
[1588] Folios 37128, 37129, 37130 y 37131.
[1589] Folios 35067 y35068 (pregunta 36).

septiembre 2013 es un periodo muy corto y no recuerdo si se autorizó alguna unidad en ese periodo [...]".[1590] Con relación a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB indicó lo siguiente: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, era facultad de la subdirección de la terminal 1 del Aeropuerto, de lo cual no tengo conocimiento. Adicionalmente el periodo de junio 2013 a septiembre 2013 es un periodo muy corto y no recuerdo si se autorizó alguna unidad en ese periodo* [...]".[1591]

Asimismo, a TESTIGO 4 le preguntaron lo siguiente: "[...] *Cuántas unidades autorizó AICM a favor de* [NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil, para ingresar a la prestación del SERVICIO en el periodo comprendido del* [veintidós de agosto de dos mil ocho, siete de septiembre de dos mil diez y veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece* [...]".[1592]

En este orden de ideas, el mencionado testigo, en relación a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB manifestó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación.* [...]".[1593]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si en algún momento entre el periodo comprendido del: (i) siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM autorizó a favor de (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO, y en su caso, cuántas unidades vehiculares le fueron autorizadas y en que fechas* [...]".[1594]

En este orden de ideas, el mencionado testigo contestó que: "[...] *Las fechas no me hacen gran referencia pero en cualquier caso el AICM jamás autorizó ingreso de unidades a favor de las agrupaciones señaladas. Como referí en la pregunta anterior, el ingreso de unidades para la prestación del SERVICIO solo le compete a la SCT y en el caso de la celebración de los contratos de derecho de acceso y estacionamiento, los mismos se celebraron invariablemente con personas físicas y jamás con estas agrupaciones. Lo anterior me consta porque a partir del 1 de junio de 2005 yo firmé como parte del AICM aunque sin la representación legal, todos los contratos de derecho de acceso que se otorgaron* [...]".[1595]

Por otra parte, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 se les preguntó: "[...] *En que fechas autorizó AICM a favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil* [en cada caso], *para*

[1590] Folio 35067.
[1591] Folios 35067 y 35068.
[1592] Folios 35288 (preguntas 12 y 15) y 35289 (pregunta 18).
[1593] Folios 37129, 37130 y 37131.
[1594] Folio 35119 (pregunta 25).
[1595] *Ídem*.

ingresar a la prestación del SERVICIO en el periodo comprendido del [siete de septiembre de dos mil diez, diecisiete de septiembre de dos mil ocho y siete de septiembre de dos mil ocho, respectivamente,] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece* [...]".[1596]

Así las cosas, con respecto a SITIO 300 TESTIGO 2 manifestó: "[...] *No tengo conocimiento, era facultad de la subdirección de terminal 1 del Aeropuerto* [...]".[1597] A su vez, sobre YELLOW CAB, el mismo testigo señaló lo siguiente: "[...] *No tengo conocimiento, ya que todo lo relativo al servicio de taxis lo llevaba la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[1598] Por otra parte, con relación a NUEVA IMAGEN, el mismo testigo dijo: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, no tengo conocimiento, ya que todo lo relativo al servicio de taxis lo llevaba la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[1599] Por su parte, TESTIGO 4 usó una sola respuesta para SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación* [...]".[1600]

d. El SERVICIO DE TAXI se puede prestar sin contar con convenio para el SERVICIO DE ACCESO formalizado con el AICM.

A TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 se les preguntó:"[...] *Si para la prestación del SERVICIO, los permisionarios autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en lo sucesivo SCT) en los términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (en lo sucesivo LCPAF) y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (en lo sucesivo RAFSA), requieren de manera indispensable disponer de un contrato de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con AICM* [...]".[1601]

En este sentido, TESTIGO 2 señaló lo siguiente: "[...] *Sí, dado que son contratos de derecho de acceso a zona federal que en mi facultad de director general adjunto comercial y de servicios del aeropuerto, era mi facultad suscribirlos, por eso lo conozco, toda vez que implicaban un ingreso económico para el aeropuerto* [énfasis añadido] [...]".[1602]

En otro orden de ideas, del acta de la diligencia del desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 2 se observa que el servidor público comisionado para el desahogo de la misma, le formuló la siguiente pregunta al citado testigo: "[...] *¿De lo que Usted recuerda, era necesario que en todos los*

[1596] Folios 35068 (pregunta 37 para TESTIGO 2 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB), 35288 (preguntas 13 y 16 para TESTIGO 4) y 35289 (pregunta 19 para TESTIGO 4).
[1597] *Ídem.*
[1598] *Ídem.*
[1599] *Ídem.*
[1600] Folios 37129, 37130 y 37131.
[1601] Folios 35068 (pregunta 38 para TESTIGO 2), 35119 (pregunta 26 para TESTIGO 3), 35120 (pregunta 26 para TESTIGO 3) y 35289 (pregunta 20 para TESTIGO 4).
[1602] Folio 35068.

casos un prestador de servicios (incluyendo taxis) firmara un contrato con el AICM y pagara una contraprestación para poder prestar el servicio en las instalaciones del AICM? [...]",[1603] a lo cual TESTIGO 2 indicó: "[...] *Sí, no había manera de prestar el servicio si no se contaba con el contrato con el AICM, hasta los maleteros tienen su contrato. En el manual hay exentos para pagar, como en el caso de entidades de gobierno y fundaciones sin fines de lucro, todo debe someterse al COCOSA si es que así es aprobado* [...]".[1604]

Adicionalmente, el mismo servidor público preguntó a TESTIGO 2: "[...] *¿Había un fundamento para firmar los contratos de prestación de servicios de taxis?* [...]".[1605] En este sentido, el testigo dijo que: "[...] *Es una práctica del AICM, no tengo mucho conocimiento en el área de taxis porque la subdirección le reportaba directamente a la dirección general, pero yo sí tenía que firmar esos contratos y convenios como representante legal y por ser un ingreso para el AICM* [...]".[1606]

Por otra parte, TESTIGO 3 respondió: "[...] *No, los permisionarios por parte de la SCT no requieren para la explotación del SERVICIO de disponer de un contrato de derecho de acceso y estacionamiento. El derecho de acceso y el estacionamiento para las unidades del servicio de transportación terrestre, constituyen una facilidad por parte de la administración aeroportuaria para la optimización y eficiencia del servicio, pero de ninguna manera sustituyen o condicionan los efectos legales del permiso expedido por la SCT. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1607]

Adicionalmente, TESTIGO 4 señaló lo siguiente: "[...] *En conclusión, los permisionarios que utilicen la infraestructura aeroportuaria de manera regular deben celebrar un contrato de acceso a zona federal y estacionamiento, y se encuentran obligados al cumplimiento de la normatividad en la materia aeroportuaria, la cual faculta al concesionario a la prestación del servicio de estacionamiento y acceso a zona federal, mediante el citado acuerdo de voluntades* [...]".[1608]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4:

- "*Diga cuáles son los requisitos necesarios para la celebración del contrato de prestación de servicios de autotransporte federal con el AICM.*".[1609] A la cual respondió: "*Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre*".[1610]
- "*Diga si PORTO TAXI estuvo en condiciones de negociar el contenido de las contraprestaciones contenidas en el contrato de prestación de servicios de autotransporte federal de pasajeros con el*

[1603] Folio 35101.
[1604] *Ídem.*
[1605] Folio 35102.
[1606] Folios 35101 y 35102.
[1607] Folio 35102.
[1608] Folios 37132 y 37133.
[1609] Folio 35279 (repregunta 10).
[1610] Folio 37167.

AICM";[1611] "*Diga quién determina las contraprestaciones que deben cubrir las personas morales que prestan el servicio de autotransporte federal al AICM*";[1612] "*Diga cómo se determina el importe total de las contraprestaciones que deben pagar las personas morales que prestan el servicio de autotransporte federal al AICM*";[1613] "*Diga si las personas morales que prestan el SERVICIO DE TAXI pueden negociar en el momento de la elaboración del contrato respectivo el importe total que efectivamente deben cubrir como contraprestación por el derecho de acceso y estacionamiento*";[1614] y "*Diga qué departamento del AICM se encarga de la elaboración de los contratos*".[1615]

A las preguntas anteriores TESTIGO 4 respondió: "*De acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre, quien puede realizar las negociaciones correspondientes*".[1616]

- "*Diga qué función tiene el* [COCOSA] *en la elaboración de los contratos y convenios que celebra el AICM, tanto con las personas morales como con los permisionarios que la componen para la prestación del SERVICIO DE TAXI.*".[1617] A lo cual el testigo indicó: "*El* [COCOSA] *debe autorizas* [sic] *la comercialización de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales*".[1618]
- "*Diga si el AICM elabora unilateralmente los términos y condiciones de los contratos que celebra con las personas que prestan el servicio de autotransporte federal.*".[1619] A lo cual el testigo señaló: "*La comercialización de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales debe realizarse mediante la celebración de instrumento jurídico correspondiente, el cual deberá contener los aspectos técnicos, económicos y administrativos autorizados por dicho Comité, sin embargo, las áreas contratantes pueden establecer las negociaciones correspondientes con los clientes o prestadores de servicios*".[1620]
- "*Diga si el AICM impone a las personas morales los términos y condiciones de los contratos de acceso y estacionamiento a la zona federal*".[1621] A lo cual el testigo indicó: "*No*".[1622]

[1611] Folio 35279 (repregunta 11).
[1612] Folio 35279 (repregunta 12).
[1613] Folio 35279 (repregunta 13).
[1614] Folio 35279 (repregunta 14).
[1615] Folio 35279 (repregunta 15).
[1616] Folios 37167 y 37168.
[1617] Folio 35279 (repregunta 16).
[1618] Folio 37168.
[1619] Folio 35279 (repregunta 17).
[1620] Folio 37169.
[1621] Folio 35279 (repregunta 18).
[1622] Folio 37169.

e. Durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez las UNIDADES de EXCELENCIA no ingresaron a la BOLSA DE TAXIS y sin embargo siguieron prestando el SERVICIO DE TAXI.

A TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 se les preguntó : "[…] *Si durante algunos meses de los años de dos mil nueve y dos mil diez, EXCELENCIA dejó de utilizar las zonas designadas para el estacionamiento de sus unidades vehiculares, llamadas comúnmente BOLSAS DE TAXI* […]".[1623] A lo anterior, TESTIGO 2 respondió que: "[…] *Desconozco, yo no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]".[1624]

Por su parte, TESTIGO 3 respondió: "[…] *Sí, sin recordar la fecha exacta, EXCELENCIA comunicó al AICM su deseo de ya no utilizar las BOLSAS DE TAXIS con la intención de que se disminuyera en un 75% la contraprestación pactada en el contrato. AICM respondió que esa era una decisión unilateral y que no modificaba los términos contractuales. Ante esto, EXCELENCIA desocupó las BOLSAS DE TAXIS durante un período que no puedo precisar en este momento y siguió haciendo uso de las zonas de abordaje. Lo anterior me consta debido a que el comunicado de EXCELENCIA me lo enviaron a mí y la respuesta la firmé yo* […]".[1625]

Finalmente, TESTIGO 4 respondió: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1626]

Adicionalmente, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 se les preguntó: "[…] *Si a pesar de no utilizar las BOLSAS DE TAXIS, las unidades vehiculares de EXCELENCIA continuaron prestando el SERVICIO durante los años de dos mil nueve y dos mil diez* […]".[1627]

En este sentido TESTIGO 2 contestó lo siguiente: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, desconozco totalmente, ya que yo no laboraba en el AICM en ese periodo* […]".[1628]

En cambio, TESTIGO 3 indicó lo siguiente: "[…] *En efecto, no obstante que no utilizó la BOLSA DE TAXIS, EXCELENCIA continuó prestando el SERVICIO. Esto se puede acreditar con los reportes de la supervisión a mi cargo, con las bitácoras de servicio y la información que diariamente EXCELENCIA entregaba al área a mi cargo referente al número de boletos que habían comercializado. Quiero precisar que entre agosto y octubre del año dos mil diez hubo un período cercano a treinta días durante el cual, previa consulta con la Dirección General Adjunta Jurídica de AICM, dispuse que no se permitiera el ingreso de las unidades de EXCELENCIA a las zonas de abordaje y a la BOLSA DE TAXIS con motivo del procedimiento de rescisión administrativa del contrato de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con dicha persona moral. EXCELENCIA durante ese período de treinta días realizó el abordaje de sus pasajeros en las vialidades públicas hasta que recibimos una orden judicial para que se le permitiera de nuevo el ingreso a las áreas*

[1623] Folios 35070 (pregunta 41), 35120 (pregunta 29) y 35289 (pregunta 23), respectivamente.
[1624] Folio 35070.
[1625] Folios 35120 y 35121.
[1626] Folios 37133 y 37134.
[1627] Folios 35070 (pregunta 42), 35121 (pregunta30) y 35289 (pregunta 24), respectivamente.
[1628] Folio 35070.

mencionadas. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré [...]".[1629]

Por su parte, TESTIGO 4 declaró lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1630]

Aunado a lo anterior, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y a TESTIGO 4 se les formuló la siguiente pregunta: "[...] *Si con motivo de que EXCELENCIA dejó de utilizar las BOLSAS DE TAXIS, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO que realizaba EXCELENCIA* [...]".[1631] En este orden de ideas, TESTIGO 2 señaló lo siguiente: "[...] *Si es en el periodo de la pregunta anterior, no laboraba yo en el AICM* [...]".[1632] Por su parte, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1633]

Adicionalmente, a TESTIGO 3 informó que: "[...] *El AICM no impidió ni obstaculizó ni perturbó la prestación del SERVICIO, en todo caso se impidió el acceso a las zonas de abordaje y BOLSA DE TAXIS en razón de las circunstancias referidas en la pregunta inmediata anterior. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1634]

f. El AICM no tiene restricción para que las UNIDADES que prestan el SERVICIO DE TAXI puedan circular sobre las vialidades del AEROPUERTO.

A TESTIGO 1 y a TESTIGO 3 se les formuló la siguiente pregunta: "[...] *Si las vialidades de acceso al* [AEROPUERTO] *y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, son caminos de jurisdicción federal* [...]".[1635] En este sentido, TESTIGO 1 respondió "[...] *Sí* [...]".[1636] Adicionalmente, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicito a la testigo que señalara cómo es que tenía conocimiento de ello, a lo que respondió: "[...] *Están custodiadas por la Policía*

[1629] Folio 35121.
[1630] Folios 37134.
[1631] Folios 35070 (pregunta 43), 35121 (pregunta 31) y 35289 (pregunta 25), respectivamente.
[1632] Folio 35070.
[1633] Folios 37134.
[1634] Folios 35120 y 35121.
[1635] Folio 35041 (pregunta 49).
[1636] Folio 35041.

Federal [...]".[1637] Por su parte, TESTIGO 3 manifestó lo siguiente: "[...] *Sí, es correcto. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[1638]

Por otro lado, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 se les preguntó: "[...] *Si las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, son caminos de jurisdicción federal* [...]".[1639]

TESTIGO 2 señaló: "[...] *Lo desconozco, pero supongo que sí. No está delimitado a ello, quisiera suponer que la parte donde está el AICM sí pero valdría la pena delimitar a qué avenidas principales se refiere la pregunta. Desconozco hasta donde llega la zona concesionada del AICM, por ser una concesión federal supongo que las vialidades de acceso deben ser consideradas como zona federal. La dirección jurídica del AICM seguramente tendrá el dato* [...]";[1640] y TESTIGO 4 informó que: "[...] *En términos de lo dispuesto en los artículos 2, fracción 1, 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como 1 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal* [...], *las vialidades de acceso a la terminal aérea de uso público y que comunican a el AIBJ* [sic] *con las vialidades que lo circundan son efectivamente caminos de jurisdicción federal, no así, las áreas destinadas a la prestación del servicio aeroportuario de estacionamiento y acceso a zona federal (Bolsas de taxis, estacionamientos, zonas de abordaje, etc.)* [...]".[1641]

Luego, a TESTIGO 1 y a TESTIGO 3 les preguntaron lo siguiente: "[...] *Si en las vialidades de acceso al AEROPUERTO y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, existen barreras físicas para controlar el acceso al* [AEROPUERTO] [...]".[1642] En este sentido, TESTIGO 1 contestó "[...] *No, nada. El acceso es absolutamente libre* [...]".[1643] Por otra parte, TESTIGO 3 informó que "[...] *No, no existe ninguna barrera para controlar el acceso a las vialidades públicas de acceso. Me consta porque trabaje once años ahí y nunca vi una barrera* [...]"[1644]

Adicionalmente, a los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *Si en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, existen* [barreras físicas o casetas de peaje] *para controlar el acceso al AEROPUERTO* [...]".[1645] A la pregunta anterior TESTIGO 1 dijo: "[...] *No* [...]";[1646] luego, TESTIGO 2 contestó: "[...] *Lo desconozco, no que yo sepa* [...]";[1647] además, TESTIGO 3 señaló: "[...] *No, no existe ninguna caseta de peaje para controlar el acceso a las vialidades públicas de acceso. Me consta porque trabaje once años ahí y nunca vi una* [...]";[1648] y finalmente, TESTIGO

[1637] *Ídem.*
[1638] Folio 35140.
[1639] Folios 35096 (pregunta 106) y 35140 (pregunta 117), respectivamente.
[1640] Folio 35096.
[1641] Folios 37160, 37161 y 35140.
[1642] Folios 35042 (pregunta 51) y 35140 (pregunta 119), respectivamente.
[1643] Folio 35042.
[1644] Folio 35140.
[1645] Folios 35042 (pregunta 52 para TESTIGO 1), 35096 (pregunta 108 para TESTIGO 2), 35140 (preguntas 119 y 120 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 104 para TESTIGO 4).
[1646] Folio 35041.
[1647] Folio 35096.
[1648] Folio 35140.

4 informó que: "[…] *las vialidades de acceso al AIBJ* [sic] *que son de uso público, no existen barreras fisicas, ni cualquier otro elemento para controlar su acceso* […]".[1649]

Después, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si dentro de sus facultades legales, AICM tiene o dispone de aquella que le permite autorizar o prohibir el ingreso o circulación de unidades vehiculares en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM* […]".[1650]

TESTIGO 1 señaló: "[…] *No porque es zona federal, el AICM no puede* […]".[1651] En este sentido, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Lo desconozco, hasta donde tengo yo entendido son acciones que toma la Policía Federal; desconozco si la subdirección de la terminal 1 ejerce acciones específicas al respecto* […]".[1652] Además, TESTIGO 3 dijo: "[…] *No existe ninguna facultad para ello. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* […]".[1653] Finalmente, TESTIGO 4 respondió de la siguiente manera: "[…] *No existe fundamento legal alguno que faculte al AICM para impedir el acceso a las vialidades que son de uso público* […]".[1654]

Por su parte, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 3 les preguntaron lo siguiente: "[…] *Cuáles son las facultades legales, que le permitan a AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del SERVICIO* [...]".[1655] En este orden de ideas, TESTIGO 2 manifestó lo siguiente: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, la verdad lo desconozco pero, hasta donde tengo yo entendido, esa es facultad de la Policía Federal por ser una zona federal, no del AICM* […]".[1656] Por su parte, TESTIGO 3 manifestó que: "[…] *Ninguna. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré y porque yo era miembro del Comité local de Seguridad, del Comité coordinador de autoridades y de la Comisión consultiva* […]".[1657]

Por otra parte, a TESTIGO 4 le preguntaron lo siguiente: "[…] *¿Cuáles son los fundamentos legales para que el AICM autorice permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM o para asignar unidades vehiculares para dicho SERVICIO DE TAXI?* […]".[1658] A lo cual indicó que: "[…] *No, como se ha mencionado, los permisos para prestar servicios de autotransporte federal con origen o destino en puertos y aeropuertos, son otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), en*

[1649] Folio 37161.
[1650] Folios 35043 (pregunta 56 para TESTIGO 1), 35096 (pregunta 109 para TESTIGO 2), 35140 (pregunta 121 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 105 para TESTIGO 4).
[1651] Folio 35043.
[1652] Folio 35096.
[1653] Folio 35140.
[1654] Folio 37161.
[1655] Folios 35071 (pregunta 49) y 35122 (pregunta 37), respectivamente.
[1656] Folio 35071.
[1657] Folio 35122.
[1658] Folio 35293 (pregunta 61).

términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares [...]".[1659]

Adicionalmente, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 les hicieron la siguiente pregunta: "[...] *Cuál es el fundamento legal o disposición legal que contiene las facultades legales, que le permitan a AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del* [SERVICIO DE TAXI] [...]".[1660] En este sentido, TESTIGO 2 dijo "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, la verdad lo desconozco pero, hasta donde tengo yo entendido, esa es facultad de la Policía Federal por ser una zona federal, no del AICM* [...]".[1661]

Por su parte, TESTIGO 4 informó que: "[...] *De acuerdo con lo señalado en las respuestas anteriores, el fundamento legal para restringir el uso de las zonas asignadas a la prestación del servicio (estacionamiento y acceso a zona federal) proporcionado por el concesionario, esto es estacionamientos, áreas de abordaje, bolsa de taxis, etc., más no así las áreas públicas, es en términos de la CONCESIÓN para usar, administrar, operar, explotar, y aprovechar los bienes concesionados del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, así como para prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; los artículos 45, 48 fracción 1, 54 y 55 de la* [LA], *y 55, fracciones VII y XI, del* [RLA] [...]".[1662]

Asimismo, a los TESTIGOS les preguntaron lo siguiente: "[...] *Si en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, en tanto son caminos de jurisdicción federal, aplica el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal* [...]".[1663] En este sentido, TESTIGO 1 señaló "[...] *Pues sí* [...]".[1664] Por otra parte, TESTIGO 2 afirmó: "[...] *Desconozco totalmente* [...]".[1665] Luego, TESTIGO 3 dijo: "[...] *Correcto. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[1666] A su vez, TESTIGO 4 declaró: "[...] *Si, en términos de lo establecido en el citado artículo 1, de dicho ordenamiento legal* [...]".[1667]

Adicionalmente, a los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *Si la autoridad competente para aplicar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, resulta ser la Policía Federal* [...]".[1668] En ese sentido, TESTIGO 1 indicó que "[...] *Si* [...]";[1669] TESTIGO 2 manifestó: "[...] *Lo desconozco* [...]";[1670] a su vez, TESTIGO 3 declaró que: "[...] *Sí. Me consta porque he leído el Reglamento*

[1659] Folios 37144 y 37145.
[1660] Folio 35071 (pregunta 50) y 35290 (pregunta 32), respectivamente.
[1661] Folio 35071.
[1662] Folio 37137.
[1663] Folios 35043 (pregunta 57 para TESTIGO 1), 35096 (pregunta 110 para TESTIGO 2), 35140 (pregunta 122 para TESTIGO 3), 35141 (pregunta 122 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 106 para TESTIGO 4).
[1664] Folio 35043.
[1665] Folio 35096.
[1666] Folio 35141.
[1667] Folio 37161.
[1668] Folios 35043 (pregunta 58 para TESTIGO 1), 35097 (pregunta 111 para TESTIGO 2), 35141 (pregunta 124 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 107 para TESTIGO 4).
[1669] Folio 35043.
[1670] Folio 35097.

[…]";[1671] y finalmente, TESTIGO 4 explicó que: "[…] *En términos del artículo 4 del citado cuerpo normativo* […], *corresponde aplicarlo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Policía Federal, ahora dependiente de la Comisión Nacional de Seguridad, en el ámbito de sus respectivas competencias* […]".[1672]

Adicionalmente, a TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les hicieron la siguiente pregunta: "[…] *Cuál es la autoridad competente para aplicar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal* […]".[1673] En ese sentido, TESTIGO 1 dijo: "[…] *La Policía Federal* […]".[1674] A lo anterior, TESTIGO 2 indicó: "[…] *Considero que la Policía Federal pero no tengo certeza* […]";[1675] y, TESTIGO 4 manifestó: "[…] *Como ya se dijo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Policía Federal, ahora dependiente de la Comisión Nacional de Seguridad de acuerdo a sus propias facultades* […]".[1676]

Por otra parte, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *Si conoce cuál es la autoridad competente para aplicar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal* […]";[1677] a lo que el testigo antes mencionado contestó: "[…] *Sí, la Policía Federal. Me consta porque he leído el Reglamento* […]".[1678]

En otro orden de ideas, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si en los años de dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación en la Terminal 1 del AEROPUERTO* […]."[1679] En consecuencia de lo anterior, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]".[1680] TESTIGO 3 declaró: "[…] *Sí, me consta porque en ocasiones las obras de remodelación obligaban a modificar los procedimientos en las áreas operacionales, tales como mover taquillas de un lugar a otro o zonas de abordaje. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[1681] Por su parte, TESTIGO 4 afirmó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013* […]".[1682]

Luego, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si con motivo de* [las] *obras de remodelación* [citadas en el párrafo anterior], *las zonas de abordaje del SERVICIO quedaron fuera de operación, en específico las puertas 1 y 8 de la Terminal 1* [del AEROPUERTO] […]".[1683]

[1671] Folio 35141.
[1672] Folio 37161.
[1673] Folios 35043 (pregunta 59), 35097 (pregunta 112) y 35298 (pregunta 108), respectivamente.
[1674] Folio 35043.
[1675] Folio 35097.
[1676] Folio 37162.
[1677] Folio 35141 (pregunta 123).
[1678] Folio 35141.
[1679] Folio 35070 (pregunta 41), 35121 (pregunta 32) y 35289 (pregunta 26), respectivamente.
[1680] Folio 35071.
[1681] Folio 35121.
[1682] Folio 37134.
[1683] Folios 35071 (pregunta 45), 35122 (pregunta 33) y 35290 (pregunta 27), respectivamente.

En este orden de ideas, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[1684] a su vez, TESTIGO 3 informó que: "[…] *Sí, en los años 2005 y 2006 lo que hoy es puerta dos en esos años era puerta uno. No hubo zonas de abordaje durante la época de remodelación y el SERVICIO se prestaba en las vialidades públicas. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]";[1685] y, TESTIGO 4 dijo: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1686]

Adicionalmente, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si con motivo del cese de operaciones de las zonas de abordaje por las obras de remodelación en la Terminal 1 del AEROPUERTO, el SERVICIO se prestaba en las vialidades del* [AEROPUERTO] […]".[1687]

En ese sentido, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[1688] a su vez, TESTIGO 3 dijo: "[…] *Sí, tal como lo dije en la pregunta anterior. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]";[1689] y, TESTIGO 4 manifestó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1690]

Por otra parte, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 se les preguntó: "[…] *Si con motivo de que la operación del SERVICIO se realizaba en las vialidades, a consecuencia de las obras de remodelación llevadas a cabo en los años de dos mil cinco y dos mil seis, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300* […]".[1691]

A la interrogante anterior, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[1692] por su parte, TESTIGO 3 manifestó que: "[…] *No en ningún momento se perturbó, impidió u obstaculizó la prestación del SERVICIO. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente*

[1684] Folio 35071.
[1685] Folio 35121.
[1686] Folio 37135.
[1687] Folios 35071 (pregunta 46), 35122 (pregunta 34) y 35290 (pregunta 28), respectivamente.
[1688] Folios 35071.
[1689] Folio 35122.
[1690] Folio 37135.
[1691] Folios 35071 (pregunta 47), 35122 (pregunta 35) y 35290 (pregunta 29), respectivamente.
[1692] Folio 35071.

lo aclaré [...]";[1693] y, TESTIGO 4 manifestó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1694]

Por otra parte, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Cuáles son las facultades legales, que le permitan a AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del* [SERVICIO DE TAXI] [...]".[1695]

En ese orden de ideas, TESTIGO 2 manifestó: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, la verdad lo desconozco pero, hasta donde tengo yo entendido, esa es facultad de la Policía Federal por ser una zona federal, no del AICM* [...]".[1696] En contraposición, TESTIGO 3 señaló lo siguiente: "[...] *Ninguna. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré y porque yo era miembro del Comité local de Seguridad, del Comité coordinador de autoridades y de la Comisión consultiva* [...]";[1697] y TESTIGO 4 explicó que: "[...] *Tal y como se ha expresado al responder la pregunta anterior del presente interrogatorio, las facultades legales que autorizan al AICM para restringir el uso de las zonas asignadas a la prestación del servicio proporcionado por el concesionario, esto es: estacionamientos, áreas de abordaje, bolsa de taxis, etc., más no así las áreas públicas, se dan en términos de la CONCESIÓN para usar, administrar, operar, explotar y aprovechar los bienes concesionados del AIBJ, así como para prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como su modificación correspondiente, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 1 º de junio de 2004, el AICM detenta los bienes inmuebles de dominio público de la federación necesarios para la operación del aeropuerto* [...]".[1698]

Ahora bien, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Cuál es el fundamento legal o disposición legal que contiene las facultades legales, que le permitan a AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del* [SERVICIO DE TAXI] [...]".[1699]

TESTIGO 2 respondió a la pregunta anterior: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, la verdad lo desconozco pero, hasta donde tengo yo entendido, esa es facultad de la Policía Federal por ser una zona federal, no del AICM* [...]".[1700] Por otra parte, TESTIGO 4 señaló lo siguiente: "[...] *De acuerdo con lo señalado en las respuestas anteriores, el fundamento legal para restringir el uso de las zonas asignadas a*

[1693] Folio 35122.
[1694] Folio 37135.
[1695] Folios 35071 (pregunta 49), 35122 (pregunta 37) y 35290 (pregunta 31), respectivamente.
[1696] Folio 35071.
[1697] Folio 35122.
[1698] Folios 37136 y 37137.
[1699] Folios 35071 (pregunta 50) y 35290 (pregunta 32), respectivamente.
[1700] Folio 35072.

la prestación del servicio (estacionamiento y acceso a zona federal) proporcionado por el concesionario, esto es: estacionamientos, áreas de abordaje, bolsa de taxis, etc., más no así las áreas públicas, es en términos de la CONCESIÓN para usar, administrar, operar, explotar, y aprovechar los bienes concesionados del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, así como para prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; los artículos 45, 48 fracción 1, 54 y 55 de la [LA], *y 55, fracciones VII y XI, del* [RLA]*s.* [...]".[1701]

Asimismo, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y a TESTIGO 4 se les preguntó: "[...] *Si dentro de sus facultades legales, el AICM tiene o dispone de aquella o aquellas que le permitan autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del* [SERVICIO DE TAXI] [...]".[1702]

En consecuencia, TESTIGO 2 indicó: "[...] *La verdad desconozco pero, hasta donde yo tengo entendido, esa es facultad de la Policía Federal por ser una zona federal, no del AICM* [...]".[1703] Por otro lado, TESTIGO 3 informó lo siguiente: "[...] *No, el AICM no cuenta con esas facultades. Me consta porque era parte de mi trabajo coordinar la operación del SERVICIO. El AICM sí tiene esas facultades pero las tiene en la zona operacional de plataforma (zona de pistas), incluso en relación a las unidades de las autoridades, aduanas, ejercito, tienen que pasar por un control del AICM donde se revisa a las unidades y a los pasajeros y el conductor debe contar con una licencia especial expedida por el propio AICM, pero en las vialidades públicas, afuera de la zona de pistas, el AICM no tiene ninguna facultad, como concesionario. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1704]

Finalmente, TESTIGO 4 contestó: "[...] *Como ha quedado debidamente apuntado al dar respuesta a la pregunta 10 del presente interrogatorio,* [...] *En ese contexto y específicamente respecto de la facultad de impedir hacer uso de la infraestructura aeroportuaria, tal y como establece el citado artículo 55 de la citada Ley de Aeropuertos, ante el incumplimiento de los permisionarios el AICM, se encuentra facultado para restringir el uso de las zonas asignadas a la prestación del servicio proporcionado por el concesionario, esto es: estacionamientos, áreas de abordaje, bolsa de taxis, etc., más no así las áreas públicas* [...]".[1705]

Adicionalmente, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[...] *Cuáles son las facultades legales, que le permiten a AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y particularmente por los prestadores del SERVICIO DE TAXI* [...]".[1706]

En este sentido, el testigo informó: "[...] *Tal y como se ha expresado al responder la pregunta anterior del presente interrogatorio, las facultades legales que autorizan al AICM para restringir el uso de las zonas asignadas a la prestación del servicio proporcionado por el concesionario, esto es: estacionamientos, áreas*

[1701] Folio 37137.
[1702] Folios 35071 (pregunta 48) 35122 (pregunta 36) y 35290 (pregunta 30), respectivamente.
[1703] Folio 35071.
[1704] Folio 35122.
[1705] Folios 37135 y 37136.
[1706] Folio 35290 (pregunta 31).

de abordaje, bolsa de taxis, etc., más no así las áreas públicas, se dan en términos de la CONCESIÓN para usar, administrar, operar, explotar y aprovechar los bienes concesionados del AIBJ [sic], *así como para prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como su modificación correspondiente, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 1 º de junio de 2004, el AICM detenta los bienes inmuebles de dominio público de la federación necesarios para la operación del aeropuerto* [...]".[1707]

g. EXCELENCIA mantiene adeudos por incumplimiento de obligaciones contractuales con el AICM.

A los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *Si con motivo de sus funciones como* [Subdirectora de Coordinación Corporativa con funciones de Secretaria Particular del Director General, Director General Adjunto Comercial y de Servicios en AICM, Subdirector de Terminal y Director General del AICM, respectivamente] *acudía*[n] *a las sesiones del Consejo de Administración de AICM* [...]".[1708]

En este sentido, TESTIGO 1 contestó: "[...] *A algunas, no a todas* [...]";[1709] por su parte, TESTIGO 2 señaló que: "[...] *Sí, únicamente en calidad de invitado* [...]".[1710] A su vez, TESTIGO 3 dijo que: "[...] *Sí, pues era parte de mis funciones y principalmente cuando en el consejo de administración se abordaban temas bajo mi responsabilidad* [...]";[1711] y finalmente, TESTIGO 4 declaró que: "[...] *Sí, las que ocurrieron durante el periodo de marzo de 2013 a octubre de 2014* [...]".[1712]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4:

- "*Con base en sus funciones, ¿quién o quiénes están facultados a elaborar el contrato para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con cada persona moral que presta el servicio en el AICM?*";[1713] y "*¿quién o quiénes están facultados a elaborar los convenios modificatorios al contrato de prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con cada permisionario de las personas morales que prestan el servicio en el AICM?*".[1714] A dichas preguntas el testigo respondió: "*De acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente a la Subdirección Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre*".[1715]

- "*En forma general, ¿cuáles eran los temas que se trataban en las sesiones del Consejo del AICM a la fecha en que usted prestó sus servicios como Director General del mismo?*".[1716] A la cual el testigo declaró: "*Se daba seguimiento a los acuerdos del órgano Colegiada* [sic], *y se presentaban los*

[1707] Folios 37136 y 37137.
[1708] Folios 35021 (pregunta 8 para TESTIGO 1), 35053 (pregunta 8 para TESTIGO 2), 35112 (pregunta 8 para TESTIGO 3) y 35288 (pregunta 8 para TESTIGO 4).
[1709] Folio 35021.
[1710] Folio 35053.
[1711] Folio 35112.
[1712] Folio 37126.
[1713] Folio 35276 (repregunta 1).
[1714] Folio 35276 (repregunta 2).
[1715] Folios 37164 y 37165.
[1716] Folio 35276 (repregunta 3).

informes correspondientes".[1717]

- "*Diga si los agentes económicos estaban en condiciones de negociar el contenido de las cláusulas de los contratos que celebra el AICM con cada persona moral*".[1718]
- "*Diga si cada permisionario que integra a los agentes económicos involucrados estaban en condiciones de negociar en lo individual el contenido de las cláusulas de los convenios que celebraban con el AICM*".[1719]
- "*Diga si el AICM imponía a la fecha en que usted prestaba sus servicios, a los agentes económicos involucrados como a sus permisionarios el contenido de las cláusulas de los contratos y convenios celebrados entre estos con el AICM*".[1720]
- "*Diga si las condiciones generales de contratación entre el AICM y todos y cada uno de los agentes económicos que prestan el SERVICIO DE TAXI son similares*".[1721]

A las repreguntas cuatro a siete el testigo declaró: "*De acuerdo con las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía, en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre, quien puede realizar las negociaciones correspondientes*".[1722] De lo anterior se desprende que el testigo no contestó de manera precisa las preguntas realizadas y únicamente refirió a la unidad administrativa del AICM que podría haber tenido la información referida; en este tenor, de las respuestas otorgadas no es posible conocer si los agentes económicos que celebran contratos con el AICM estaban o no (o si de hecho lo hacían) en posibilidades de negociar las cláusulas de los contratos o si éstas únicamente eran impuestas por el AICM.

Asimismo, a los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si en alguna o algunas de las sesiones del Consejo de Administración de AICM, se trató el tema de los adeudos de la moral* [EXCELENCIA] […]".[1723]

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 respondió que: "[…] *Sí* […]"[1724] y TESTIGO 2 manifestó: "[…] *No lo recuerdo* […]".[1725] Por su parte, TESTIGO 3 dijo: "[…] *Sí, era una preocupación constante de la administración del aeropuerto los adeudos que presentaba EXCELENCIA y porque además el consejo de administración instruyó para que de manera constante se le informara sobre el status de este adeudo y los*

[1717] Folio 37165.
[1718] Folio 35276 (repregunta 4).
[1719] Folio 35276 (repregunta 5).
[1720] Folio 35276 (repregunta 6).
[1721] Folio 35276 (repregunta 7).
[1722] Folio 37165.
[1723] Folios 35021 (pregunta 9 para TESTIGO 1), 35054 (pregunta 9 para TESTIGO 2), 35112 (pregunta 9 para TESTIGO 3) y 35288 (pregunta 9 para TESTIGO 4).
[1724] Folio 35021.
[1725] Folio 35054.

problemas de operación en que incurría EXCELENCIA [...]".[1726] Por su parte, TESTIGO 4 señaló lo siguiente: "[...] *Únicamente se informaba el seguimiento dado por las áreas competentes, en el ámbito de sus atribuciones.* [...]".[1727]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga "en base a qué"* [sic] *se determina el adeudo de la persona moral EXCELENCIA*";[1728] a la cual el deponente indicó: "*Dentro de las sesiones de dicho Órgano Colegiado no se determinada adeudo alguno, únicamente se informaba el seguimiento dado por las áreas competentes, en el ámbito de sus atribuciones.*".[1729]

Adicionalmente, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Si EXCELENCIA mantiene un adeudo con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* [...]".[1730] En ese orden de ideas, TESTIGO 2 contestó que: "[...] *Sí, tenía un adeudo cuando nosotros llegamos, lo cual estaba siendo visto únicamente por el área jurídica del AICM y yo tengo conocimiento porque se hizo un reconocimiento de adeudo y se celebró un convenio de pago de ese adeudo, y por ser este un ingreso del aeropuerto, en mi facultad de director comercial, yo tuve que firmar ese acuerdo. Desconozco si a la fecha existe todavía el adeudo o si se incumplió* [...]".[1731]

Por su parte, TESTIGO 3 declaró lo siguiente: "[...] *Hasta el 2 de julio del 2013 que fue cuando deje de laborar para el AICM me consta que EXCELENCIA mantenía adeudo con el AICM por los conceptos que señala la pregunta. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1732] Asimismo, TESTIGO 4 manifestó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM hasta el mes de octubre de 2014, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal l. ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1733]

A su vez, a TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *A cuánto asciende el adeudo que EXCELENCIA mantiene con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* [...]".[1734] Asimismo PORTO TAXI repregunto a TESTIGO 4: "*Diga si con motivo del adeudo que mantiene EXCELENCIA con el AICM por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y establecimiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI, se ha visto favorecida económicamente al dejar de pagar las contraprestaciones a las que se obligó*".[1735]

[1726] Folio 35112.
[1727] Folio 37126.
[1728] Folio 35277 (repregunta 8).
[1729] Folio 37166.
[1730] Folios 35072 (pregunta 51), 35122 (pregunta 38) y 35290 (pregunta 33), respectivamente.
[1731] Folio 35072.
[1732] Folio 35123.
[1733] Folio 37137.
[1734] Folios 35072 (pregunta 52) y 35290 (pregunta 34), respectivamente.
[1735] Folio 35301.

En este sentido, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *No lo recuerdo* […]".[1736] Por su parte, TESTIGO 4 declaró lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM hasta el mes de octubre de 2014, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1737]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron lo siguiente: "[…] *Indique a cuánto asciende el adeudo que EXCELENCIA mantiene con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* […]";[1738] a lo que dicho testigo indicó: "[…] *Hasta el 2 de julio del 2013 que fue cuando deje de laborar para el AICM me consta que EXCELENCIA mantenía adeudo con el AICM por la cantidad de* B *proximadamente. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[1739]

Adicionalmente, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Cuándo se originó el adeudo que mantiene EXCELENCIA con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* […]".[1740]

A lo anterior, TESTIGO 2 manifestó lo siguiente: "[…] *No sé desde cuándo se originó este adeudo dado que todo esto lo llevaba la dirección jurídica del AICM* […]";[1741] por su parte, TESTIGO 3 indicó que: "[…] *A partir de* B *EXCELENCIA inició con el adeudo. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]";[1742] y TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1743]

Asimismo, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Desde cuándo mantiene EXCELENCIA su adeudo con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* […]".[1744] En este sentido, TESTIGO 2 declaró lo siguiente: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior. A mi llegada al AICM, ese asunto*

Eliminado: siete palabras.

[1736] Folio 35072.
[1737] Folio 37138.
[1738] Folio 35123 (pregunta 39).
[1739] *Ídem*.
[1740] Folios 35072 (pregunta 53), 35123 (pregunta 40) y 35290 (pregunta 35), respectivamente.
[1741] Folio 35072.
[1742] Folio 35123.
[1743] Folio 37138.
[1744] Folios 35072 (pregunta 54), 35123 (pregunta 41) y 35290 (pregunta 36), respectivamente.

era manejado por el área jurídica del AICM exclusivamente [...]".[1745] A su vez, TESTIGO 3 informó: "[...] *Como dije en la pregunta anterior, a partir de* [redacted] *EXCELENCIA inició con el adeudo. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1746]

Por su parte, TESTIGO 4 manifestó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1747]

h. El AICM no está facultado para autorizar permisos para el SERVICIO DE TAXI o asignar UNIDADES y el AICM no ha asignado ningún contrato individual por el SERVICIO DE ACCESO a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

A TESTIGO 2 se le preguntó: "[...] *Si* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su calidad de asociación civil* [cada una], *tuv*[ieron] *contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con AICM, durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece* [...]".[1748]

A su vez, a TESTIGO 3 y a TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Si NUEVA IMAGEN, SITIO 300 o YELLOW CAB, en su calidad de asociación civil cada una, tuvo algún contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento formalizado con AICM, durante el periodo comprendido del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece; del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece; o del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respectivamente* [...]".[1749]

En este sentido, TESTIGO 2, con relación a SITIO 300, señaló: "[...] *Desconozco, dado que en marzo de 2013 yo no habría ingresado al AICM y estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[1750] Asimismo, se observa que el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba a cargo del testigo antes señalado, le solicitó que aclarara su respuesta, a lo que TESTIGO 2 indicó: "[...] *no recuerdo si en el periodo que me correspondió del 15 de junio al 13 de septiembre de 2013, periodo en el que estuve en el AICM de acuerdo a la pregunta, dado que estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[1751] Por lo que se refiere a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, TESTIGO 2 indicó: [...] *Es la misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco, dado que en marzo de 2013 yo no había ingresado al AICM y estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM. Además, no recuerdo si en el periodo que me correspondió de 15 de junio al 13 de*

Eliminado: tres palabras.

[1745] Folio 35072.
[1746] Folio 35123.
[1747] Folio 37138.
[1748] Folios 35068 (pregunta 39 de SITIO 300) y 35069 (pregunta 39 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB).
[1749] Folio 35120 (pregunta 27) y 35289 (pregunta 21), respectivamente.
[1750] Folio 35069.
[1751] *Ídem.*

septiembre de 2013, periodo en el que estuve en el AICM de acuerdo a la pregunta, dado que estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM [...]".[1752]

Por su parte, TESTIGO 3 señaló que: "[...] *Para SITIO 300 si corresponden las fechas referenciando cuando se firmaron los respectivos contratos de derecho de acceso, no así para NUEVA IMAGEN ni para YELLOWCAB. En cualquier caso nunca se firmó ningún contrato de derecho de acceso y estacionamiento con estas asociaciones civiles. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1753]

Finalmente, TESTIGO 4 declaró lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación* [...]".[1754]

A su vez, a TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Si AICM está facultado legalmente para autorizar permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el* [AEROPUERTO], *o para asignar unidades vehiculares para dicho SERVICIO* [...]".[1755]

A lo que TESTIGO 2 dijo: "[...] *Hasta donde yo tengo conocimiento el único facultado es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes* [...]".[1756] Adicionalmente, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[...] *No, como se ha mencionado, los permisos para prestar servicios de autotransporte federal con origen o destino en puertos y aeropuertos, son otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la* [DGAF], *en términos de la* [LCPAF] *y el* [RAFSA] [...]".[1757]

Adicionalmente, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si AICM no está facultado para autorizar permisos para la prestación del SERVICIO* [...]".[1758] En ese sentido, dicho testigo contestó: "[...] *AICM no tiene facultades para autorizar permisos para la prestación del SERVICIO. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1759] Posteriormente, al mismo deponente le preguntaron: "[...] *Si AICM no está facultado para asignar unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO* [...]".[1760] A lo cual el testigo señalado declaró: "[...] *AICM no tiene facultades para asignar unidades para la prestación del SERVICIO. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1761]

[1752] *Ídem.*
[1753] Folio 35120.
[1754] Folio 37133.
[1755] Folios 35077 (pregunta 72) y 35293 (pregunta 54), respectivamente.
[1756] Folio 35077.
[1757] Folios 37144 y 37145.
[1758] Folio 35130 (pregunta 78).
[1759] Folio 35131.
[1760] *Ídem* (pregunta 79).
[1761] *Ídem.*

Por otra parte, a TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Cuáles son los fundamentos legales para que AICM autorice permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AEROPUERTO, o para asignar unidades vehiculares para dicho SERVICIO* […]".[1762] A la pregunta anterior, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco totalmente* […]".[1763] Por su parte, TESTIGO 4 dijo: "[…] *No existe tal fundamento, de conformidad con lo señalado en la respuesta anterior* […]".[1764]

Por su parte, a TESTIGO 3 se le preguntó que: "[…] *Cuáles son los fundamentos legales para que AICM autorice permisos para la prestación del SERVICIO* […]".[1765] En ese sentido, TESTIGO 3 manifestó que: "[…] *No existen tales fundamentos legales. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[1766]

Luego, a TESTIGO 2 le preguntaron: "[…] *Si dentro de sus facultades legales, AICM tiene o dispone de aquella que le permita autorizar el ingreso de unidades vehiculares a la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (SERVICIO)* […]".[1767] En consecuencia, TESTIGO 2 señaló: "[…] *No, quien tiene la facultad es la* [SCT] *para otorgar permisos, licencias y placas* […]".[1768]

A su vez, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[…] *Si dentro de sus facultades legales, AICM tienen o dispone de aquella que le permite autorizar el ingreso de unidades vehiculares a la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (en adelante, "SERVICIO DE TAXI)*[1769] […]".[1770] En ese sentido, el testigo antes señalado informó lo siguiente: "[…] *al tratarse, el servicio de estacionamiento y acceso a zona federal para vehículos que prestan el servicio de transportación terrestre en dicha terminal aérea un servicio aeroportuario, el cual es prestado por el concesionario del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México mediante la suscripción de un contrato de carácter mercantil, es claro que el AICM se encuentra legitimado para controlar la prestación de dicho servicio (estacionamiento y acceso a zona federal) y por tanto, para obtener los ingresos correspondientes; Sin embargo, dichas facultades se limitan a la utilización de la infraestructura aeroportuaria destinada para la prestación de dicho servicio, más no así respecto del otorgamiento de permiso alguno. El otorgamiento del permiso para prestar el servicio de autotransporte es expedido por la* [DGAF] […]".[1771]

[1762] Folios 35077 (pregunta 73) y 35293 (pregunta 55), respectivamente.
[1763] Folio 35129.
[1764] Folio 37145.
[1765] Folio 35131 (pregunta 80).
[1766] Folio 35131.
[1767] Folio 35066 (pregunta 34).
[1768] *Ídem.*
[1769] La nota al pie correspondiente dice: "*En el OPR, el SERVICIO DE TAXI se definió de la siguiente manera: "Servicio público de transportación terrestre de pasajeros en la modalidad de taxi* ***con origen*** *en el AEROPUERTO [énfasis añadido]", motivo por el cual, todas las referencias a esta definición se entenderán respecto de aquella establecida en el OPR*".
[1770] Folio 35288 (pregunta 10).
[1771] Folios 37126 a 37128.

Por otra parte, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *Si dentro de sus facultades legales, AICM no tiene o no dispone de aquella que le permita autorizar el ingreso de unidades vehiculares a la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (en lo sucesivo SERVICIO)* […]".[1772]

En consecuencia de lo anterior, dicho testigo señaló que: "[…] *El AICM no tiene ni dispone de esa facultad, quiero precisar que la única autoridad facultada para autorizar el ingreso de unidades vehiculares para el SERVICIO es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante, SCT) a través de la* [DGAF], *ya que todas aquellas personas físicas o morales que cumplan con los requisitos que establecen la* [LCPAF] *y el* [RAFSA], *pueden obtener el permiso correspondiente para la explotación del SERVICIO. En su caso al AICM le corresponde únicamente celebrar contratos de carácter mercantil para otorgar el derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO y esto último solo a aquellos interesados en obtener tales servicios y por ende hacer uso de la infraestructura especial establecida para el efecto, tal y como lo determina la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Esto me consta dado que en el desarrollo de mis funciones como Gerente de Servicios de Transportación Terrestre y Subdirector de Seguridad se aclararon tales criterios en consultas diversas a la unidad de asuntos jurídicos de la SCT y a la entonces* [CFC] […]".[1773]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Cuáles son los fundamentos legales para que AICM asigne unidades vehiculares para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el* [AEROPUERTO] […]".[1774] A lo que dicho testigo expresó: "[…] *No existen tales fundamentos legales. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[1775]

i. Sesión del veintiséis de septiembre de dos mil ocho del Consejo de Administración del AICM, en la que supuestamente se autorizó "cerrar" el padrón vehicular en [B] ***UNIDADES; y cuestiones sobre el estudio técnico de la UNAM o de cualquier otra institución especializada que justifique la necesidad de un incremento del padrón vehicular.***

A los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si en la sesión celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, el Consejo de Administración de AICM autorizó que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO, fuera de* [B] *vehiculares* […]".[1776]

En este sentido, TESTIGO 1 señaló: "[…] *No lo sé, yo no estaba en ese momento. Yo no laboraba ahí* […]".[1777] Por su parte, TESTIGO 2 dijo: "[…] *Desconozco totalmente ya que yo no laboraba en esa época en el AICM* […]".[1778] A su vez, TESTIGO 3 señaló lo siguiente: "[…] *Sí, en efecto en la sesión referida del consejo de administración se aprobó ese parque vehicular. Lo anterior me consta en razón de que*

Eliminado: siete palabras.

[1772] Folio 35119 (pregunta 24).
[1773] *Ídem.*
[1774] Folio 35131 (pregunta 81).
[1775] *Ídem.*
[1776] Folios 35024 (pregunta 23 para TESTIGO 1), 35080 (pregunta 76 para TESTIGO 3), 35132 (pregunta 85 para TESTIGO 2) y 35293 (pregunta 62 para TESTIGO 4).
[1777] Folio 35024.
[1778] Folio 35080.

personalmente redacté el punto de acuerdo y asistí a la sesión del consejo de administración por las funciones de mi puesto [...]".[1779] Adicionalmente, TESTIGO 4 contestó de la siguiente manera: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, por tanto el declarante no participó en dichas sesión.* [...]".[1780]

Luego, a los TESTIGOS les formularon la siguiente pregunta: "[...] *Si después del número autorizado por el Consejo de Administración de AICM, para que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO llegara a* B *unidades vehiculares, en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se ha realizado algún incremento a dicho padrón* [...]".[1781]

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 contestó: "[...] *No, no lo sé. No lo recuerdo* [...]";[1782] a su vez, TESTIGO 2 señaló que: "[...] *Desconozco totalmente* [...]";[1783] asimismo, TESTIGO 3 dijo que "[...] *Me consta que hasta el 2 de julio de 2013 no se realizó ningún incremento al parque vehicular autorizado por el consejo de administración* [...]";[1784] y finalmente, TESTIGO 4 informó que: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación* [...]".[1785]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga "en base a qué" [sic] el AICM autorizó que el padrón vehicular para la prestación del servicio fuera de* B *unidades vehiculares.*";[1786] a la cual respondió: "*Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, por tanto el declarante no participó en dicha sesión*".[1787]

Por otra parte, a TESTIGO 1 se le preguntó: "[...] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado con los permisionarios asociados a* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN] *el* [cuatro de mayo de dos mil nueve, siete de septiembre de dos mil diez y veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente], B B

Eliminado: un renglón y diecinueve palabras.

[1779] Folio 35132.
[1780] Folio 37147.
[1781] Folios 35024 (pregunta 24 para TESTIGO 1), 35080 (pregunta 77 para TESTIGO 2), 35132 (pregunta 86 para TESTIGO 3) y 35293 (pregunta 62 para TESTIGO 4).
[1782] Folio 35025.
[1783] Folio 35080.
[1784] Folio 35132.
[1785] Folio 37147.
[1786] Folio 35302.
[1787] Folio 37171.

[redacted] B

En este sentido, TESTIGO 1, con respecto a las preguntas sobre YELLOW CAB, respondió lo siguiente: "[…] *Yo no estaba en el dos mil nueve, pero cuando yo entre al AICM y empezó esto de los taxistas, se habló de solicitar un estudio a la UNAM concretamente, que yo nunca lo vi concluido. No supe qué paso con él* […]".[1789] Después, TESTIGO 1 señaló una misma respuesta para SITIO 300 y NUEVA IMAGEN: "[…] *Yo no estaba en* [dos mil diez, ni el dos mil ocho]*, pero sí tengo conocimiento de que se solicitó un estudio a la UNAM. Pero yo nunca conocí el resultado del estudio* […]".[1790]

A la misma testigo le hicieron la siguiente pregunta: "[…] *Si en el CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO, formalizado con* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *el* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente], [redacted] B […]".[1791] En consecuencia, TESTIGO 1, respecto de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, señaló: "[…] *Yo no estaba en dos mil nueve pero sí tengo conocimiento de que se solicitó un estudio a la UNAM. Pero yo nunca conocí el resultado del estudio* […]".[1792]

Por otra parte, a TESTIGO 2 le preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado con los permisionarios asociados a* [SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] *el* [siete de septiembre de dos mil diez, cuatro de mayo de dos mil nueve y veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente]*, así como en el CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO, formalizado con* [SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN] *el* [siete de septiembre de dos mil diez, cuatro de mayo de dos mil nueve y veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente], [redacted] B

Eliminado: cinco renglones y treinta y ocho palabras.

[1788] Folios 35028 (pregunta 32 de YELLOW CAB), 35029 (pregunta 32, primera parte, de SITIO 300 y de NUEVA IMAGEN) y 35030 (pregunta 32, primera parte, de NUEVA IMAGEN).
[1789] Folio 35028.
[1790] Folios 35029 y 35030.
[1791] Folios 35028 (pregunta 33, segunda parte, de SITIO 300), 35029 (pregunta 33, segunda parte, de NUEVA IMAGEN) y 35030 (pregunta 33, de YELLOW CAB).
[1792] Folios 35029 y 35030.
[1793] Folios 35081 (pregunta 80 de SITIO 300) y 35082 (pregunta 80 de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB).

En virtud de la pregunta anterior, TESTIGO 2 respondió a las preguntas sobre SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB de acuerdo a lo siguiente: "[…] *Desconozco totalmente, no laboraba en el AICM en ese periodo* […]".[1794] Por su parte a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado con los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, con fechas (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente* B B B […]".[1795] En consecuencia, TESTIGO 3 respondió: "[…] *Es correcto, lo anterior me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* […]".[1796]

Asimismo, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si en el CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO, formalizado con: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, con fechas (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente* B B B […]".[1797] A la pregunta anterior, TESTIGO 3 respondió: "[…] *Es correcto, lo anterior me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* […]".[1798]

Por su parte a TESTIGO 4 le preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado con los permisionarios asociados a* [NUEVA IMAGEN y SITIO 300] *el* [veintidós de agosto de dos mil ocho y siete de septiembre de dos mil diez, respectivamente], *así como en el CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO, formalizado con* [NUEVA IMAGEN y SITIO 300] *el* [veintidós de agosto de dos mil ocho y siete de septiembre de dos mil diez, respectivamente], B B

Eliminado: siete renglones y treinta y un palabras.

[1794] Folio 35082.
[1795] Folio 35133 (pregunta 89).
[1796] *Ídem.*
[1797] *Ídem* (pregunta 90).
[1798] *Ídem.*
[1799] Folio 35294 (preguntas 66 y 68).

A lo anterior, TESTIGO 4 señaló una sola respuesta: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal l, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1800]

Luego, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizado con los permisionarios asociados a YELLOW CAB, el cuatro de mayo de dos mil nueve*

B

B

[…]".[1801]

En consecuencia, dicho testigo manifestó: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal l, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1802]

Además, a TESTIGO 4 también se le preguntó: "[…] *Si en el "CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE IA CIUDAD DE MÉXICO" formalizado con YELLOW CAB el cuatro de mayo de dos mil nueve,*

B

B

En consecuencia, TESTIGO 4 informó: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal l, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1804]

Finalmente, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se realizó algún estudio o dictamen técnico por la* [UNAM, IPN, UAM] *o por cualquier otra institución especializada que justifique o determine*

Eliminado: cuatro renglones y treinta y ocho palabras.

[1800] Folios 37148, 37149, 37150 y 37151.
[1801] Folio 35295 (pregunta 72).
[1802] Folio 37151.
[1803] Folio 35295 (pregunta 73).
[1804] Folio 37151.

la necesidad de un incremento en el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO [...]".[1805] En ese tenor, TESTIGO 1 señaló que: "[...] *No sé si lo realizó pero sí estaba como la intención o instrucción u ofrecimiento de que se hiciera, pero no sé si se realizó* [...]".[1806] Por otra parte, TESTIGO 2 manifestó que: "[...] *En el periodo de junio a septiembre de 2013 desconozco la respuesta, ya que era facultad de la subdirección de la terminal 1 del AICM. Por lo que hace al otro periodo, desconozco la respuesta ya que no trabajaba en el AICM* [...]".[1807] Asimismo, TESTIGO 3 indicó que: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que no se realizó dicho estudio o dictamen técnico* [...]".[1808]

Por su parte, TESTIGO 4 señaló: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, desde que el declarante se desempeñó como Director General del AICM y hasta la fecha señalada, esto es, el diecisiete de septiembre de dos mil trece, no se realizó ningún estudio con las características señaladas* [...]".[1809]

j. Respecto a si EXCELENCIA ha cumplido con sus obligaciones del CONVENIO TRANSACCIONAL.

Por otra parte, a TESTIGO 1 y TESTIGO 3 les formularon la siguiente pregunta: "[...] *Si AICM y EXCELENCIA formalizaron el cinco de agosto de dos mil trece un convenio denominado Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, respecto de los adeudos existentes por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* [...]".[1810]

En ese mismo sentido, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron lo siguiente: "[...] *Si AICM y EXCELENCIA pactaron el cinco de agosto de dos mil trece un convenio denominado Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, respecto de los adeudos existentes por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el* [SERVICIO DE TAXI] [...]".[1811]

En primer lugar, TESTIGO 1 señaló: "[...] *No recuerdo exactamente si fue el cinco de agosto pero si sé que existe un convenio de transacción y demás, no recuerdo si fue exactamente en esa fecha* [...]";[1812] por otra parte, TESTIGO 2 manifestó: "[...] *Sí, dado que yo firmé ese convenio, ya que eran ingresos para el AICM* [...]";[1813] luego, TESTIGO 3 señaló: "[...] *Sí, según lo que conozco de la prensa, ya que yo salí en julio de*

[1805] Folios 35031 (pregunta 34 para TESTIGO 1), 35082 (pregunta 81 para TESTIGO 2), 35133 (pregunta 91 para TESTIGO 3) y 35295 (pregunta 74 para TESTIGO 4).
[1806] Folio 35031.
[1807] Folio 35082.
[1808] Folio 35133.
[1809] Folio 37152.
[1810] Folio 35021 (pregunta 10) y 35123 (pregunta 43), respectivamente.
[1811] Folios 35021 (pregunta 10), 35073 (pregunta 57), 35123 (pregunta 43) y 35291 (pregunta 39), respectivamente.
[1812] Folio 35021.
[1813] Folio 35073.

2013 [...]";[1814] y TESTIGO 4 contestó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1815]

Por otra parte, a TESTIGO 1 y TESTIGO 2 les preguntaron: "[...] *Si el entonces Director General de AICM,* [TESTIGO 4], *autorizó al entonces Director General Adjunto Comercial y de Servicios,* [TESTIGO 2], *para celebrar en representación legal de AICM el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] [...]".[1816]

En este sentido, TESTIGO 1 respondió: "[...] *Sí, no sé si en esa fecha pero sí, él lo firmó* [...]".[1817] Adicionalmente, se advierte que el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba le solicitó a la testigo antes mencionada que aclarara cómo es que tenía conocimiento de ello, a lo que respondió: "[...] *Como yo manejaba toda la correspondencia, todo el control de gestión de la dirección general yo entraba con él a acuerdo y él me decía lo que tenía que turnar y demás y las instrucciones. Todos esos documentos pasaban por mí y llevaba el archivo de todo lo importante* [...]".[1818] Por otra parte, TESTIGO 2 contestó de la siguiente manera: "[...] *Sí, ya que este fue sometido al órgano colegiado del AICM, el COCOSA y aprobado por el mismo* [...]".[1819]

Asimismo, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si en su carácter de Director General Adjunto Comercial y de Servicios de AICM, decidió formalizar en representación legal de AICM, el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] [...]",[1820] a lo que contestó: "[...] *No me consta que exista dicha autorización, sin embargo hasta julio de 2013 el procedimiento para que un director general adjunto pudiera firmar un documento de esta naturaleza requería de la autorización del director general y del consejo de administración del AICM, este procedimiento me consta en razón del puesto que desempeñe en AICM* [...]".[1821]

Adicionalmente, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[...] *Si en su carácter de Director General de AICM, en su momento autorizó al entonces Director General Adjunto Comercial y de Servicios,* [TESTIGO 2], *para formalizar la representación legal de AICM, el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] [...]".[1822]

En este tenor, TESTIGO 4 manifestó: "[...] *No, en razón de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo* [...], *la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos* [...]".[1823]

[1814] Folio 35124.
[1815] Folio 37139.
[1816] Folios 35021 (pregunta 11) y 35124 (pregunta 44), respectivamente.
[1817] Folio 35021.
[1818] *Ídem.*
[1819] Folio 35073.
[1820] Folio 35073 (pregunta 58).
[1821] Folio 35124.
[1822] Folio 35291 (pregunta 40).
[1823] Folio 37139.

Asimismo, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *formalizado entre AICM y EXCELENCIA, se señala que EXCELENCIA* [adeuda o adeudaba] *las contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento desde el mes de* [B] […]".[1824]

En esa tesitura, TESTIGO 1 declaró: "[…] *Sí, ese era todo un tema* […]";[1825] a su vez, TESTIGO 2 testificó: "[…] *Desconozco totalmente, ya que ese asunto lo llevaba el área jurídica del AICM* […]";[1826] y TESTIGO 3 señaló: "[…] *Sí, según lo que conozco de la prensa, ya que yo salí en julio de 2013* […]".[1827] Por su parte, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1828]

Por otro lado, a los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si en las cláusulas* [B] *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *se establecieron* [B] *a cargo de EXCELENCIA* […]".[1829] Así, TESTIGO 1 contestó lo siguiente: "[…] *Si, se hizo un convenio nuevo. Tenían una deuda y recuerdo que se hizo un convenio nuevo como para que pagaran lo que debían* […]";[1830] por su parte, TESTIGO 2 indicó: "[…] *No lo recuerdo, ya que el convenio fue elaborado por el área jurídica del AICM y la negociación fue llevada a cabo por el área jurídica del AICM, aunque yo lo firmé* […]".[1831]

Por su parte, TESTIGO 3 manifestó: "[…] *No sé en qué clausula se estipula estas nuevas condiciones, pero sí existen según lo que conozco de la prensa, ya que yo salí en julio de 2013* […]".[1832] En cambio, TESTIGO 4 señaló: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos* […]".[1833]

A los TESTIGOS les preguntaron lo siguiente: "[…] *Si EXCELENCIA cumplió con sus obligaciones de pago establecidas en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] […]".[1834] En este sentido, TESTIGO 1 señaló que:

Eliminado: doce palabras.

[1824] Folios 35021 (pregunta 12 para TESTIGO 1), 35073 (pregunta 61 para TESTIGO 2), 35124 (pregunta 45 para TESTIGO 3) y 35291 (pregunta para TESTIGO 4).
[1825] Folio 35021.
[1826] Folio 35073.
[1827] Folio 35124.
[1828] Folio 37140.
[1829] Folios 35021 (pregunta 13 para TESTIGO 1), 35073 (pregunta 62 para TESTIGO 2), 35124 (pregunta 46 para TESTIGO 3) y 35291 (pregunta 42 para TESTIGO 4).
[1830] Folio 35022.
[1831] Folio 35074.
[1832] Folio 35124.
[1833] Folio 37140.
[1834] Folios 35022 (pregunta 14 para TESTIGO 1), 35074 (pregunta 63 para TESTIGO 2), 35124 (pregunta 47 para TESTIGO 3) y 35291 (pregunta 43 para TESTIGO 4).

"[…] *No, de hecho creo que a la fecha no* […]".[1835] Por otra parte, TESTIGO 2 dijo: "[…] *desconozco, ya que revisar los pagos de los contratistas con el AICM eran facultad de la dirección administrativa del AICM, y no la dirección comercial* […]".[1836] A su vez, TESTIGO 3 manifestó: "[…] *No me consta, según lo que conozco de la prensa, no cumplí* [sic]. *Como ya indiqué yo salí en julio de 2013* […]".[1837]

Por último, TESTIGO 4 declaró lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos, así como vigilar su estricto cumplimiento* […]".[1838]

Asimismo, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si en la cláusula* B *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *se establecieron obligaciones a cargo de EXCELENCIA para que* B […]".[1839] En este sentido, TESTIGO 1 manifestó que: "[…] *Sí* […]";[1840] luego, el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 1 le solicitó a la testigo que aclarara cómo tenía conocimiento de ello, a lo cual contestó: "[…] *Porque recuerdo que hubo un tema, inclusive de que* B *Esto fue muy sonado hasta en la prensa. Creo que pusieron una* B *y luego unos* B *que no estoy muy segura pero creo que no se los aceptaron. Eso lo llevaba el área jurídica* […]".[1841]

Asimismo TESTIGO 2 contestó: "[…] *No lo recuerdo, supongo que sí, pero no lo recuerdo* […]";[1842] a su vez, TESTIGO 3 señaló: "[…] *No sé en qué cláusula se estipula esta* B *pero sí existe según lo que conozco de la prensa, ya que yo salí en julio de 2013* […]".[1843] Por su parte, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos* […]".[1844]

Asimismo, se les preguntó a los TESTIGOS: "[…] *Si EXCELENCIA cumplió con su obligación de* B *en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] […]".[1845] En este sentido, TESTIGO 1

Eliminado: veintiún palabras.

[1835] Folio 35022.
[1836] Folio 35074.
[1837] Folio 35124.
[1838] Folio 37141.
[1839] Folios 35022 (pregunta 15 para TESTIGO 1), 35074 (pregunta 64 para TESTIGO 2), 35124 (pregunta 48 para TESTIGO 3) y 35291 (pregunta 44 para TESTIGO 4).
[1840] Folio 35022
[1841] *Ídem.*
[1842] Folio 35074.
[1843] Folio 35124.
[1844] Folio 37140 y 37141.
[1845] Folios 35022 (pregunta 16 para TESTIGO 1), 35074 (pregunta 65 para TESTIGO 2), 35124 (pregunta 49 para TESTIGO 3) y 35291 (pregunta 45 para TESTIGO 4).

respondió: "[…] *No creo, no estoy segura pero yo creo que no* […]";[1846] por su parte, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco totalmente ya que eso lo llevó o lo llevaba la dirección jurídica del AICM* […]";[1847] adicionalmente, TESTIGO 3 señaló: "[…] *No me consta, de lo que yo conozco de la prensa no sé constituyeron, además de que legalmente eran de imposible cumplimiento* […]".[1848]

Finalmente, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos, así como vigilar su estricto cumplimiento* […]".[1849]

Por otra parte, a los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* B *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la* B *el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* […]".[1850]

A la pregunta anterior, TESTIGO 1: "[…] *Sí, creo que sí. No recuerdo exactamente pero ese era uno de los reclamos que me tocaba atender de todos los demás sitios de taxis. Iban a la Dirección para manifestar su molestia de todo· este asunto, de que no cumplía. Sí, era un tema constante* […]";[1851] luego, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *No tengo conocimiento, las acciones legales eran facultad de la dirección jurídica del AICM y debieron haber sido notificadas por la subdirección de la terminal 1 para en su caso se ejercieran las acciones legales correspondientes* […]";[1852] asimismo, TESTIGO 3 declaró: "[…] *No me consta, de lo que yo conozco de la prensa sí se llevaron a cabo dichos desistimientos* […]".[1853]

Por su parte, TESTIGO 4 informó: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Gerencia de lo Contencioso de AICM, determinar las acciones y estrategias judiciales que sean necesarias llevar a cabo, para dar solución de los asuntos judiciales en los que tenga interés el AICM* […]".[1854]

Adicionalmente, a los TESTIGOS les realizaron la siguiente pregunta: "[…] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* B *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la* B

Eliminado: veinticuatro palabras.

[1846] Folio 35022.
[1847] Folio 35074.
[1848] Folio 35125.
[1849] Folio 37141.
[1850] Folios 35022 (pregunta 18 para TESTIGO 1), 35023 (pregunta 18 para TESTIGO 1), 35074 (pregunta 67 para TESTIGO 2), 35125 (pregunta 51 para TESTIGO 3), 35291 (pregunta 47 para TESTIGO 4) y 35292 (pregunta 47 para TESTIGO 4).
[1851] Folio 35023.
[1852] Folio 35074.
[1853] Folio 35125.
[1854] Folio 37142.

[redacted] *continuo prestando el SERVICIO en el AICM y utilizando las zonas de abordaje y las BOLSAS DE TAXIS* [...]".[1855]

En este sentido, TESTIGO 1 dijo: "[...] *Sí, ellos nunca han dejado de prestar el servicio. Hasta donde yo estuve, siempre estuvieron prestando el servicio* [...]".[1856] Asimismo, TESTIGO 2 declaró: "[...] *No tengo idea del incumplimiento, dado que la subdirección de terminal 1 del AICM es la que llevaba o lleva todo lo relacionado con los convenios celebrados con los permisionarios o los taxistas las cuales debieron haber sido informadas a la dirección jurídica del AICM para las acciones legales correspondientes que tuvieran que tomar por parte del AICM* [...]".[1857]

En este sentido, el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 2 solicito a dicho testigo: "[...] *si sabe si Excelencia continuo prestando el SERVICIO en el AICM y utilizando las zonas de abordaje y las BOLSAS DE TAXIS* [...]",[1858] a lo que el declarante señaló: "[...] *Desconozco, ya que todo lo relacionado con taxistas se lleva o se llevaba a través de la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[1859]

Por su parte, TESTIGO 3 respondió de la siguiente manera: "[...] *Me consta que continua prestando el SERVICIO y utilizando las zonas de abordaje y BOLSA DE TAXIS, en razón de que como usuario del AICM he visto unidades de EXCELENCIA* [...]".[1860]

Por último, TESTIGO 4 informó: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación* [...]".[1861]

A los TESTIGOS se les preguntó: "[...] *Si a pesar del incumplimiento de EXCELENCIA con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* [redacted] *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la* [redacted] *el AICM impidió, obstaculizó o perturbó en cualquier momento la prestación del SERVICIO a EXCELENCIA* [...]".[1862]

En este orden de ideas, TESTIGO 1 declaró: "[...] *No, un día creo que nada más hicieron como que la Policía Federal le quitaba las placas a algunos taxis, pero nada más fue como un día* [...]";[1863] por su parte TESTIGO 2 respondió: "[...] *Desconozco totalmente el incumplimiento ya que es una responsabilidad de la subdirección de la terminal 1 del AICM el velar por el cumplimiento de los contratos, convenios, o todo lo*

Eliminado: veintisiete palabras.

[1855] Folio 35023 (pregunta 19 para TESTIGO 1), 35074 (pregunta 68 para TESTIGO 2), 35075 (pregunta 68 para TESTIGO 2); 35125 (pregunta 52 para TESTIGO 3) y 35292 (pregunta 48 para TESTIGO 4).
[1856] Folio 35023.
[1857] Folio 35075.
[1858] *Ídem.*
[1859] *Ídem.*
[1860] Folio 35125.
[1861] Folio 37142.
[1862] Folios 35023 (pregunta 20), 35075 (pregunta 69), 35125 (pregunta 53) y 35292 (pregunta 49), respectivamente.
[1863] Folio 35023.

que tenga que ver con taxistas en el AICM, quien le reportaba directamente a la Dirección General del AICM. A su vez, desconozco si se perturbó en algún momento u obstaculizó la prestación del servicio a Excelencia […]".[1864]

A su vez, TESTIGO 3 expuso: "[…] *Lo ignoro pues dejé de laborar para el AICM desde julio de 2013* […]".[1865] Después, TESTIGO 4 declaró: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación* […]".[1866]

Además, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si en el contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO, que formalizaron AICM y EXCELENCIA con fecha quince de septiembre de dos mil ocho, se incluyó la obligación de EXCELENCIA para realizar* B […]";[1867] en este orden de ideas, TESTIGO 1 respondió: "[…] *Sí, la obligación a todos los permisionarios se les tiene que establecer en el contrato. De ahí a que lo hayan cumplido es otro asunto. Tenía que estar incluida porque así es como marcan todos los contratos para todos los taxistas* […]".[1868] Por su parte, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco, ya que no trabajaba en el AICM en esa fecha* […]".[1869]

Adicionalmente, TESTIGO 3 expresó que: "[…] *es correcto, me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* […]";[1870] y, TESTIGO 4 contestó: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1871]

Asimismo, también les preguntaron a los TESTIGOS: "[…] *Si en el periodo comprendido del quince de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM ha exigido a EXCELENCIA que cumpla con la obligación de realizar* B *establecida en contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del*

Eliminado: veintidós palabras.

[1864] Folio 35075.
[1865] Folio 35125.
[1866] Folio 37142.
[1867] Folios 35027 (pregunta 29 para TESTIGO 1), 35085 (pregunta 89 para TESTIGO 2), 35135 (pregunta 100 para TESTIGO 3) y 35296 (pregunta 86 para TESTIGO 4).
[1868] Folio 35027.
[1869] Folio 35086.
[1870] Folio 35135.
[1871] Folio 37155.

SERVICIO, que formalizaron AICM y EXCELENCIA con fecha quince de septiembre de dos mil ocho [...]".[1872]

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 respondió: "[...] *Me parece que no porque ese es un tema específicamente de molestia y manifestaciones de los demás taxistas. No estoy plenamente segura porque no recuerdo haber visto ese documento como tal, pero si era un tema constante de que no lo hacían* [...]";[1873] por su parte, TESTIGO 2 señaló que: "[...] *Del periodo de junio a septiembre de 2013, todo lo relacionado con Excelencia fue llevado a través de la dirección jurídica del AICM y la subdirección de terminal 1 del AICM, por lo que desconozco el cumplimiento de la misma. Por lo que hace al periodo anterior a junio de 2013, desconozco ya que no laboraba en el AICM en ese periodo* [...]".[1874]

A su vez, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que no se le exigió a EXCELENCIA en razón que el procedimiento de rescisión administrativa del contrato de derecho de acceso correspondiente se encontraba en litigio y por consiguiente en opinión de la Dirección General Adjunta Jurídica de AICM tal exigencia hubiere constituido una expectativa de derecho. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[1875]

Finalmente, TESTIGO 4 declaró: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1876]

A los TESTIGOS les preguntaron lo siguiente: "[...] *Si en las cláusulas* [redacted] *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *se establecieron obligaciones a cargo de AICM, para el efecto de desistirse de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* [...]".[1877]

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 señaló que "[...] *Sí* [...]",[1878] TESTIGO 2 dijo: "[...] *Desconozco totalmente, ya que las cláusulas fueron negociadas y elaboradas por la dirección jurídica del AICM* [...]";[1879] TESTIGO 3 manifestó que: "[...] *No sé en qué cláusula se estipula, pero sí existen esas obligaciones según lo que conozco de la prensa, ya que yo salí en julio de 2013* [...]",[1880] y TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta*

Eliminado: tres palabras.

[1872] Folios 35027 (pregunta 30 para TESTIGO 1), 35086 (pregunta 90 para TESTIGO 2), 35135 (pregunta 101), 35136 (pregunta 101 para TESTIGO 3) y 35297 (pregunta 87 para TESTIGO 4).
[1873] Folio 35027.
[1874] Folio 35086.
[1875] Folio 35136.
[1876] Folio 37156.
[1877] Folios 35022 (pregunta 17 para TESTIGO 1), 35074 (pregunta 66 de TESTIGO 2), 35125 (pregunta 50 de TESTIGO 3) y 35291 (pregunta 46 para TESTIGO 4).
[1878] Folio 35022.
[1879] Folio 35074.
[1880] Folio 35125.

con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos, así como vigilar su estricto cumplimiento. - - - - - Asimismo, y de acuerdo a dicho ordenamiento, corresponde a la Gerencia de lo Contencioso de AICM, determinar las acciones y estrategias judiciales que sean necesarias llevar a cabo, para dar solución de los asuntos judiciales en los que tenga interés el AICM [...]".[1881]

Por otra parte, los emplazados también realizaron la siguiente pregunta a los TESTIGOS: "[...] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en las cláusulas* B *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la* B *el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* [...]".[1882]

En este sentido, TESTIGO 1 declaró que: "[...] *Sí, creo que sí. No recuerdo exactamente pero ese era uno de los reclamos que me tocaba atender de todos los demás sitios de taxis. Iban a la Dirección para manifestar su molestia de todo este asunto, de que no cumplía. Sí, era un tema constante* [...]".[1883] Por su parte, TESTIGO 2 respondió a la pregunta antes señalada de la siguiente manera: "[...] *No tengo conocimiento, las acciones legales eran facultad de la dirección jurídica del AICM y debieron haber sido notificadas por la subdirección de la terminal I para en su caso se ejercieran las acciones legales correspondientes* [...]".[1884] Después, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *No me consta, de lo que yo conozco de la prensa sí se llevaron a cabo dichos desistimientos* [...]".[1885] Finalmente, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Gerencia de lo Contencioso de AICM, determinar las acciones y estrategias judiciales que sean necesarias llevar a cabo, para dar solución de los asuntos judiciales en los que tenga interés el AICM.* [...]".[1886]

Adicionalmente, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *En que consistieron las acciones de AICM para impedir, obstaculizar o perturbar la prestación del SERVICIO a EXCELENCIA, así como el fundamento legal para llevarlas a cabo* [...]".[1887]

En consecuencia, TESTIGO 2 declaró lo siguiente: "[...] *Desconozco totalmente, dado que la facultad o responsabilidad del tema del incumplimiento de convenios o contratos con permisionarios o taxistas para prestar el servicio de transporte es facultad de la subdirección de la terminal 1 del AICM; y en caso de sanciones, supongo que se tendría que ver con la dirección jurídica del AICM; ya que eso no es un tema comercial que le correspondiera la Dirección Comercial que yo tenía a mi cargo* [...]".[1888]

Eliminado: once palabras.

[1881] Folio 37141.
[1882] Folios 35022 (pregunta 18 para TESTIGO 1), 35023 (pregunta 18 de TESTIGO 1), 35074 (pregunta 67 de TESTIGO 2), 35125 (pregunta 51 de TESTIGO 3), 35291 (pregunta 37 para TESTIGO 4) y 35292 (pregunta 37 para TESTIGO 4).
[1883] Folio 35023.
[1884] Folio 35074.
[1885] Folio 35125.
[1886] Folio 37142.
[1887] Folios 35075 (pregunta 70) y 35292 (pregunta 50), respectivamente.
[1888] Folio 35075.

Por su parte, TESTIGO 4 manifestó: "[…] *Desconozco si se realizaron acciones, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. Y por lo que respecta al fundamento, se reitera que AICM se encuentra facultado para restringir los servicios aeroportuarios que presta en los términos precisados al dar respuesta a las preguntas 30, 31 y 32. Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación.* […]".[1889]

k. EXCELENCIA nunca contó con las trescientas UNIDADES que le fueron autorizadas.

A TESTIGO 2, TESTIGO 3 y a TESTIGO 4 les realizaron la siguiente pregunta: "[…] *Con cuántas unidades vehiculares prestaba el SERVICIO la moral EXCELENCIA al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y en su caso, el motivo por el cual no se prestaba dicho SERVICIO con el total de trecientas unidades vehiculares propiedad de EXCELENCIA* […]".[1890]

En este sentido, TESTIGO 2 declaró: "[…] *Desconozco totalmente, ya que la subdirección de terminal 1 del AICM era quien daba seguimiento a los temas puntuales de taxistas y permisionarios* […]";[1891] por su parte, TESTIGO 3 contestó que: "[…] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que EXCELENCIA no prestaba el SERVICIO con más de* B *unidades por causa de que había unidades fuera de servicio por falta de mantenimiento, por falta de personal, y porque algunas unidades estaban embargadas* […]".[1892]

A su vez, TESTIGO 4 respondió: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo con las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1893]

Por otra parte, a TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron con: "[…] *Cuántas unidades de EXCELENCIA han prestado el SERVICIO, por lo menos hasta el diecisiete de septiembre de dos mil trece* […]".[1894] A lo anterior, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco totalmente* […]";[1895] a su vez, TESTIGO 4 manifestó: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1896]

Eliminado: una palabra.

[1889] Folio 37143.
[1890] Folios 35083 (pregunta 83), 35134 (pregunta 94) y 35295 (pregunta 76), respectivamente.
[1891] Folio 35083.
[1892] Folio 35134.
[1893] Folio 37152.
[1894] Folios 35072 (pregunta 56) y 35291 (pregunta 38), respectivamente.
[1895] Folio 35073.
[1896] Folio 37139.

l. Incremento anual de las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

Le preguntaron a TESTIGO 1, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 lo siguiente: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *en fecha* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente], B

B

En este orden de ideas, TESTIGO 1 señaló una misma respuesta para todas las preguntas: "[…] *Yo no estaba en* [dos mil ocho, dos mil nueve y dos mil diez] *pero las contraprestaciones por ley tienen un incremento anual* […]";[1898] por su parte, TESTIGO 2 señaló: "[…] *En* [los años dos mil ocho, dos mil nueve y dos mil diez] *no trabajaba yo en el AICM, por lo que desconozco la respuesta* […]".[1899]

Finalmente, TESTIGO 4 señaló lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1900]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, con fechas (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente,* B

B

A la pregunta anterior, TESTIGO 3 informó: "[…] *En efecto, las contraprestaciones se incrementan cada año calendario de acuerdo a las condiciones contractuales e igualmente se pactó entre las partes que dicha contraprestación será pagada por las agrupaciones por cuenta y orden de sus permisionarios asociados. Lo anterior me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* […]".[1902]

Adicionalmente, a TESTIGO 1 y a TESTIGO 2 se les preguntó: "[…] *Si las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA

Eliminado: dos renglones y trece palabras.

[1897] Folio 35031 (pregunta 35 de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 para TESTIGO 1), 35083 (pregunta 84 de YELLOW CAB, NUEVA IMAGEN y SITIO 300 para TESTIGO 2), 35295 (pregunta 77 para TESTIGO 4) y 35296 (preguntas 78 y 79 para TESTIGO 4).
[1898] Folios 35031 y 35032.
[1899] Folio 35083.
[1900] Folios 37152 y 37153.
[1901] Folio 35134 (pregunta 95).
[1902] Folio 35134.

IMAGEN y YELLOW CAB], *invariablemente, se han incrementado cada año calendario* [...]".[1903] En este sentido, TESTIGO 1 señaló que: "[...] *Sí, cada año hay igual un incremento por ley* [...]".[1904]

Por su parte, TESTIGO 2 respondió: "[...] *La renovación de los contratos y a su vez los incrementos en las contraprestaciones son presentados al COCOSA por la subdirección de la terminal 1 del AICM y autorizados por el COCOSA en el periodo que se hubieren presentado por parte de la subdirección de terminal 1 del AICM. Sé que se han incrementado las contraprestaciones en cada renovación de contrato, pero desconozco la periodicidad de las mismas. Sé que se incrementa porque es parte de la política de precios del AICM, porque existe un manual de política de precios que determina el tener un incremento anual en las contraprestaciones de acuerdo a la inflación como mínimo* [...]".[1905]

En este mismo sentido, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, se han incrementado cada año calendario* [...]";[1906] a la pregunta anterior, TESTIGO 3 contestó que: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que las contraprestaciones se incrementaban anualmente. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[1907]

A su vez, a TESTIGO 4 SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB le preguntaron: "[...] *Si las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, en cada caso, invariablemente, se han incrementado cada año calendario* [...]";[1908] por su parte PORTO TAXI repreguntó: "*Diga si las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a PORTO TAXI, invariablemente se han incrementado cada año calendario*".[1909]

Así a las pregunta y repregunta, TESTIGO 4 indicó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1910]

[1903] Folios 35032 (pregunta 36 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1), 35083 (pregunta 85 de SITIO 300 para TESTIGO 2) y 35084 (pregunta 85 para NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2).
[1904] Folio 35032.
[1905] Folios 35083 y 35084.
[1906] Folio 35135.
[1907] *Ídem.*
[1908] Folio 35296 (pregunta 80).
[1909] Folio 35303 (repregunta 27).
[1910] Folio 37153 y 37172.

m. Cumplimiento de las obligaciones contractuales de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

A TESTIGO 1, TESTIGO 2 y a TESTIGO 4[1911] les preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *el* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente], B

B

En este orden de ideas, TESTIGO 1, respecto a SITIO 300, respondió "[…] *Yo no laboraba ahí en el dos mil diez pero es lo mismo, por ley tienen que pasar la revista, hacer la revisión y se tienen que sustituir las unidades para todos los permisionarios* […]";[1913] con relación a YELLOW CAB la declarante manifestó: "[…] *Yo en dos mil nueve no estaba pero eso es un asunto que es para todos los permisionarios y es de ley. La revista y todo eso es a fuerza* […]";[1914] y finalmente, con relación a NUEVA IMAGEN la testigo informó: "[…] *Yo no laboraba ahí pero por ley tienen que pasar la revista, la revisión* […]".[1915]

Por su parte, TESTIGO 2 contestó utilizando una sola respuesta: "[…] *Desconozco totalmente ya que no trabajaba yo en el AICM en esa fecha* […]".[1916] Finalmente, TESTIGO 4 contestó las preguntas y repregunta respectivas con la siguiente respuesta: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1917]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, con fechas (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente,* B

B

Eliminado: cinco renglones y veintitrés palabras.

[1911] A la pregunta anterior PORTO TAXI repreguntó: "*Diga si en los diversos convenios individuales de acceso a la zona federal y estacionamiento realizados por el AICM con los permisionarios asociados a PORTO TAXI,* ** ** ** Folio 35303.

[1912] Folios 35025 (pregunta 26 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1), 35084 (pregunta 86 de SITIO 300 y YELLOW CAB para TESTIGO 2), 35085 (pregunta 86 de NUEVA IMAGEN para TESTIGO 2) y 35296 (pregunta 84 para TESTIGO 4).

[1913] Folio 35025.

[1914] *Ídem.*

[1915] Folio 35026.

[1916] Folios 35084 y 35085.

[1917] Folio 37154 y 37173.

más reciente [...]".[1918] En razón de la pregunta anterior, TESTIGO 3 señaló lo siguiente: "[...] *Es correcto, me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* [...]".[1919]

Por otra parte, a TESTIGO 1 y TESTIGO 2 se les preguntó: "[...] *Si el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *como lo son* B B

A la pregunta anterior, TESTIGO 1, respecto a SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, manifestó "[...] *Si* [...]";[1921] en relación con YELLOW CAB, informó: "[...] *Sí, siempre se les han exigido. Sí, porque sino,* [sic] *no los dejan trabajar* [...]".[1922] Luego, el servidor público comisionado para el desahogo de dicha prueba cuestionó a la testigo sobre cómo es que tenía conocimiento de los hechos antes señalados, a lo que TESTIGO 1 respondió "[...] *Porque finalmente como es por ley si no lo hicieran no podría* [sic] *estar trabajando. Lo tienen que hacer sino no pueden prestar el servicio. Le darían aviso a jurídico para pararlo* [...]".[1923]

A su vez, TESTIGO 2, con relación a SITIO 300, respondió "[...] *Desconozco, ya que el seguimiento al cumplimiento es facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]";[1924] adicionalmente, con respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, el mismo testigo usó una sola respuesta para responder a dichas preguntas: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco, ya que el seguimiento al cumplimiento es facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[1925]

A su vez, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, como lo son* B B [...]",[1926] y dicho declarante señaló que: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que así fue. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[1927]

Por otro lado, a TESTIGO 4 le preguntaron y repreguntaron:[1928] "[...] *Si el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, en cada*

Eliminado: un renglón y setenta y cinco palabras.

[1918] Folio 35135 (pregunta 97).
[1919] *Ídem.*
[1920] Folios 35026 (pregunta 27 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1) y 35085 (pregunta 87 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2).
[1921] Folio 35026.
[1922] *Ídem.*
[1923] *Ídem.*
[1924] Folio 35085.
[1925] *Ídem.*
[1926] Folio 35135 (pregunta 98).
[1927] *Ídem.*
[1928] A dicha pregunta PORTO TAXI repreguntó: "*Diga si el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a PORTO TAXI, como lo son* ** ** Folio 35303 (repregunta 29).

caso, como son B B [...]",[1929] a lo que dicho testigo señaló: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre.* [...]".[1930]

n. Los contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han formalizado únicamente con los PERMISIONARIOS y no con las AGRUPACIONES.

A TESTIGO 1 le preguntaron lo siguiente: "*Si AICM y EXCELENCIA formalizaron el cinco de agosto de dos mil trece un convenio denominado Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, respecto de los adeudos existentes por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO*",[1931] a lo cual respondió: "*No recuerdo exactamente si fue el cinco de agosto pero si sé que existe un convenio de transacción y demás, no recuerdo si fue exactamente en esa fecha*".[1932]

Asimismo, respecto a las obligaciones establecidas en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES al TESTIGO 1 se le preguntó: "*Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a YELLOW el cuatro de mayo de dos mil nueve,* B B B B";[1933] "*Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a SITIO 300 el siete de septiembre de dos mil diez,* B B B B";[1934] y "*Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN el veintidós de agosto de dos mil ocho,* B B B B",[1935] a las que el TESTIGO 1 respondió lo siguiente "*Yo en dos mil nueve no estaba pero eso es un asunto que es para todos los permisionarios y es de ley. La* B *y todo eso es a fuerza*";[1936] "*Yo no laboraba ahí en el dos mil diez pero es lo mismo, por ley*

[1929] Folio 35296 (pregunta 84).
[1930] Folios 37155 y 37173.
[1931] Folio 35201.
[1932] *Ídem.*
[1933] Folio 35025.
[1934] Ídem.
[1935] Ídem.
[1936] Ídem.

Eliminado: setenta y siete palabras y cuatro renglones

tienen que pasar la [redacted] *hacer la* [redacted] *y se tienen que* [redacted] *para todos los permisionarios*"[1937] y "*Yo no laboraba ahí pero por ley tienen que pasar la revista, la revisión*",[1938] respectivamente.

A TESTIGO 2 le preguntaron lo siguiente: "[…] *Si* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su calidad de asociación civil* [cada una], *tuvo contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con AICM, durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece* […]".[1939] En este orden de ideas, TESTIGO 2 respondió la pregunta de SITIO 300 de la siguiente manera: "[…] *Desconozco, dado que en marzo de 2013 yo no habría ingresado al AICM y estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM* […]".[1940] A su vez, el mismo testigo aclaró: "[…] *no recuerdo si en el periodo que me correspondió del 15 de junio al 13 de septiembre de 2013, periodo en el que estuve en el AICM de acuerdo a la pregunta, dado que estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM* […]".[1941]

Por otra parte, TESTIGO 2 respondió a las preguntas de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB utilizando una sola respuesta: "[…] *Es la misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco, dado que en marzo de 2013 yo no había ingresado al AICM y estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM. Además, no recuerdo si en el periodo que me correspondió de 15 de junio al 13 de septiembre de 2013, periodo en el que estuve en el AICM de acuerdo a la pregunta, dado que estos contratos eran administrados por la subdirección de terminal 1 del AICM* […]".[1942]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le formularon la siguiente pregunta: "[…] *Si NUEVA IMAGEN, SITIO 300 o YELLOW CAB, en su calidad de asociación civil cada una, tuvo* [sic] *algún contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento formalizado con AICM, durante el periodo comprendido del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece; del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece; o del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respectivamente* […]".[1943]

En consecuencia, TESTIGO 3 contestó: "[…] *Para SITIO 300 si corresponden las fechas referenciando cuando se firmaron los respectivos contratos de derecho de acceso, no así para NUEVA IMAGEN ni para YELLOWCAB. En cualquier caso nunca se firmó ningún contrato de derecho de acceso y estacionamiento con estas asociaciones civiles. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[1944]

Asimismo, a TESTIGO 4 le preguntaron: "[…] *Si NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, en su calidad de asociación civil, en cada caso, tuvieron contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con el AICM, durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de*

Eliminado: cinco palabras.

[1937] Ídem.
[1938] Folio 35026.
[1939] Folios 35068 (pregunta 39 de SITIO 300) y 35069 (pregunta 39 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB).
[1940] Folio 35069.
[1941] *Ídem.*
[1942] *Ídem.*
[1943] Folio 35120 (pregunta 27).
[1944] *Ídem.*

dos mil trece. [...]".[1945] A dicha pregunta PORTO TAXI repreguntó: "*Diga si Porto Taxi tuvo contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con el AICM, durante el periodo en el cual usted presto sus servicios como Director del AICM*";[1946] y "*Diga cuál es la vigencia del contrato que tiene celebrado el AICM con PORTO TAXI para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros*".[1947]

A las preguntas anteriores el testigo señaló: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre.* [1948] - - - - - *Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación.* [...]".[1949]

Por otra parte, a TESTIGO 2 le preguntaron: "[...] *Si* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su calidad de asociación civil* [en cada caso], *dispuso de permiso expedido por la SCT para la prestación del SERVICIO, durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece* [...]".[1950] En este sentido, TESTIGO 2, con respecto a SITIO 300, respondió: "[...] *Desconozco, ya que era facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM verificar que todos los papeles de los taxistas estuvieran en regla* [...]".[1951] Por otra parte, el mismo testigo, con relación a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, utilizó la siguiente respuesta: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco, ya que era facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM verificar que todos los papeles de los taxistas estuvieran en regla. Adicionalmente, el AICM no otorga estos permisos, lo hace la SCT. Sé que hay una subdirección de Autotransporte en la SCT que es quien otorga los permisos de acceso a zona federal, que son las placas propiamente* [...]".[1952]

Por su parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si NUEVA IMAGEN, SITIO 300 o YELLOW CAB, en su calidad de asociación civil cada una, dispuso de permiso expedido por la SCT para la prestación del SERVICIO, durante el periodo comprendido del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece; del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece; o del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respectivamente* [...]";[1953] a la pregunta anterior, TESTIGO 3 contestó: "[...] *No, no dispusieron de permiso en razón de que la LCPAF y el RAFSA, impiden que una asociación civil pueda ser sujeto de la expedición de dicho permiso. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* [...]".[1954]

[1945] Folio 35289 (pregunta 21).
[1946] Folio 35300 (repregunta 19).
[1947] Folio 35300 (repregunta 20).
[1948] Folio 37169
[1949] Folio 37133.
[1950] Folios 35069 (pregunta 40 de SITIO 300 y YELLOW CAB) y 35070 (pregunta 40 de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN).
[1951] Folio 35069.
[1952] Folio 35070.
[1953] Folio 35120 (pregunta 28).
[1954] *Ídem.*

Asimismo, a TESTIGO 4 le formularon la siguiente pregunta: "[…] *Si NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, en su calidad de asociación civil, en cada caso, dispusieron de permiso expedido por la SCT para la prestación del SERVICIO DE TAXI durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece.* […]",[1955] a lo que el citado testigo manifestó: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - Sin embargo, en el periodo en el que el suscrito ocupó el cargo de Director General de AICM, dicha área no informó de tal situación* […]".[1956]

En otro orden de ideas, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si con fecha* [siete de septiembre de dos mil diez, cuatro de mayo de dos mil nueve y veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente], *los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *y AICM formalizaron contratos de derecho de acceso y estacionamiento, a efecto de que dichos permisionarios prestaran el SERVICIO* […]".[1957]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga si NUEVA IMAGEN estuvo en condiciones de negociar los términos y las cláusulas que componen el contrato de derecho de acceso y estacionamiento de fecha veintidós de agosto de dos mil ocho*";[1958] y "*Diga si los permisionarios de NUEVA IMAGEN estuvieron en condiciones de negociar los términos y las cláusulas que componen el contrato de derecho de acceso y estacionamiento de fecha veintidós de agosto de dos mil ocho*".[1959]

En este orden de ideas, TESTIGO 2 señaló una sola respuesta para SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB: "[…] *Desconozco totalmente, no laboraba en el AICM en ese periodo* […]".[1960] A su vez, TESTIGO 4 también utilizó la misma respuesta para las preguntas de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, y la repregunta de PORTO TAXI, que señala lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre.*[1961] *- - - - - No obstante, y toda vez que dicha área no informó a la Dirección General del contenido de los contratos, fue hasta el inicio de la presente investigación, cuando el suscrito tuvo conocimiento de las inconsistencias de dichos acuerdo de voluntades.* […]".[1962]

[1955] Folio 35289 (pregunta 22).
[1956] Folio 37133.
[1957] Folio 35080 (pregunta 78 de SITIO 300 y NUEVA IMAGEN para TESTIGO 2), 35081 (pregunta 78 de YELLOW CAB para TESTIGO 2), 35294 (preguntas 64 y 67 para TESTIGO 4) y 35295 (pregunta 70 para TESTIGO 4).
[1958] Folio 35303 (repregunta 25).
[1959] Folio 35303 (repregunta 26).
[1960] Folios 35080 y 35081.
[1961] Folios 37171 y 37172.
[1962] Folio 37147, 37149 y 37150.

Por su parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si con fechas: (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, con AICM formalizaron los respectivos contratos de derecho de acceso y estacionamiento, a efecto de que dichos permisionarios prestaran el SERVICIO* […]",[1963] a lo que dicho testigo señaló: "[…] *En efecto se formalizaron los contratos individuales del derecho de acceso y estacionamiento con los permisionarios asociados a estas agrupaciones, señalando que no estoy seguro de la fecha que se indica para YELLOW CAB, lo anterior me consta porque yo firmé los contratos por parte de AICM aunque sin la representación legal* […]".[1964]

o. Durante el periodo comprendido del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez, los PERMISIONARIOS de SITIO 300 no tenían formalizados convenios para el SERVICIO DE ACCESO y no obstante ello, continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI.

A los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si los contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento formalizados entre Aeropuertos y Servicios Auxiliares y los permisionarios asociados* [SITIO 300] *vencieron el veintiséis de mayo de dos mil seis* […]".[1965] En este sentido, TESTIGO 1 señaló: "[…] *No tengo idea* […]";[1966] por otra parte, TESTIGO 2 respondió: "[…] *Desconozco ya que no trabajaba en ese periodo en el AICM* […]";[1967] a su vez, TESTIGO 3 señaló: "[…] *Es correcto, me consta que así fue. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* […]".[1968]

En este tenor, TESTIGO 4 señaló: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1969]

Adicionalmente, a los TESTIGOS les preguntaron: "[…] *Si los permisionarios asociados a SITIO 300 formalizaron nuevos contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento con AICM el siete de septiembre de dos mil diez* […]".[1970] TESTIGO 1 indicó lo siguiente: "[…] *Yo no estaba en el dos mil diez, pero supongo que sí. Tienen que tener un contrato a fuerza para poder operar* […]";[1971] luego, TESTIGO 2 respondió: "[…] *Desconozco ya que no trabajaba en ese periodo en el AICM* […]";[1972] a su vez, TESTIGO

[1963] Folio 35132 (pregunta 87).
[1964] *Ídem.*
[1965] Folios 35032 (pregunta 37 para TESTIGO 1), 35088 (pregunta 94 para TESTIGO 2), 35136 (pregunta 105 para TESTIGO 3) y 35297 (pregunta 95 para TESTIGO 4).
[1966] Folio 35032.
[1967] Folio 35088.
[1968] Folios 35136 y 35137.
[1969] Folio 37158.
[1970] Folios 35032 (pregunta 38 para TESTIGO 1), 35088 (pregunta 95 para TESTIGO 2), 35137 (pregunta 106 para TESTIGO 3) y 35297 (pregunta 96 para TESTIGO 4).
[1971] Folio 35033.
[1972] Folio 35088.

3 manifestó: "[…] *Es correcto, me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* […]".[1973]

TESTIGO 4, por su parte contestó: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1974]

Asimismo, a los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, los permisionarios asociados a SITIO 300 dispusieron de contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento celebrados con AICM* […]".[1975]

En este orden de ideas, TESTIGO 1 manifestó: "[…] *Yo no estaba, pero supongo que deben de tener un contrato para poder operar* […]";[1976] a su vez, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco ya que no trabajaba en ese periodo en el AICM* […]";[1977] luego, TESTIGO 3 respondió: "[…] *No dispusieron de contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento vigentes. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* […]".[1978]

Adicionalmente, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[1979]

Posteriormente, a los TESTIGOS se les formuló la siguiente pregunta: "[…] *Si a pesar de no contar con contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento celebrados con AICM, los permisionarios asociados a SITIO 300 continuaron prestando el SERVICIO, en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez* […]".[1980]

A la pregunta anterior, TESTIGO 1 contestó: "[…] *No tengo conocimiento. Yo no estaba en ese momento en el aeropuerto* […]";[1981] por su parte, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco ya que no trabajaba en ese*

[1973] Folio 35137.
[1974] Folio 37158.
[1975] Folios 35033 (pregunta 39 para TESTIGO 1), 35088 (pregunta 96 para TESTIGO 2), 35137 (pregunta 107), 35297 (pregunta 97 para TESTIGO 4) y 35298 (pregunta 97 para TESTIGO 4).
[1976] Folio 35033.
[1977] Folio 35088.
[1978] Folio 35137.
[1979] Folio 37159.
[1980] Folios 35033 (pregunta 40 para TESTIGO 1), 35088 (pregunta 97 para TESTIGO 2), 35137 (pregunta 108 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 98 para TESTIGO 4).
[1981] Folio 35033.

periodo en el AICM [...]";[1982] y, TESTIGO 3 contestó de la siguiente manera: "[...] *Es correcto, los permisionarios asociados a SITIO 300 continuaron prestando el SERVICIO en razón de que se mantenían vigentes sus respectivos permisos expedidos por la SCT, eso aun cuando no estaban vigentes los convenios individuales de derecho de acceso y estacionamiento. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]";[1983]

Por otra parte, TESTIGO 4 precisó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1984]

Adicionalmente, a los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *Si a pesar de no contar con contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento celebrados con AICM, los permisionarios asociados a SITIO 300 fueron impedidos, obstaculizados o perturbados en la prestación del SERVICIO por parte de AICM* [...]".[1985] En este orden de ideas, TESTIGO 1 señaló: "[...] *No sé, no dice fecha ni nada* [...]".[1986]

Por otra parte, TESTIGO 2 respondió de la siguiente manera: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior si es que se refiere al periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, por lo que desconozco ya que no trabajaba en ese periodo en el AICM. Adicionalmente, la subdirección de la terminal 1 del AICM es la responsable del seguimiento al cumplimiento de los contratos, por lo que igualmente desconozco esa situación* [...]".[1987]

Por su parte, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *El AICM no impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO ya que no cuenta con facultades para ello. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]";[1988] y finalmente, TESTIGO 4 señaló lo siguiente: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[1989]

p. AICM mantiene con SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB únicamente una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO.

[1982] Folio 35088.
[1983] Folio 35137.
[1984] Folio 37159.
[1985] Folios 35033 (pregunta 41 para TESTIGO 1), 35088 (pregunta 98 para TESTIGO 2), 35137 (pregunta 109 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 99 para TESTIGO 4).
[1986] Folio 30533.
[1987] Folio 35088.
[1988] Folio 35137.
[1989] Folio 37159.

A TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si en el periodo comprendido del* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *formalizaron contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales* […]".[1990]

En respuesta a la pregunta anterior, TESTIGO 2, con relación a SITIO 300, respondió: "[…] *Es facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM revisar los convenios con los permisionarios, proponerlos al COCOSA para su autorización y firmarlos por el Director General Adjunto Comercial y de Servicios como representante legal, por lo que seguramente se firmó algún convenio en el periodo de junio a septiembre de 2013 pero no podría decir cuáles ni cuántos. No podría decir si se firmó o no algún contrato en ese periodo, no tengo conocimiento de ello. Regularmente se celebran muchos contratos, en mi facultad de director no podría decir si se firmó o no algún contrato, sería facultad de la subdirección de la terminal 1 del AICM determinar cuáles y cuántos contratos se firmaron en ese periodo. En el periodo anterior a junio de 2013, desconozco qué convenios se firmaron por el AICM* […]".[1991]

Por otra parte, el mismo testigo, con respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, indicó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, es facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM revisar los convenios con los permisionarios, proponerlos al COCOSA para su autorización y firmarlos por el Director General Adjunto Comercial y de Servicios como representante legal, por lo que seguramente se firmó algún convenio en el periodo de junio a septiembre de 2013 pero no podría decir cuáles ni cuántos. No podría decir si se firmó o no algún contrato en ese periodo, no tengo conocimiento de ello. Regularmente se celebran muchos contratos, en mi facultad de director no podría decir si se firmó o no algún contrato, sería facultad de la subdirección de la terminal 1 del AICM determinar cuáles y cuántos contratos se firmaron en ese periodo. En el periodo anterior a junio de 2013, desconozco qué convenios se firmaron por el AICM* […]".[1992]

Por otra parte, TESTIGO 4 utilizó una sola respuesta para SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en la que manifestó: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos. - - - - - No obstante, y toda vez que dicha área no informó a la Dirección General del contenido de los contratos, fue hasta el inicio de la presente investigación, cuando el suscrito tuvo conocimiento de las inconsistencias de dichos acuerdo de voluntades.* […]".[1993]

Luego, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *Si en el periodo comprendido: (i) del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, (ii) del cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y (iii) del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM y: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente,*

[1990] Folios 35077 (pregunta 74 de SITIO 300 para TESTIGO 2), 35078 (pregunta 74 de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2) y 35293 (preguntas 56, 58 y 60 para TESTIGO 4).
[1991] Folio 35078.
[1992] *Ídem.*
[1993] Folio 37146.

formalizaron contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales [...]";[1994] a lo que contestó de la siguiente manera: "[...] *Sí, sin recordar las fechas exactas, estas tres agrupaciones celebraron contratos de servicios comerciales. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* [...]".[1995]

Por otra parte, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 se les preguntó: "[...] *Cuáles fueron los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales formalizados entre AICM y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en cada caso] *en el periodo comprendido del* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece y, de ser el caso, cuál fue el objeto de los mismos* [...]".[1996]

Así las cosas, TESTIGO 2 utilizó una sola respuesta para SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, es facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM revisar los convenios con los permisionarios, proponerlos al COCOSA para su autorización y firmarlos por el Director General Adjunto Comercial y de Servicios como representante legal, por lo que seguramente se firmó algún convenio en el periodo de junio a septiembre de 2013 pero no podría decir cuáles ni cuántos. No podría decir si se firmó o no algún contrato en ese periodo, no tengo conocimiento de ello. Regularmente se celebran muchos contratos, en mi facultad de director no podría decir si se firmó o no algún contrato, sería facultad de la subdirección de la terminal 1 del AICM determinar cuáles y cuántos contratos se firmaron en ese periodo. En el periodo anterior a junio de 2013, desconozco qué convenios se firmaron por el AICM* [...]".[1997]

Luego, TESTIGO 4 expresó: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la Dirección General Adjunta Comercial y de Servicios, cuenta con las facultades necesarias a efecto de evaluar y ejecutar las estrategias corporativas a efecto de formalizar los contratos y convenios necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios, así como para suscribir los mismos.* [...]".[1998]

Por otra parte, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[...] *Cuáles fueron los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales formalizados entre AICM y: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN* [...]",[1999] a lo que dicho testigo contestó "[...] *Fueron servicios comerciales referentes a arrendamientos de espacios para la instalación de puntos de venta de los boletos del SERVICIO y en el caso de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, existieron convenios para la difusión de publicidad. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* [...]".[2000]

Asimismo, se le preguntó a TESTIGO 3: "[...] *Cuál fue el objeto de los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales formalizados entre AICM y: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW*

[1994] Folio 35131 (pregunta 82).
[1995] Folio 35131.
[1996] Folios 35078 (pregunta 75 de SITIO 300 para TESTIGO 2), 35079 (pregunta 75 de NUEVA IMAGEN para TESTIGO 2), 35080 (pregunta 75 de YELLOW CAB para TESTIGO 2) y 35293 (preguntas 57, 59 y 61 para TESTIGO 4).
[1997] Folios 35079 y 35080.
[1998] Folios 37145, 37146 y 37147.
[1999] Folio 35131 (pregunta 83).
[2000] Folio 35131.

CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN […]";[2001] a lo que dicho testigo contestó: "[…] *Como señalé anteriormente, fueron servicios comerciales referentes a arrendamientos de espacios para la instalación de puntos de venta de los boletos del SERVICIO y en el caso de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, existieron convenios para la difusión de publicidad. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* […]".[2002]

g. Durante las obras de remodelación de la Terminal uno del AEROPUERTO el ascenso del pasaje se realizaba sobre la vialidad.

A TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 se les preguntó: "[…] *Si en los años de dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación en la Terminal* [uno] *del* [AEROPUERTO] […]".[2003] En este sentido, TESTIGO 2 señaló: "[…] *Desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[2004] por su parte, TESTIGO 3 manifestó: "[…] *Sí, me consta porque en ocasiones las obras de remodelación obligaban a modificar los procedimientos en las áreas operacionales, tales como mover taquillas de un lugar a otro o zonas de abordaje. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[2005]A su vez, TESTIGO 4 declaró: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013.* […]".[2006]

Por otra parte, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si con motivo de tales obras de remodelación, las zonas de abordaje del SERVICIO quedaron fuera de operación, en específico las puertas* [uno] *y* [ocho] *de la Terminal 1* [del AEROPUERTO] […]".[2007] En este orden de ideas, TESTIGO 2 indicó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[2008] por su parte, TESTIGO 3 contestó: "[…] *Sí, en los años 2005 y 2006 lo que hoy es puerta dos en esos años era puerta uno. No hubo zonas de abordaje durante la época de remodelación y el SERVICIO se prestaba en las vialidades públicas. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[2009]

A su vez, TESTIGO 4 informó: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[2010]

[2001] Folio 35131 (pregunta 84).
[2002] Folio 35132.
[2003] Folios 35070 (pregunta 44), 35121 (pregunta 32) y 35289 (pregunta 26), respectivamente.
[2004] Folio 35071.
[2005] Folio 35121.
[2006] Folio 37134.
[2007] Folios 35071 (pregunta 45), 35121 (pregunta 33) y 35290 (pregunta 27), respectivamente.
[2008] Folio 35071.
[2009] Folios 35121 y 315122.
[2010] Folio 37134.

Además, se les preguntó a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y a TESTIGO 4: "[…] *Si con motivo del cese de operaciones de las zonas de abordaje con motivo de las obras de remodelación en la Terminal* [uno] *del* [AEROPUERTO], *el SERVICIO se prestaba en las vialidades del* [AEROPUERTO] […]".[2011] En este sentido, TESTIGO 2 contestó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[2012] a su vez, TESTIGO 3 manifestó: "[…] *Si, tal como lo dije en la pregunta anterior. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[2013]

Por su parte, TESTIGO 4 declaró: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[2014]

Adicionalmente, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y a TESTIGO 4 se les hizo la siguiente pregunta: "[…] *Si con motivo de que la operación del SERVICIO se realizaba en las vialidades, a consecuencia de las obras de remodelación llevadas a cabo en los años de dos mil cinco y dos mil seis, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300* […]".[2015] A la pregunta anterior, TESTIGO 2 declaró: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, no trabajaba en el AICM en ese periodo* […]";[2016] por su parte, TESTIGO 3 indicó: "[…] *No en ningún momento se perturbó, impidió u obstaculizó la prestación del SERVICIO. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[2017]

Finalmente, TESTIGO 4 informó lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre.* […]".[2018]

r. Otros hechos.

A los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo de dos mil trece al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM tuvo conocimiento o le fue solicitado apoyo por alguna autoridad para que se llevara a cabo el embargo de unidades vehiculares utilizadas por EXCELENCIA para*

[2011] Folios 35071 (pregunta 46), 35122 (pregunta 34) y 35290 (pregunta 28), respectivamente.
[2012] Folio 35071.
[2013] Folios 35121 y 35122.
[2014] Folio 37135.
[2015] Folios 35071 (pregunta 47), 35122 (pregunta 35) y 35290 (pregunta 29), respectivamente.
[2016] Folio 35071.
[2017] Folio 35122.
[2018] Folio 37135.

la prestación del servicio [...]".[2019] En este sentido, TESTIGO 1 declaró que: "[...] *Ese día de lo de las placas. Le pidieron a la Policía Federal pero yo recuerdo ese único día* [...]";[2020] por su parte, TESTIGO 2 indicó: "[...] *Todo el asunto de excelencia lo llevaba la dirección de asuntos jurídicos del AICM, por lo cual no tengo conocimiento* [...]".[2021]

A su vez, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que se solicitó apoyo de Policía Federal y de la Subdirección de Seguridad del AICM, para que una arrendadora financiera de vehículos recuperara determinado número de unidades que EXCELENCIA tenía en su poder, no recuerdo el nombre de la financiera ni cuantas unidades. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo pues me avisaban por ser subdirector de terminal y porque durante un período también fungí como encargado de la subdirección de seguridad* [...]";[2022] y TESTIGO 4 declaró que: "[...] *No* [...]".[2023]

Por otra parte, a los TESTIGOS preguntaron: "[...] *Si con fecha quince de septiembre de dos mil ocho, AICM y EXCELENCIA formalizaron un contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO* [...]".[2024] A la interrogante anterior, TESTIGO 1 indicó: "[...] *Sí, yo no trabajaba ahí pero si lo conocí, como sí es todo un tema lo de EXCELENCIA, sí conocí todos los antecedentes de la situación de EXCELENCIA* [...]";[2025] por su parte, TESTIGO 2 señaló: "[...] *Desconozco, ya que no trabajaba en el AICM en esa fecha* [...]";[2026] a su vez, TESTIGO 3 declaró: "[...] *Es correcto, me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* [...]".[2027]

Asimismo, TESTIGO 4 informó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[2028]

Por otro lado, a TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Si con fecha* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve], [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *y AICM formalizaron el denominado CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS*

[2019] Folios 35025 (pregunta 25 para TESTIGO 1), 35082 (pregunta 81 para TESTIGO 2), 35134 (pregunta 93 para TESTIGO 3) y 35295 (pregunta 75 para TESTIGO 4).
[2020] Folio 35025.
[2021] Folio 35083.
[2022] Folio 35134.
[2023] Folio 37152.
[2024] Folios 35026 (pregunta 28 para TESTIGO 1), 35085 (pregunta 88 para TESTIGO 2), 35135 (pregunta 99 para TESTIGO 3) y 35296 (pregunta 85 para TESTIGO 4).
[2025] Folio 35026.
[2026] Folio 35085.
[2027] Folio 35135.
[2028] Folio 37155.

DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO [...]".[2029]

En sentido, TESTIGO 1 contestó: "[...] *Yo no estaba en el* [dos mil diez, dos mil nueve y dos mil ocho] *pero supongo que sí, sino no podrían estar operando* [...]";[2030] por su parte, TESTIGO 2 respondió: "[...] *Desconozco totalmente, no laboraba en el AICM en ese periodo* [...]";[2031] y TESTIGO 4 informó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - No obstante, y toda vez que dicha área no informó a la Dirección General del contenido de los contratos, fue hasta el inicio de la presente investigación, cuando el suscrito tuvo conocimiento de las inconsistencias de dichos acuerdo de voluntades.* [...]".[2032]

A TESTIGO 3 se le preguntó: "[...] *Si con fechas: (i) siete de septiembre de dos mil diez, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve, y/o (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho, los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, con AICM formalizaron el denominado CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTEÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO* [...]".[2033]

En respuesta a la pregunta anterior, TESTIGO 3 señaló: "[...] *En efecto, se formalizaron los convenios referidos con las agrupaciones mencionadas, señalando que no estoy seguro de la fecha que se indica para YELLOW CAB, lo anterior me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal. La intención de estos convenios es que las agrupaciones coadyuven con el AICM para que la prestación del SERVICIO se realice en las condiciones acordadas* [...]".[2034]

Por otra parte, a TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece,* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *contaba con* [quinientos setenta y cuatro, cuatrocientos cuarenta y tres y doscientos cuarenta] *permisionarios* [respectivamente] *asociados para prestar el SERVICIO* [...]".[2035]

[2029] Folios 35027 (pregunta 31 para TESTIGO 1), 35028 (pregunta 31 para TESTIGO 1), 35081 (pregunta 79 para TESTIGO 2), 35294 (preguntas 65 y 68 para TESTIGO 4) y 35295 (pregunta 71 para TESTIGO 4).
[2030] Folios 35027 y 35028.
[2031] Folio 35081.
[2032] Folios 37148, 37149, 37150 y 37151.
[2033] Folio 35132 (pregunta 88).
[2034] Folios 35132 y 35133.
[2035] Folios 35036 (pregunta 44 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1), 35090 (pregunta 101 de SITIO 300 para TESTIGO 2), 35091 (pregunta 101 de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2) y 35298 (preguntas 100, 101 y 102 para TESTIGO 4).

En este sentido, TESTIGO 1 señaló, respecto a SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, lo siguiente: "[…] *No lo sé* […]";[2036] y, la misma testigo, con relación a YELLOW CAB manifestó: "[…] *No sé la verdad, no tengo conocimiento* […]".[2037] A su vez, TESTIGO 2 con respecto a SITIO 300, indicó: "[…] *Desconozco totalmente, ya que ese seguimiento se daba, o se da, a través de la subdirección de terminal 1; yo lo sé porque todos los que laboramos en el AICM sabemos quien* [sic] *lleva la relación con las taxistas, y ese seguimiento le corresponde a la subdirección de terminal 1 del AICM de conformidad con los perfiles de puesto y a las facultades otorgadas por el Director General y el Consejo de Administración del AICM; en particular, a mi* [sic] *se me instruyó que la subdirección de la terminal 1 del AICM le reportaba directamente al Director General; creo que hay un acuerdo del Consejo de Administración donde se establece, creo que es en el año dos mil doce o inicios dos mil trece* […]".[2038]

Respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB TESTIGO 2 manifestó: "[…] *La misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, desconozco totalmente, ya que ese seguimiento se daba, o se da, a través de la subdirección de terminal 1; yo lo sé porque todos los que laboramos en el AICM sabemos quién lleva la relación con las taxistas, y ese seguimiento le corresponde a la subdirección de terminal 1 del AICM de conformidad con los perfiles de puesto y a las facultades otorgadas por el Director General y el Consejo de Administración del AICM; en particular, a mí se me instruyó que la subdirección de la terminal 1 del AICM le reportaba directamente al Director General; creo que hay un acuerdo del Consejo de Administración donde se establece, creo que es en el año dos mil doce o inicios dos mil trece* […]".[2039]

Por su parte, TESTIGO 4 informó: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* […]".[2040]

Por otra parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, contaban con: (i) quinientos setenta y cuatro permisionarios asociados, (ii) doscientos cuarenta permisionarios asociados, y (iii) cuatrocientos cuarenta y tres permisionarios asociados, respectivamente, para prestar el SERVICIO* […]";[2041] a lo cual respondió: "[…] *Lo ignoro* […]".[2042]

También, a los TESTIGOS se les preguntó: "[…] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, la* [DGAF] *le solicitó a AICM la opinión a que se refieren los*

[2036] Folio 35036.
[2037] *Ídem.*
[2038] Folio 35091.
[2039] *Ídem.*
[2040] Folios 37159 y 37160.
[2041] Folio 35138 (pregunta 112).
[2042] Folio 35138.

artículos 47 de la [LCPAF] *y 28 del* [RAFSA], *para el efecto de expedir nuevos permisos para la prestación del SERVICIO a favor de EXCELENCIA* [...]".[2043]

En este sentido, TESTIGO 1 declaró: "[...] *Sí, sí recuerdo algún documento. De hecho sí hubo alguna solicitud. No recuerdo la fecha ni nada pero sí* [...]".[2044] Por otra parte, TESTIGO 2 dijo: "[...] *Lo desconozco totalmente; no obstante las áreas que podrían dar respuesta son la dirección jurídica de la AICM encabezada en ese momento por el Lic. Martín Vázquez y/o el subdirector de terminal 1 el Licenciado Roberto Islas, en ambos casos no conozco sus segundos apellidos; de ser el caso, seguramente la respuesta se emitió por ambas direcciones* [...]".[2045] A su vez, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que se solicitó en tres ocasiones. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[2046] Por su parte, TESTIGO 4: "[...] *No, durante el periodo referido, la Dirección General de Autotransporte Federal, no solicitó ninguna opinión en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, respecto a la expedición de permisos en favor de EXCELENCIA.* [...]".[2047]

A los TESTIGOS se les preguntó: "[...] *En qué sentido respondió AICM a las solicitudes de opinión efectuadas por la DGAF de la SCT* [...]".[2048] A la pregunta anterior, TESTIGO 1 manifestó: "[...] *Me parece, recuerdo que en sentido positivo. No me acuerdo muy bien pero creo que sí fue en sentido positivo* [...]";[2049] adicionalmente, el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de la testigo, le preguntó cómo es que tenía conocimiento de ello, a lo que la declarante señaló: "[...] *Estoy casi segura que llegó por un pegasus (comunicación interna de la SCT con todas las dependencias que dependen de la SCT. Son controles de computadora con folios y que tienes que darle seguimiento en tiempo y forma)* [...]".[2050]

Luego, TESTIGO 2 dijo lo siguiente: "[...] *Lo desconozco totalmente; no obstante las áreas que podrían dar respuesta son la dirección jurídica de la AICM* [sic] *encabezada en estos momentos por el Lic. Martín Vázquez y/o el subdirector de terminal 1 el Licenciado Roberto Islas, en ambos casos no conozco sus segundos apellidos; de ser el caso, seguramente la respuesta se emitió por ambas direcciones* [...]".[2051]

Por otra parte, TESTIGO 3 declaró: "[...] *Como ya mencioné hasta el 2 de julio de 2013 me consta que en una ocasión se respondió en sentido positivo y las dos ocasiones posteriores en sentido negativo. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]";[2052] por su parte, TESTIGO 4 señaló que: "[...] *Al no*

[2043] Folios 35042 (pregunta 53 para TESTIGO 1), 35097 (pregunta 113 para TESTIGO 2), 35141 (pregunta 125 para TESTIGO 3) y 35298 (pregunta 109 para TESTIGO 4).
[2044] Folio 35042.
[2045] Folio 35097.
[2046] Folio 35141.
[2047] Folio 37162.
[2048] Folios 35042 (pregunta 54 para TESTIGO 1), 35141 (pregunta 126 para TESTIGO 3), 35097 (para TESTIGO 2) y 35299 (pregunta 110 para TESTIGO 4).
[2049] Folio 35042.
[2050] *Ídem.*
[2051] Folio 35097.
[2052] Folio 35141.

haber solicitudes, en términos de la pregunta anterior, lógicamente no existe respuesta alguna, en los términos planteados en el interrogatorio [...]".[2053]

Adicionalmente, a los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *Si durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM realizó acciones o aplicó estrategias con el objeto de mantener la presencia de EXCELENCIA como un prestador del SERVICIO, y en su caso, en que [sic] consistieron tales acciones y/o estrategias* [...]".[2054] En ese orden de ideas, TESTIGO 1 contestó: "[...] *No sé si hicieron estrategias, pero EXCELENCIA nunca ha dejado de prestar el servicio* [...]";[2055]adicionalmente, la misma testigo respondió: "[...] *No que yo tenga conocimiento, no hubo ninguna estrategia. EXCELENCIA siempre ha prestado el servicio* [...]".[2056]

Por otra parte, TESTIGO 2 manifestó: "[...] *Del periodo que estuve, es decir, de junio a septiembre de 2013, se firmó un convenio de reconocimiento de adeudo con Excelencia, con la finalidad de recuperar el adeudo que tenía la agrupación con el AICM; en particular ese asunto es manejado en su totalidad por la dirección jurídica del AICM. Respecto al periodo que no está comprendido en junio a septiembre de 2013, desconozco las acciones que se hayan llevado a cabo* [...]";[2057] adicionalmente, el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 2 le preguntó a dicho testigo si considera que ese convenio fue para mantener la presencia de EXCELENCIA, a lo cual el declarante informó: "[...] *No, ese convenio fue para recuperar el adeudo del AICM, era un adeudo muy grande y representaba un daño patrimonial muy grande para el AICM* [...]".[2058] Por su parte, TESTIGO 3 declaró: "[...] *Al 2 de julio de 2013 me consta que no. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]",[2059] y finalmente, TESTIGO 4 manifestó: "[...] *No, existieron tales acciones o estrategias.* [...]".[2060]

A su vez, a los TESTIGOS se les preguntó: "[...] *Si existe y se aplica por parte de AICM el denominado* [MANUAL DE SERVICIOS] [...]".[2061] A la pregunta anterior, TESTIGO 1 manifestó: "[...] *No lo sé. No lo conozco, ahorita no lo identifico* [...]";[2062] por su parte, TESTIGO 2 dijo: "[...] *Sí existe, viene de administraciones anteriores; en la administración que me tocó a mi* [sic] *se aplicó el mismo manual y no se hizo ninguna modificación* [...]".[2063] Adicionalmente, el servidor público comisionado para el desahogo de la prueba testimonial a cargo de TESTIGO 3 le preguntó cómo es que tenía conocimiento del MANUAL DE SERVICIOS, a lo cual el testigo señaló que: "[...] *Cuando llegas al puesto te enteras que existe el manual, el área jurídica te indica la normatividad que existe el AICM, y en esa normatividad está incluido ese manual. Hasta donde tengo entendido ese manual era público en la página de internet del AICM;*

[2053] Folio 37162.
[2054] Folios 35042 (pregunta 55 para TESTIGO 1), 35046 (pregunta 67 para TESTIGO 1), 35142 (pregunta 133 para TESTIGO 3) y 35299 (pregunta 118 para TESTIGO 4).
[2055] Folio 35042.
[2056] Folio 35046.
[2057] Folio 35101.
[2058] *Ídem.*
[2059] Folio 35142.
[2060] Folio 37164.
[2061] Folios 35043 (pregunta 60 para TESTIGO 1), 35097 (pregunta 115 para TESTIGO 2), 35141 (pregunta 127 para TESTIGO 3) y 35299 (pregunta 111 para TESTIGO 4).
[2062] Folio 35043.
[2063] Folio 35097.

tiene una vigencia, no recuerdo cuál es, pero en el plazo que yo estuve ese manual estuvo vigente y no hubo necesidad de modificar su contenido.- - - - - Ese manual fue aprobado por el Consejo de Administración del AICM en su momento, y a partir de dicho manual se basa el COCOSA para la aprobación de la celebración de convenios y contratos y prestaciones de servicios entre terceros y el AICM [...]".[2064]

A su vez, TESTIGO 3 declaró: "[...] *Sí, debe de estar en la página web y sí se aplica. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo porque entre mis funciones debía aplicarlo para las contrataciones o asignaciones* [...]";[2065] y adicionalmente, TESTIGO 4 expresó lo siguiente: "[...] *Dentro de la normatividad interna de AICM, efectivamente existe el denominado* [MANUAL DE SERVICIOS], *mismo que de observancia obligatoria para las áreas internas de dicha dependencia y por ende, durante mi gestión como Director General de AICM, efectivamente se aplicaba* [...]".[2066]

También, a los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *Si en el contenido del denominado* [MANUAL DE SERVICIOS], *existe en el catálogo de precios, el Giro 16.-Transportación Terrestre, acceso esporádico* [...]".[2067] En este sentido, TESTIGO 1 contestó: "[...] *No lo sé* [...]";[2068] asimismo, TESTIGO 2 señaló: "[...] *No lo recuerdo con exactitud en este momento, me imagino que sí* [...]";[2069] por otra parte, TESTIGO 3 indicó: "[...] *Sí, es correcto. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo porque entre mis funciones debía aplicar dicho manual para las contrataciones o asignaciones* [...]";[2070] y TESTIGO 4 informó que: "[...] *Si existe* [...]".[2071]

En este orden de ideas, a los TESTIGOS les preguntaron: "[...] *En qué consiste y en qué casos se aplica el denominado acceso esporádico establecido en el catálogo de precios, el Giro 16.-Transportación Terrestre del* [MANUAL DE SERVICIOS] [...]".[2072] En ese orden de ideas, TESTIGO 1 dijo: "[...] *No sé, no sé ni siquiera qué es eso de acceso esporádico* [...]";[2073] por su parte, TESTIGO 2 informó: "[...] *No lo recuerdo* [...]".[2074] A su vez, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *Consiste en la determinación de la contraprestación aplicable a los transportistas que no teniendo un contrato de derecho de acceso y estacionamiento, desean hacer uso de la infraestructura especial para el ascenso de pasajeros. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo porque entre mis funciones debía aplicar dicho manual para las contrataciones o asignaciones* [...]";[2075] y por su parte, TESTIGO 4 manifestó: "[...] *Se refiere a la contraprestación aplicable a los transportistas que sin tener contrato de acceso a zona feral* [sic] *y estacionamiento, requieren*

[2064] *Ídem.*
[2065] Folio 35141.
[2066] Folio 37163.
[2067] Folios 35043 (pregunta 61 para TESTIGO 1), 35098 (pregunta 116 para TESTIGO 2), 35141 (pregunta 128 para TESTIGO 3) y 35299 (pregunta 112 para TESTIGO 4).
[2068] Folio 35043.
[2069] Folio 35098.
[2070] Folio 34141.
[2071] Folio 37163.
[2072] Folios 35044 (pregunta 62 para TESTIGO 1), 35098 (pregunta 117 para TESTIGO 2), 35142 (pregunta 129 para TESTIGO 3) y 35299 (pregunta 113 para TESTIGO 4).
[2073] Folio 35044.
[2074] Folios 35098 y 35099.
[2075] Folio 35142.

hacer unos de la infraestructura aeroportuaria destinada a la prestación de dicho servicio y se aplica por cada evento que realiza cada transportista [...]".[2076]

Asimismo, a TESTIGO 1 y TESTIGO 2 les preguntaron: "[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW] *por concepto de derecho de acceso y estacionamiento* [...]".[2077] A la pregunta anterior, TESTIGO 1, con respecto a SITIO 300 y NUEVA IMAGEN dijo: "[...] *Yo creo que no, hubiera habido algún aviso* [...]".[2078] En relación a YELLOW CAB, la testigo expresó: "[...] *Yo creo que no porque si no hubiera llegado algún requerimiento, algún aviso a jurídico* [...]".[2079]

Por su parte, TESTIGO 2, con relación a SITIO 300, manifestó: "[...] *Los adeudos del AICM eran facultad de la dirección de administración del AICM, no tengo conocimiento al respecto; la dirección general adjunta de administración del AICM es la encargada de velar por el cobro, las rentas y determinan la existencia de adeudos y en su caso, notifican al jurídico para que tomen las acciones correspondientes. Adicionalmente, el seguimiento a los contratos y convenios con agrupaciones de taxistas se da o se dan a través de la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[2080]

En este mismo sentido, con respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, el mismo testigo informó: "[...] *Misma respuesta a la pregunta anterior, es decir, los adeudos del AICM eran facultad de la dirección de administración del AICM, no tengo conocimiento al respecto; la dirección general adjunta de administración del AICM es la encargada de velar por el cobro, las rentas y determinan la existencia de adeudos y en su caso, notifican al jurídico para que tomen las acciones correspondientes. Adicionalmente, el seguimiento a los contratos y convenios con agrupaciones de taxistas se da o se dan a través de la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[2081]

A su vez, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, por concepto de derecho de acceso y estacionamiento* [...]";[2082] a lo cual, TESTIGO 3 declaró: "[...] *Al 2 de julio de 2013 me consta que no existían estos adeudos. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[2083]

Adicionalmente, a TESTIGO 4 a lo cual el testigo contestó: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la*

[2076] Folio 37163.
[2077] Folios 35044 (pregunta 63 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB) y 35098 (pregunta 118 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB), respectivamente.
[2078] Folio 35044.
[2079] *Ídem.*
[2080] Folio 35098.
[2081] Folios 35098 y 35099.
[2082] Folio 35142 (pregunta 130).
[2083] Folio 35142.

Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre [...]".[2084]

Adicionalmente, a TESTIGO 1 y TESTIGO 2 les preguntaron: "[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *por concepto de arrendamientos* [...]";[2085] a la pregunta anterior, TESTIGO 1 respondió con una sola respuesta: "[...] *Yo creo que no, hubiera habido algún aviso* [...]".[2086] Asimismo, TESTIGO 2 contestó, con respecto a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB: "[...] *Misma respuesta a la pregunta anterior, es decir, los adeudos del AICM eran facultad de la dirección de administración del AICM, no tengo conocimiento al respecto; la dirección general adjunta de administración del AICM es la encargada de velar por el cobro, las rentas y determinan la existencia de adeudos y en su caso, notifican al jurídico para que tomen las acciones correspondientes. Adicionalmente, el seguimiento a los contratos y convenios con agrupaciones de taxistas se da o se dan a través de la subdirección de terminal 1 del AICM* [...]".[2087]

Luego, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, por concepto de arrendamientos* [...]",[2088] a lo cual el declarante contestó: "[...] *Al 2 de julio de 2013 me consta que no existían estos adeudos. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[2089]

Por otro lado, a TESTIGO 4 se le preguntó:[2090] "[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, en cada caso, por concepto de arrendamientos* [...]",[2091] y dicho testigo manifestó: "[...] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[2092]

En otro orden de ideas, a TESTIGO 1 y TESTIGO 2 se les preguntó: "[...] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM intervino de cualesquier forma en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW, respectivamente] [...]".[2093] En consecuencia, TESTIGO 1 respondió con la misma manifestación: "[...] *No lo sé, pero supongo que no porque ellos*

[2084] Folio 37163.
[2085] Folios 35044 (pregunta 64 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1), 35045 (pregunta 64 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1) y 35099 (pregunta 119 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2).
[2086] Folios 35044 y 35045.
[2087] Folio 35099.
[2088] Folio 35142 (pregunta 131).
[2089] Folio 35142.
[2090] A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga si durante el periodo que Usted fungió como Director General del AICM, existía algún adeudo a cargo de PORTO TAXI por concepto de arrendamientos.*". Folio 35304 (repregunta 33).
[2091] Folio 35299 (pregunta 114).
[2092] Folio 37163 y 37174.
[2093] Folios 35045 (pregunta 65 para TESTIGO 2), 35099 (pregunta 120 de SITIO 300 para TESTIGO 3) y 35100 (pregunta 120 de YELLOW Cab y NUEVA IMAGEN para TESTIGO 3).

ponen sus tarifas. Lo que sé es que ellos ponen sus tarifas y el aeropuerto no puede decirles qué tarifa tienen que cobrar […]".[2094]

Por su parte, en relación a SITIO 300, TESTIGO 2 declaró: "[…] *No tengo conocimiento; tengo entendido que el AICM no se mete en la parte de tarifas; hasta donde tengo conocimiento pero no estoy muy seguro, creo que la SCT junto con los permisionarios y las agrupaciones de taxistas es quien determina las tarifas. Seguramente la subdirección de terminal 1 del AICM o la dirección jurídica del AICM podrían corroborar esto* […]";[2095] y, respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, manifestó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, no tengo conocimiento; tengo entendido que el AICM no se mete en la parte de tarifas; hasta donde tengo conocimiento pero no estoy muy seguro, creo que la SCT junto con los permisionarios y las agrupaciones de taxistas es quien determina las tarifas. Seguramente la subdirección de terminal 1 del AICM o la dirección jurídica del AICM podrían corroborar esto* […]".[2096]

A su vez, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si en el periodo comprendido: (i) del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, (ii) del cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y (iii) del veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM intervino de cualesquier forma en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente* […]";[2097] a lo cual el testigo informó: "[…] *Al 2 de julio de 2013 me consta que no se intervino en tal sentido. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* […]".[2098]

Por su parte, a TESTIGO 4 se le preguntó: "[…] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM intervino de cualesquier forma en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB.* […]",[2099] a lo que el declarante expresó: "[…] *No, toda vez que son los permisionarios quienes en términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Feral, con la participación, autorización o registro de la DGAF de la SCT, establecen las tarifas correspondientes* […]".[2100]

Adicionalmente, a TESTIGO 1 y a TESTIGO 2 se les preguntó: "[…] *Si corresponde a cada uno de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *determinar libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO* […]".[2101] En ese orden de ideas, TESTIGO 1 respondió: "[…] *Sí, que yo tenga entendido sí, ellos ponen sus tarifas. Sí, las tienen que registrar en la SCT, pero ellos ponen sus tarifas* […]";[2102] y por su parte, TESTIGO 2, con relación a SITIO 300,

---

[2094] Folio 35045.
[2095] Folios 35099 y 35100.
[2096] Folio 35100.
[2097] Folio 35142 (pregunta 132).
[2098] Folio 35142.
[2099] Folio 35299 (pregunta 116).
[2100] Folio 37164.
[2101] Folios 35046 (pregunta 66 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 1) y 35100 (pregunta121 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2).
[2102] Folio 35046.

informó: "[…] *No tengo conocimiento* […]",[2103] el mismo testigo declaró respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, lo siguiente: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, no tengo conocimiento* […]".[2104]

Por su parte, a TESTIGO 4 se le preguntó:[2105] "[…] *Si corresponde a cada uno de los permisionarios asociados a NUEVA IMAGEN, SITIO 300 y YELLOW CAB, determinar libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI* […]";[2106] a lo que dicho declarante contestó: "[…] *De acuerdo con la normatividad aplicable, corresponde a la SCT, a través de la DGAF verificar el cumplimiento y prestación de dicho servicio, por lo que es dicha autoridad quien se encarga de supervisar el cobro de tarifas por dicho servicio, desconociendo si son los permisionarios quienes las determinan o la intervención que tiene la DGAF* […]".[2107]

Adicionalmente, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 les preguntaron: "[…] *Si a pesar del adeudo que mantiene EXCELENCIA por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO, dichas unidades continuaron operando en el SERVICIO señalado por lo menos hasta el diecisiete de septiembre de dos mil trece.* […]".[2108] En este orden de ideas, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Desconozco ya que ese asunto lo llevaba el área jurídica del AICM y el seguimiento de los taxistas era conducido por la subdirección de terminal 1 del AICM* […]";[2109] adicionalmente, TESTIGO 3 dijo: "[…] *Sí continuó EXCELENCIA prestando el servicio, a pesar de mantener el adeudo con el AICM, lo que me consta hasta julio de 2013 en razón del desempeño de mi puesto y de las consultas efectuadas como anteriormente lo aclaré* […]".[2110]

Por otra parte, TESTIGO 4 expresó: "[…] *Desconozco, toda vez que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre.* […]".[2111]

A su vez, a TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 también les preguntaron: "[…] *Si existen contratos o convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento, celebrados en fecha siete de septiembre de dos mil dos con algún o algunos permisionarios asociados a cualquiera de las agrupaciones presentes en el AICM* […]".[2112] En ese orden de ideas, TESTIGO 2 declaró: "[…] *Desconozco, ya que no trabajaba en*

[2103] Folio 35100.
[2104] *Ídem.*
[2105] A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga si los permisionarios asociados a PORTO TAXI pudieron determinar en amplia libertad y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI*"; y "*Diga si PORTO TAXI pudo determinar en amplia libertad y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI*". Folio 35305 (repreguntas 34 y 35, respectivamente).
[2106] Folio 35299 (pregunta 117).
[2107] Folio 37164.
[2108] Folios 35072 (pregunta 55 para TESTIGO 2), 35123 (pregunta 42 para TESTIGO 3), 35290 (pregunta 37 para TESTIGO 4) y 35291 (pregunta 37 para TESTIGO 4).
[2109] Folio 35042.
[2110] Folio 35122.
[2111] Folio 37138.
[2112] Folios 35086 (pregunta 91), 35136 (pregunta 102) y 35297 (pregunta 88), respectivamente.

el AICM en esa fecha. Adicionalmente, el seguimiento al cumplimiento de los convenios anteriores y nuevos era facultad de la subdirección de terminal 1 del AICM por lo que desconozco su existencia [...]";[2113] por su parte, TESTIGO 3 manifestó: "[...] *No, no existe ninguno, los contratos individuales de derecho de acceso que se habían celebrado con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) vencieron todos el 26 de mayo de 2006 y todos habían sido firmados con ASA. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[2114]

Al respecto, TESTIGO 4 manifestó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[2115]

Adicionalmente, a TESTIGO 2 y a TESTIGO 4 les preguntaron: "[...] *Si durante el periodo comprendido entre el* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN o YELLOW CAB] [...]".[2116]

En ese orden de ideas, TESTIGO 2, con respecto a SITIO 300, declaró lo siguiente: "[...] *En el periodo de junio a septiembre de 2013, desconozco o no lo recuerdo, dado que el seguimiento a dichos contratos o convenios era a través de la subdirección de la terminal 1 del AICM. Adicionalmente, por lo que respecta al periodo anterior a junio de 2013, no tengo conocimiento dado que no trabajaba en el AICM* [...]";[2117] asimismo, el testigo indicó, con respecto a NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB: "[...] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, en el periodo de junio a septiembre de 2013, desconozco o no lo recuerdo, dado que el seguimiento a dichos contratos o convenios era a través de la subdirección de la terminal 1 del AICM. Adicionalmente, por lo que respecta al periodo anterior a junio de 2013, no tengo conocimiento dado que no trabajaba en el AICM* [...]".[2118]

Por otra parte, TESTIGO 4 informó: "[...] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre* [...]".[2119]

A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga si durante el periodo que Usted*

[2113] Folio 35086.
[2114] Folio 35136.
[2115] Folio 37156.
[2116] Folios 35086 (pregunta 92 de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN para TESTIGO 2), 35087 (pregunta 92 de YELLOW CAB para TESTIGO 2) y 35297 (preguntas 89, 91 y 93 para TESTIGO 4).
[2117] Folio 35086.
[2118] Folios 35086 y 35087.
[2119] Folios 37156 y 37157.

fungió como Director General del AICM alguna persona moral ajena a las que prestan el servicio de autotransporte federal de pasajeros, le solicitó su inclusión para estar también en condiciones de prestar dicho servicio";[2120] y "*Diga si durante el periodo que Usted fungió como Director General del AICM alguna persona física ajena a los permisionarios que prestan el servicio de autotransporte federal de pasajeros, le solicitó su inclusión para estar también en condiciones de prestar dicho servicio*";[2121] a lo cual el testigo indicó: "[…] *de acuerdo con la normatividad aplicable, corresponde a la SCT, a través de la DGAF otorgar los permisos correspondientes, tal y como ha quedado precisado en respuestas anteriores, por lo que AICM no puede autorizar la inclusión por sí mismo de persona alguna, siendo que al respecto es dicha autoridad la que debe solicitar la opinión a que se refieren los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA*".[2122]

Por su parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si durante el periodo comprendido entre el: (i) siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se celebró algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente* […]";[2123] en consecuencia, TESTIGO 3 manifestó: "[…] *No, hasta el 2 de julio de 2013 me consta que no se firmó ningún contrato de derecho de acceso y estacionamiento con las agrupaciones. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* […]".[2124]

En este tenor, a TESTIGO 2 y TESTIGO 4 les preguntaron:[2125] "[…] *Si durante el periodo comprendido entre el* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente], *y en su caso, el fundamento legal para dicha celebración* […]".[2126]

A la pregunta anterior, TESTIGO 2 manifestó: "[…] *Misma respuesta que la pregunta anterior, es decir, en el periodo de junio a septiembre de 2013, desconozco o no lo recuerdo, dado que el seguimiento a dichos contratos o convenios era a través de la subdirección de la terminal 1 del AICM. Adicionalmente, por lo que respecta al periodo anterior a junio de 2013, no tengo conocimiento dado que no trabajaba en el AICM* […]".[2127]

A su vez, TESTIGO 4, manifestó respecto de las preguntas y la repregunta, lo siguiente: "[…] *Desconozco, toda vez que el declarante ocupó el cargo de Director General del AICM a partir del mes de*

[2120] Folio 35304 (repregunta 30).
[2121] Folio 35304 (repregunta 31).
[2122] Folios 37173 y 37174.
[2123] Folio 35304 (pregunta 103).
[2124] Folio 35136.
[2125] A la pregunta anterior, PORTO TAXI repreguntó a TESTIGO 4: "*Diga si durante el periodo que Usted fungió como Director General del AICM, se formalizó algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre el AICM y PORTO TAXI, que lo favoreciera en relación con los demás agentes económicos.*". Folio 35304 (repregunta 32).
[2126] Folios 35087 (pregunta 93 de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB para TESTIGO 2) y 35297 (preguntas 90, 92 y 94 para TESTIGO 4).
[2127] Folio 35087.

marzo de 2013, además de que de acuerdo a las atribuciones establecidas en el Manual General de Organización vigente durante mi encargo, la administración de los servicios de estacionamiento y acceso a zona federal correspondía en un principio a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y de Supervisión de Transportación Terrestre. - - - - - No obstante, el fundamento legal para la celebración de los contratos de acceso a zona federal y estacionamiento ha quedado precisado al dar respuesta a las preguntas marcadas con los números 30, 31 y 32 del presente interrogatorio [...]".[2128]

Por su parte, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si durante el periodo comprendido entre el: (i) siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, (ii) cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y (iii) veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y los permisionarios asociados a: (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, y en su caso, el fundamento legal para dicha formalización* [...]".[2129]

En consecuencia, TESTIGO 3 declaró: "[...] *Hasta el 2 de julio de 2013 me consta que se celebraron diversos contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento con los permisionarios asociados a las agrupaciones señaladas, sin poder precisar las fechas exactas de ello. El fundamento legal es el que prevé la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi cargo* [...]".[2130]

En este orden de ideas, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si por parte de la Dirección General de Autotransporte Federal (en lo sucesivo DGAF) de la SCT, el veintisiete de octubre de dos mil ocho, le fue otorgado a EXCELENCIA el permiso número* [redacted] *para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (SERVICIO)* [...]";[2131] en ese sentido, dicho testigo señaló: "[...] *No recuerdo con exactitud ni la fecha ni el número del permiso pero sí le fue otorgado el permiso por la DGAF, lo anterior me consta ya que el permiso fue exhibido por EXCELENCIA al área a mí cargo para la firma del contrato de derecho de acceso y estacionamiento correspondiente* [...]".[2132]

Adicionalmente, al mismo declarante le preguntaron: "[...] *Si el permiso número 0933SEX971014G39 expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO, le autorizaba a operar con trescientas unidades vehiculares* [...]",[2133] en consecuencia, TESTIGO 3 indicó: "[...] *No recuerdo con exactitud el número de permiso pero sí le facultaba a EXCELENCIA para operar con 300 unidades, me consta ya que el permiso fue exhibido por EXCELENCIA al área a mí cargo* [...]".[2134]

Asimismo, al mismo deponente le preguntaron: "[...] *Si el permiso número 0933SEX971014G39 expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO, fue declarado insubsistente mediante sentencia de fecha treinta de junio de dos mil diez, emitida por el* [redacted]

Eliminado: cuatro palabras,

[2128] Folios 37156, 37157, 37158 y 37174.
[2129] Folio 35136 (pregunta 104).
[2130] *Ídem.*
[2131] Folio 35125 (pregunta 54).
[2132] Folio 35126.
[2133] *Ídem* (pregunta 55).
[2134] *Ídem.*

[redacted] *bajo el expediente* [redacted] […]".[2135] En este orden de ideas, el deponente expresó lo siguiente: "[…] *No recuerdo el número de permiso, ni la fecha, el número de tribunal pero en efecto el permiso fue declarado insubsistente por resolución judicial, esto me consta porque me fue notificado por la SCT al área a mí cargo, informándome que en razón de dicha resolución judicial EXCELENCIA se encontraba impedido para la prestación del SERVICIO* […]".[2136]

A su vez, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[…] *Si ante la insubsistencia del permiso número* [redacted] *expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO en fecha veintisiete de octubre de dos mil ocho, EXCELENCIA solicitó la expedición de un nuevo permiso para la prestación del SERVICIO* […]",[2137] a lo que dicho testigo expresó: "[…] *No recuerdo el número de permiso, ni la fecha, pero en efecto solicitó un nuevo permiso, esto me consta porque dicha solicitud me fue notificada por la SCT al área a mí cargo* […]".[2138]

Asimismo, al mismo deponente le preguntaron: "[…] *Si para la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO, la DGAF solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (en lo sucesivo LCPAF) y 27 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (en lo sucesivo RAFSA)* […]";[2139] a lo cual, el testigo expresó: "[…] *Sí pidió la opinión la SCT a AICM; el área a mí cargo elaboró la respuesta para firma del director general* […]".[2140]

En este tenor, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *Cuál fue el sentido en que respondió AICM a la solicitud de opinión efectuada por la DGAF de la SCT respecto de la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO a que se refiere la pregunta inmediata anterior, debido a la insubsistencia del permiso número* [redacted] […]";[2141] y en consecuencia, el declarante manifestó: "[…] *La respuesta elaborada por mi área fue en sentido negativo, es decir, se opinó que no era conveniente dar un nuevo permiso a EXCELENCIA, esta fue la respuesta que firmó el director general y se turnó a la SCT, esto me consta porque el área a mí cargo fue la responsable en dar trámite a dicha respuesta* […]".[2142]

En este sentido, a TESTIGO 3 le formularon la siguiente pregunta: "[…] *Si con fecha veintiuno de diciembre de dos mil diez, la DGAF expidió a EXCELENCIA un nuevo permiso con número* [redacted] *para la prestación del SERVICIO con independencia de la opinión en contra de AICM* […]";[2143] ante lo cual el deponente manifestó: "[…] *No recuerdo con exactitud ni la fecha ni el número del permiso pero en efecto la SCT expidió un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA. Esto me consta porque dicho permiso fue exhibido por EXCELENCIA al área a mi cargo y porque a consecuencia de ello sostuvimos reuniones con el Director General de Autotransporte Federal, Miguel Elizalde, el Director*

Eliminado: doce palabras.

[2135] *Ídem* (pregunta 56).
[2136] *Ídem.*
[2137] *Ídem* (pregunta 57).
[2138] *Ídem.*
[2139] *Ídem* (pregunta 58).
[2140] *Ídem.*
[2141] *Ídem* (pregunta 59).
[2142] Folio 35127.
[2143] *Ídem* (pregunta 60).

General Adjunto Jurídico de Autotransporte Federal, de quien no recuerdo el nombre, y concluimos que la prestación del SERVICIO implica la expedición del permiso y las placas metálicas y que la facultad para ello es exclusiva de la SCT y que el acceso a las instalaciones especiales del AICM le corresponde en exclusiva al AICM, que la opinión del administrador aeroportuario no es vinculante y que en su caso AICM estaba en la libertad de permitirle o no el acceso a sus instalaciones especiales (zona de abordaje y BOLSA DE TAXIS) [...]".[2144]

Asimismo, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez, y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, EXCELENCIA continuó prestando el SERVICIO* [...]";[2145] a lo que dicho testigo expresó: "[...] *Sí, continúo prestando el SERVICIO con la salvedad que entre agosto y octubre de 2010 y únicamente durante treinta días, aproximadamente, el área a mi cargo le impidió el acceso a las zonas de abordaje y BOLSA DE TAXIS porque previa consulta con la Dirección General Adjunta Jurídica de AICM en razón del procedimiento de rescisión administrativa del contrato de derecho de acceso y estacionamiento derivado del adeudo de EXCELENCIA y contando con la notificación de SCT respecto de que EXCELENCIA se encontraba impedida para la prestación del SERVICIO, ejercí la facultad de administración del servicio aeroportuario de derecho de acceso* [...]".[2146]

Adicionalmente, al mismo testigo se le preguntó: "[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO por parte de las autoridades de la SCT* [...]";[2147] en respuesta a la pregunta anterior, el testigo declaró: "[...] *No, la SCT no ejerció ninguna acción. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* [...]".[2148]

Asimismo, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO por parte de las autoridades de la DGAF* [...]";[2149] a lo cual, el declarante expresó: "[...] *No, la DGAF no ejerció ninguna acción. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* [...]".[2150]

A su vez, al deponente le preguntaron: "[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO por parte de las autoridades de la Policía Federal* [...]";[2151] en respuesta el testigo señaló: "[...] *No, la Policía Federal no ejerció ninguna acción. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* [...]".[2152]

[2144] *Ídem.*
[2145] *Ídem* (pregunta 61).
[2146] *Ídem.*
[2147] *Ídem* (pregunta 62).
[2148] *Ídem.*
[2149] *Ídem* (pregunta 63).
[2150] Folio 35128.
[2151] *Ídem* (pregunta 64).
[2152] *Ídem.*

Al mismo declarante le preguntaron: "[…] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO por parte del AICM* […]";[2153] en ese sentido, a TESTIGO 3 expuso lo siguiente: "[…] *No, el AICM no ejerció ninguna acción, como lo señale anteriormente el AICM no cuenta con esas facultades y únicamente nos limitamos a impedirle el acceso a las zonas de abordaje y BOLSA DE TAXIS. Lo anterior me consta en razón del desempeño de mi puesto* […]".[2154]

Así pues, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *Si mediante sentencia de fecha cuatro de noviembre de dos mil once, emitida por el* B *bajo el expediente* B *se resolvió declarar insubsistente el permiso* B *expedido por la DGAF en fecha veintiuno de diciembre de dos mil diez* […]".[2155] A lo anterior, el testigo declaró: "[…] *No recuerdo el número de permiso, la fecha, ni el número de tribunal, pero en efecto, este segundo permiso fue declarado insubsistente por resolución judicial, esto me consta porque me fue notificado por la SCT al área a mí cargo. Estas declaraciones judiciales de insubsistencia se generaron porque SITIO 300 recurrió al amparo para impugnar la expedición de los permisos de EXCELENCIA* […]".[2156]

Luego, al deponente le preguntaron: "[…] *Si la sentencia de fecha cuatro de noviembre de dos mil once, emitida por el* B *bajo el expediente* B *se resolvió declarar insubsistente el permiso* B *expedido por la DGAF en fecha veintiuno de diciembre de dos mil diez, se tuvo por cumplida mediante auto de fecha catorce de diciembre de dos mil once* […]".[2157] En consecuencia, TESTIGO 3 informó: "[…] *No me constan el número de permiso, las fechas, ni el número de tribunal, pero en efecto, la SCT notificó al juez de amparo el cumplimiento de la sentencia. Me consta porque me fue notificado en razón de que AICM era tercero perjudicado en el juicio de amparo* […]".[2158]

Por otro lado, al declarante se le preguntó: "[…] *Si ante la insubsistencia del permiso número* B *expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO en fecha veintiuno de diciembre de dos mil diez, EXCELENCIA solicitó la expedición de un nuevo permiso para la prestación del SERVICIO* […]";[2159] en este tenor, el testigo manifestó: "[…] *No recuerdo el número de permiso, ni la fecha, pero en efecto solicitó un nuevo permiso, esto me consta porque dicha solicitud me fue notificada por la SCT al área a mí cargo* […]".[2160]

A su vez, a le preguntaron: "[…] *Si para la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO, la DGAF solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la*

Eliminado: veintinueve palabras.

[2153] *Ídem* (pregunta 65).
[2154] *Ídem.*
[2155] *Ídem* (pregunta 66).
[2156] *Ídem.*
[2157] *Ídem* (pregunta 67).
[2158] *Ídem.*
[2159] *Ídem* (pregunta 68).
[2160] Folio 35129.

LCPAF y 27 del RAFSA […]";[2161] en ese orden de ideas, el testigo declaró: "[…] *Sí pidió la opinión la SCT a AICM; el área a mi cargo elaboró la respuesta para firma del director general* […]".[2162]

Posteriormente, a TESTIGO 3 se le preguntó: "[…] *Cuál fue el sentido en que respondió AICM a la solicitud de opinión efectuada por la DGAF de la SCT respecto de la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO a que se refiere la pregunta inmediata anterior, debido a la insubsistencia del permiso número* B […]";[2163] a lo que, TESTIGO 3 indicó: "[…] *La respuesta elaborada por mí área fue en sentido negativo, es decir, se opinó que no era conveniente dar un nuevo permiso a EXCELENCIA, esta fue la respuesta que firmó el director general y se turnó a la SCT, esto me consta porque el área a mi cargo fue la responsable en dar trámite a dicha respuesta* […]".[2164]

Adicionalmente, al testigo le preguntaron: "[…] *Si con fecha catorce de diciembre de dos mil once, la DGAF expidió un nuevo permiso con número* B *para la prestación del SERVICIO, con independencia de la opinión en contra de AICM* […]";[2165] en este sentido, el declarante indicó: "[…] *No recuerdo con exactitud ni la fecha ni el número del permiso pero en efecto la SCT expidió un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA. Esto me consta porque dicho permiso fue exhibido por EXCELENCIA al área a mi cargo* […]".[2166]

Además, al deponente antes mencionado se le preguntó: "[…] *Si mediante sentencia de fecha catorce de noviembre de dos mil doce, emitida por* B *bajo el toca* B *se resolvió declarar insubsistente el permiso* B *expedido por la DGAF en fecha catorce de diciembre de dos mil once* […]".[2167] TESTIGO 3 contestó "[…] *No recuerdo el número de permiso, la fecha, ni el número de tribunal, pero en efecto, este tercer permiso fue declarado insubsistente por resolución judicial, esto me consta porque me fue notificado por la SCT al área a mí cargo* […]".[2168]

Luego, al testigo le preguntaron lo siguiente: "[…] *Si con fecha doce de febrero de dos mil trece, el Director del Centro Metropolitano del Autotransporte, dependiente de la DGAF, notificó a EXCELENCIA que había quedado sin efectos legales el permiso* B *expedido por la DGAF en fecha catorce de diciembre de dos mil once* […]".[2169] A lo cual, TESTIGO 3 dijo: "[…] *No recuerdo el número de permiso ni la fecha, pero en efecto, DGAF notificó a EXCELENCIA la insubsistencia de ese permiso, me consta porque igualmente se notificó al área a mi cargo* […]".[2170]

Adicionalmente, al declarante se le preguntó: "[…] *Si ante la insubsistencia del permiso número* B *expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO en fecha catorce de diciembre de dos mil once, EXCELENCIA solicitó la expedición de un nuevo permiso para*

Eliminado: dieciocho palabras.

[2161] *Ídem* (pregunta 69).
[2162] *Ídem.*
[2163] *Ídem* (pregunta 70).
[2164] *Ídem.*
[2165] *Ídem* (pregunta 71).
[2166] *Ídem.*
[2167] *Ídem* (pregunta 72).
[2168] *Ídem.*
[2169] *Ídem* (pregunta 73).
[2170] *Ídem.*

la prestación del SERVICIO [...]".[2171] En consecuencia, TESTIGO 3 dijo: "[...] *No recuerdo el número de permiso, ni la fecha, pero en efecto solicitó un nuevo permiso, esto me consta porque dicha solicitud me fue notificada por la SCT al área a mí cargo* [...]".[2172]

Asimismo, a TESTIGO 3 le preguntaron: "[...] *Si para la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO, la DGAF solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la LCPAF y 27 del RAFSA, debido a la insubsistencia del permiso número* B [...]".[2173] En ese sentido, el testigo dijo: "[...] *No me consta porque yo ya había dejado de prestar mis servicios al AICM en julio de 2013, de lo que yo conozco por la prensa, en efecto se solicitó la opinión del AICM* [...]".[2174]

Posteriormente, al mismo declarante se le preguntó: "[...] *Cuál fue el sentido en que respondió AICM a la solicitud de opinión efectuada por la DGAF de la SCT respecto de la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO a que se refiere la pregunta inmediata anterior, debido a la insubsistencia del permiso número* B [...]".[2175] En esa tesitura, TESTIGO 3 señaló: "[...] *No me consta porque yo ya había dejado de prestar mis servicios al AICM en julio de 2013, de lo que yo conozco por la prensa, en una primera respuesta AICM opinó de manera positiva para la expedición de este permiso y posteriormente se retractó* [...]".[2176]

Finalmente, a TESTIGO 3 también le preguntaron: "[...] *Si en caso de un incremento al padrón vehicular para la prestación del SERVICIO, que supere el número de* B *unidades autorizado por el Consejo de Administración de AICM en su sesión del veintiséis de septiembre de dos mil ocho,* B B B [...]".[2177]

En razón de la pregunta anterior, dicho testigo manifestó: "[...] *Tal y como está redactada la cláusula de los dos convenios (CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO y CONVENIO INDIVIDUAL DE DERECHO DE ACCESO Y ESTACIONAMIENTO) referidos en las preguntas anteriores,* B B B *Lo anterior me consta porque yo firmé los convenios referidos por parte de AICM aunque sin la representación legal* [...]".[2178]

Valoración de las declaraciones de los TESTIGOS.

Expuesto lo anterior, a dichas pruebas se les otorga valor conforme a lo que establecen los artículos 93, fracción VI, 165, 197 y 215 del CFPC. El último precepto normativo en comento prescribe que

[2171] Folio 35130 (pregunta 74).
[2172] *Ídem.*
[2173] *Ídem* (pregunta 75).
[2174] *Ídem.*
[2175] *Ídem* (pregunta 76).
[2176] *Ídem.*
[2177] Folio 35133 (pregunta 92).
[2178] *Ídem.*

Eliminado: treinta y un palabras y dos renglones.

la prueba testimonial quedará para su valoración al prudente arbitrio de quien resuelve, debiendo tener en consideración lo establecido en las siguientes fracciones; específicamente, señala que los testigos:

I. Convengan en lo esencial del acto que refieran, aunque difieran en los accidentes;

II. Declaren haber oído pronunciar las palabras, presenciado el acto o visto el hecho material sobre que depongan;

III. Por su edad, capacidad o instrucción, tengan el criterio necesario para juzgar el acto.

IV. Por su probidad, por la independencia de su posición o por sus antecedentes personales, tengan completa imparcialidad;

V. Por sí mismos conozcan los hechos sobre que declaren, y no por inducciones ni referencias de otras personas;

VI. Su declaración sea clara, precisa, sin dudas ni reticencias, sobre la substancia del hecho y sus circunstancias esenciales.

VII. No hayan sido obligados por fuerza o miedo, ni impulsados por engaño, error o soborno, y

VIII. Den fundada razón de su dicho.

A continuación se analizarán los elementos mencionados:

a. Que los testigos trabajaron en el AICM.

Los testigos coinciden en que fueron empleados del AICM:

- TESTIGO 1 afirmó que ocupó el cargo de Subdirectora de Coordinación Corporativa del AICM, con funciones de Secretaria Particular del Director General del AICM.
- TESTIGO 2 manifestó que fue Director General Adjunto Comercial y de Servicios del AICM. Además, TESTIGO 4 reconoció haber laborado con dicho testigo.
- TESTIGO 3 afirmó que ocupó los cargos de: [i] Gerente de Servicios de Transportación Terrestre del AICM; y [ii] Subdirector de Terminal del AICM. Adicionalmente, de las constancias que obran en el EXPEDIENTE se desprende que dicho testigo firmó algunos de los convenios descritos en la prueba identificada con el numeral **24** de del presente apartado de valoración de pruebas.
- TESTIGO 4 señaló que ocupó el cargo de Director General del AICM.

En este sentido, es posible concluir que TESTIGO 1, TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 trabajaron para el AICM, toda vez que de las constancias que obran en el EXPEDIENTE se advierte cómo es que los testigos han actuado en el AICM.

Adicionalmente, se advierte que los testigos afirmaron que trabajaron para el AICM en diversos periodos de tiempo. El único de los testigos que trabajó en el AICM antes de dos mil trece fue TESTIGO 3, quien comenzó a trabajar para el AICM el primero de junio de dos mil cinco.

Por otra parte, se observa que los comparecientes coincidieron en distintos periodos conforme a lo siguiente:

Periodo de marzo a diciembre de dos mil trece.

Testigo	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
TESTIGO 1										
TESTIGO 2										
TESTIGO 4										
TESTIGO 3*										

* Comenzó en junio de dos mil cinco y terminó el dos de julio de dos mil trece.

Periodo de enero a octubre de dos mil catorce.

Testigo	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre
TESTIGO 1.										
TESTIGO 2										
TESTIGO 4.										
TESTIGO 3.										

Por otra parte, se observa que los TESTIGOS prestaron sus servicios al AICM en el mismo periodo (en el caso de TESTIGO 3, durante sólo dos meses, lo cual se tomará en cuenta al momento de la valoración correspondiente.

Con independencia de lo anterior, a manera de resumen, se presenta la siguiente tabla en donde se sintetizan las declaraciones de los testigos:

	TESTIGO 1	TESTIGO 2	TESTIGO 3	TESTIGO 4
b. Supuesta inexistencia de tratos preferentes hacia SITIO300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB respecto del resto de PERMISIONARIOS.				
"[…] *Si en el periodo* [cuatro de mayo de dos mil nueve al diecisiete de septiembre de dos mil trece, siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece y veintidós de agosto de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respetivamente] *AICM otorgó condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA IMAGEN, respectivamente] *respecto de las que fueron aplicadas a los permisionarios asociados a otras agrupaciones que también prestan el SERVICIO, y en su caso, en que han consistido dichas condiciones o tratos preferentes o diferentes* […]".	D	De junio a septiembre de dos mil trece, sólo podría haber sido respecto del tema de Excelencia	Me consta que hasta el 2 de julio de 2013 no existió discriminación en los contratos	D. Hasta antes de marzo de 2013. Después no hubo discriminación
c. No se autorizaron UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.				
"[…] *Si en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM autorizó a favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO* […]" y preguntas similares, así como la referente a las fechas en que se autorizó el ingreso de nuevas unidades.		D		D
"[…] *Cuántas unidades autorizó AICM a favor de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su carácter de asociación civil, para ingresar a la prestación del SERVICIO en el periodo* […]".		D		D

"[…] *Si en algún momento entre el periodo … AICM autorizó a favor de (i) SITIO 300, (ii) YELLOW CAB, y/o (iii) NUEVA IMAGEN, respectivamente, en su carácter de asociación civil, el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO, y en su caso, cuántas unidades vehiculares le fueron autorizadas y en que fechas.* […]".		D	Nunca	D
d. El SERVICIO DE TAXI se puede prestar sin contar con convenio para el SERVICIO DE ACCESO formalizado con el AICM.				
"[…] *Si para la prestación del SERVICIO, los permisionarios autorizados por la Secretaría de SCT en los términos de la LCPAF y el RAFSA, requieren de manera indispensable disponer de un contrato de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con AICM* […]".		S	N	S
e. Durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez las UNIDADES de EXCELENCIA no ingresaron a la BOLSA DE TAXIS y sin embargo siguieron prestando el SERVICIO DE TAXI.				
"[…] *Si durante algunos meses de los años de dos mil nueve y dos mil diez, EXCELENCIA dejó de utilizar las zonas designadas para el estacionamiento de sus unidades vehiculares, llamadas comúnmente BOLSAS DE TAXI* […]".		D	S	D
"[…] *Si a pesar de no utilizar las BOLSAS DE TAXIS, las unidades vehiculares de EXCELENCIA continuaron prestando el SERVICIO durante los años de dos mil nueve y dos mil diez* […]".		D	S	D
"[…] *Si con motivo de que EXCELENCIA dejó de utilizar las BOLSAS DE TAXIS, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO que realizaba EXCELENCIA* […]".		D	N	D
f. El AICM no tiene restricción para que las UNIDADES que prestan el SERVICIO DE TAXI puedan circular sobre las vialidades del AEROPUERTO.				
"[…] *Si las vialidades de acceso al* [AEROPUERTO] *y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, son caminos de jurisdicción federal* […]".	S	D	S	S
"[…] *Si en las vialidades de acceso al AEROPUERTO y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, existen barreras físicas para controlar el acceso al* [AEROPUERTO] […]".	N	D	N	N
"[…] *Si dentro de sus facultades legales, AICM tiene o dispone de aquella que le permite autorizar o prohibir el ingreso o circulación de unidades vehiculares en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM* […]". cuál es el fundamento y cuáles son esas facultades.	N	D	N	N
"[…] *Si en las vialidades de acceso a la terminal aérea y que son de uso público, comprendidas en la zona concesionada al AICM, en tanto son caminos de jurisdicción federal, aplica el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal* […]".	S	D	S	S
"[…] *Si la autoridad competente para aplicar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, resulta ser la Policía Federal* […]" y preguntas similares.	S	D	S	S
"[…] *Si en los años de dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación en la Terminal 1 del AEROPUERTO* […]".		D	S	D
"[…] *Si con motivo de* [las] *obras de remodelación* [citadas en el párrafo anterior], *las zonas de abordaje del SERVICIO quedaron fuera de operación, en específico las puertas 1 y 8 de la Terminal 1* [del AEROPUERTO] […]".		D	S	D
"[…] *Si con motivo del cese de operaciones de las zonas de abordaje por las obras de remodelación en la Terminal 1 del AEROPUERTO, el SERVICIO se prestaba en las vialidades del* [AEROPUERTO]".		D	S	D
"[…] *Si con motivo de que la operación del SERVICIO se realizaba en las vialidades, a consecuencia de las obras de remodelación llevadas a cabo en los años de dos mil cinco y dos mil seis, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300* […]".		D	N	D
Cuáles son las facultades legales, que le permitan a AICM autorizar o impedir la circulación de unidades vehiculares en las vialidades de jurisdicción federal que se encuentran dentro de la zona concesionada, y que son utilizadas por el público en general y		D	Ninguna	Derivan de la Concesión

particularmente por los prestadores del [SERVICIO DE TAXI]", cuál es el fundamento legal para ello y preguntas similares.				
g. EXCELENCIA mantiene adeudos por incumplimiento de obligaciones contractuales con el AICM.				
"[...] *Si con motivo de sus funciones como* [Subdirectora de Coordinación Corporativa con funciones de Secretaria Particular del Director General, Director General Adjunto Comercial y de Servicios en AICM, Subdirector de Terminal y Director General del AICM, respectivamente] *acudía*[n] *a las sesiones del Consejo de Administración de AICM* [...]".	A algunas	Sí	Sí	Sí
"[...] *Si en alguna o algunas de las sesiones del Consejo de Administración de AICM, se trató el tema de los adeudos de la moral* [EXCELENCIA]".	Sí	No lo recuerdo	Sí	Sí
"[...] *Si EXCELENCIA mantiene un adeudo con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* [...]".		S	S	D
"[...] *A cuánto asciende el adeudo que EXCELENCIA mantiene con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* [...]" y preguntas similares.		D	Al menos 80 millones	D
"*Diga si con motivo del adeudo que mantiene EXCELENCIA con el AICM por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y establecimiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO DE TAXI, se ha visto favorecida económicamente al dejar de pagar las contraprestaciones a las que se obligó*".				D
"[...] *Cuándo se originó el adeudo que mantiene EXCELENCIA con el AICM, por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO* [...]" y preguntas similares.		D	D	D
h. El AICM no está facultado para autorizar permisos para el SERVICIO DE TAXI o asignar UNIDADES y el AICM no ha asignado ningún contrato individual por el SERVICIO DE ACCESO a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.				
"[...] *Si* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su calidad de asociación civil* [cada una], *tuv*[ieron] *contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con AICM, durante el periodo* [...]".		D	S, pero con los permisionarios	D
"[...] *Si AICM está facultado legalmente para autorizar permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el* [AEROPUERTO], *o para asignar unidades vehiculares para dicho SERVICIO* [...]".		N	N	N
"[...] *Cuáles son los fundamentos legales para que AICM autorice permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AEROPUERTO, o para asignar unidades vehiculares para dicho SERVICIO* [...]" y preguntas similares.		D	Ninguno	Ninguno
"[...] *Si dentro de sus facultades legales, AICM tiene o dispone de aquella que le permita autorizar el ingreso de unidades vehiculares a la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (SERVICIO)* [...]".		N	N	S
i. Sesión del veintiséis de septiembre de dos mil ocho del Consejo de Administración del AICM, en la que supuestamente se autorizó "cerrar" el padrón vehicular en* [redacted] *UNIDADES; y cuestiones sobre el estudio técnico de la UNAM o de cualquier otra institución especializada que justifique la necesidad de un incremento del padrón vehicular.				
"[...] *Si en la sesión celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, el Consejo de Administración de AICM autorizó que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO, fuera de* [redacted] *unidades vehiculares* [...]".	D	D	S	D
"[...] *Si después del número autorizado por el Consejo de Administración de AICM, para que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO llegara a* [redacted] *unidades vehiculares, en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre*	D	D	N	D

Eliminado: nueve palabras

de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se ha realizado algún incremento a dicho padrón [...]".				
"[...] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento* [y en el] *formalizado con los permisionarios acreditados* [YELLOW CAB, SITIO 300 y NUEVA] IMAGEN] [...] B [redacted] B [...]".	D	D	S	D
"[...] *Si en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se realizó algún estudio o dictamen técnico por la* [UNAM, IPN, UAM] *o por cualquier otra institución especializada que justifique o determine la necesidad de un incremento en el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO* [...]".	D	D	N	D
j. Respecto a si EXCELENCIA ha cumplido con sus obligaciones contractuales derivadas del CONVENIO TRANSACCIONAL.				
"[...] *Si AICM y EXCELENCIA formalizaron* [...] *un convenio denominado Transaccional de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago, respecto de los* B [redacted] B [...]".	Sí	Sí	D	D
"[...] *Si en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *formalizado entre AICM y EXCELENCIA, se señala que EXCELENCIA* [adeuda o adeudaba] B [redacted] B [...]".	S	D	D	D
[...] *Si EXCELENCIA cumplió con sus obligaciones de pago establecidas en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL]"/ "[...] *Si EXCELENCIA* B [redacted] B [...]".	No/no creo	D	D	D
"[...] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en las cláusulas ... del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la* B [redacted] *el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* [...]".	S	D	D	D
"[...] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en las cláusulas ... del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a* B [redacted] *después del cinco de agosto de dos mil trece, EXCELENCIA continuo prestando el SERVICIO en el AICM y utilizando las zonas de abordaje y las BOLSAS DE TAXIS* [...]".	S	D	Sí	D
"[...] *Si a pesar del incumplimiento de EXCELENCIA con sus obligaciones establecidas en las cláusulas ...del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a* B [redacted] B [redacted] *el AICM impidió, obstaculizó o perturbó en cualquier momento la prestación del SERVICIO a EXCELENCIA* [...]".	N	D	D	D
"[...] *Si en el contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO, que formalizaron AICM y EXCELENCIA con fecha quince de septiembre de dos mil ocho, se incluyó la obligación de EXCELENCIA para realizar* B [redacted] B [...]".	S	D	S	D
"[...] *Si en el periodo comprendido del quince de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM ha exigido a EXCELENCIA que cumpla con la obligación de* B [redacted] B *establecida en contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO, que formalizaron AICM y EXCELENCIA con fecha quince de septiembre de dos mil ocho* [...]"	N	D	N, le consta hasta julio de 2013	D

Eliminado: ciento cincuenta y tres.

"[…] *Si en las cláusulas … se establecieron obligaciones a cargo de AICM, para el efecto de desistirse de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* […]".	Sí	D	D	D
"[…] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en las cláusulas … del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a* B *el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* […]".	D	D	D	D
"[…] *En que consistieron las acciones de AICM para impedir, obstaculizar o perturbar la prestación del SERVICIO a EXCELENCIA, así como el fundamento legal para llevarlas a cabo* […]".		D		D
k. EXCELENCIA nunca contó con las trescientas UNIDADES que le fueron autorizadas				
"[…] *Con cuántas unidades vehiculares prestaba el SERVICIO la moral EXCELENCIA al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y en su caso, el motivo por el cual no se prestaba dicho SERVICIO con el total de trecientas unidades vehiculares propiedad de EXCELENCIA* […]".		D	N con todas las UNIDADES. Le consta hasta el 2 de julio de 2013	D
"[…] *Cuántas unidades de EXCELENCIA han prestado el SERVICIO, por lo menos hasta el diecisiete de septiembre de dos mil trece* […]"		D		D
l. Incremento anual de las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.				
"[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] … B B	D	D	S	D
"[…] *Si las contraprestaciones por concepto de derecho de acceso y estacionamiento a cargo de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *invariablemente, se han incrementado cada año calendario* […]".	S	S	S, le consta hasta el 2 de julio de 2013	D
m. Cumplimiento de las obligaciones contractuales de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.				
"[…] *Si en los diversos convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento formalizados por AICM con los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB…] B B	D	D	S	D
"[…] *Si el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *como lo son* B B	S	D	Si, le consta hasta el 2 de julio de 2013	D
n. Los contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han formalizado únicamente con los PERMISIONARIOS y no con las AGRUPACIONES.				
"[…] *Si* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su calidad de asociación civil* [cada una], *tuvo contrato vigente de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con AICM, durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece* […]".		D	No	D
"[…] *Si* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB], *en su calidad de asociación civil* [en cada caso], *dispuso de permiso expedido por la SCT para la prestación del SERVICIO, durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece* […]".		D	No	D
"[…] *Si con fecha* [siete de septiembre de dos mil diez, cuatro de mayo de dos mil nueve y veintidós de agosto de dos mil ocho,		D	Sí	D

Eliminado: ciento un palabras.

respectivamente], *los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *y AICM formalizaron contratos de derecho de acceso y estacionamiento, a efecto de que dichos permisionarios prestaran el SERVICIO* [...]".				
o. Durante el periodo comprendido del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez, los PERMISIONARIOS de SITIO 300 no tenían formalizados convenios para el SERVICIO DE ACCESO y no obstante ello, continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI.				
"[...] *Si los contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento formalizados entre Aeropuertos y Servicios Auxiliares y los permisionarios asociados* [SITIO 300] *vencieron el veintiséis de mayo de dos mil seis* [...]".	D	D	Sí	D
"[...] *Si los permisionarios asociados a SITIO 300 formalizaron nuevos contratos individuales de derecho de acceso y estacionamiento con AICM el siete de septiembre de dos mil diez* [...]".	D	D	Sí	D
"[...] *Si en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, los permisionarios asociados a SITIO 300 dispusieron de contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento celebrados con AICM* [...]".	D	D	No	D
"[...] *Si a pesar de no contar con contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento celebrados con AICM, los permisionarios asociados a SITIO 300 continuaron prestando el SERVICIO, en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez* [...]".	D	D	No	D
"[...] *Si a pesar de no contar con contratos individuales vigentes de derecho de acceso y estacionamiento celebrados con AICM, los permisionarios asociados a SITIO 300 fueron impedidos, obstaculizados o perturbados en la prestación del SERVICIO por parte de AICM* [...]".	D	D	No	D
p. AICM mantiene con SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB únicamente una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO.				
"[...] *Si en el periodo... AICM y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *formalizaron contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales* [...]" y cuáles fueron esos contratos.		D	Sí/de servicios comerciales	D
q. Durante las obras de remodelación de la Terminal uno del AEROPUERTO el ascenso del pasaje se realizaba sobre la vialidad.				
"[...] *Si en los años de dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación en la Terminal* [uno] *del* [AEROPUERTO] [...]".		D	S	D
"[...] *Si con motivo de tales obras de remodelación, las zonas de abordaje del SERVICIO quedaron fuera de operación, en específico las puertas* [uno] *y* [ocho] *de la Terminal 1* [del AEROPUERTO] [...]".		D	S	D
"[...] *Si con motivo de que la operación del SERVICIO se realizaba en las vialidades, a consecuencia de las obras de remodelación llevadas a cabo en los años de dos mil cinco y dos mil seis, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300* [...]".		D	N	D
r. Otros hechos				
"[...] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo de dos mil trece al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM tuvo conocimiento o le fue solicitado apoyo por alguna autoridad para que se llevara a cabo el embargo de unidades vehiculares utilizadas por EXCELENCIA para la prestación del servicio* [...]".	Una sola vez	D	Una sola vez	
"[...] *Si con fecha quince de septiembre de dos mil ocho, AICM y EXCELENCIA formalizaron un contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO* [...]".	Sí	D	Sí	D
"[...] *Si con fecha* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve]. [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *y AICM formalizaron el denominado CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA*	Sí	D	Sí	Sí

EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO. [...]".				
"[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece,* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *contaba con* [quinientos setenta y cuatro, cuatrocientos cuarenta y tres y doscientos cuarenta] *permisionarios* [respectivamente] *asociados para prestar el SERVICIO* [...]".	D	D	D	D
"[...] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, la* [DGAF] *le solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la* [LCPAF] *y 28 del* [RAFSA], *para el efecto de expedir nuevos permisos para la prestación del SERVICIO a favor de EXCELENCIA* [...]".	Sí	D	Se solicitó en tres ocasiones	No
"[...] *En qué sentido respondió AICM a las solicitudes de opinión efectuadas por la DGAF de la SCT* [...]".	En sentido positivo	D	Una vez en sentido positivo y dos en sentido negativo	No hubo respuestas porque no hubo solicitudes
"[...] *Si durante el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM realizó acciones o aplicó estrategias con el objeto de mantener la presencia de EXCELENCIA como un prestador del SERVICIO, y en su caso, en que [sic] consistieron tales acciones y/o estrategias* [...]".	D	No fue una estrategia para que permaneciera EXCELENCIA, pero se firmó el Convenio de Reconocimiento de Adeudo y fuera de ese periodo, D	No existieron	No existieron
"[...] *Si existe y se aplica por parte de AICM el denominado* [MANUAL DE SERVICIOS] [...]".	D	Sí	Sí	Sí
"[...] *Si en el contenido del denominado* [MANUAL DE SERVICIOS], *existe en el catálogo de precios. el Giro 16.-Transportación Terrestre, acceso esporádico* [...]".	D	D	Sí	Sí
"[...] *En qué consiste y en qué casos se aplica el denominado acceso esporádico establecido en el catálogo de precios, el Giro 16.-Transportación Terrestre del* [MANUAL DE SERVICIOS] [...]".	D	D	Lo señala	Lo señala
"[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de los permisionarios asociados a* [SITIO300, NUEVA IMAGEN y YELLOW] *por concepto de derecho de acceso y estacionamiento* [...]".	No	D	No, al menos al 2 de julio de 2013	D
"[...] *Si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente] *por concepto de arrendamientos* [...]".	No	D	No, al menos al 2 de julio de 2013	D
"[...] *Si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, AICM intervino de cualesquier forma en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO por parte de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW, respectivamente] [...]".	N	D	N	N
"[...] *Si corresponde a cada uno de los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB] *determinar libremente y por su cuenta las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO* [...]".	S	D		D
"[...] *Si a pesar del adeudo que mantiene EXCELENCIA por concepto de contraprestaciones por derecho de acceso y estacionamiento de las unidades vehiculares que prestan el SERVICIO, dichas unidades continuaron operando en el SERVICIO señalado por lo menos hasta el diecisiete de septiembre de dos mil trece.* [...]".		D	S	D
"[...] *Si existen contratos o convenios individuales de acceso a zona federal y estacionamiento, celebrados en fecha siete de septiembre de*		D	N	D

dos mil dos con algún o algunos permisionarios asociados a cualquiera de las agrupaciones presentes en el AICM [...]".				
"[...] *Si durante el periodo comprendido entre el* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN o YELLOW CAB] [...]".		D	N	D
"[...] *Si durante el periodo comprendido entre el* [siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente] *al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó algún contrato o convenio de derecho de acceso y estacionamiento entre AICM y los permisionarios asociados a* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente], *y en su caso, el fundamento legal para dicha celebración* [...]".		D	S	D
"[...] *Si por parte de la Dirección General de Autotransporte Federal (en lo sucesivo DGAF) de la SCT... le fue otorgado a EXCELENCIA el permiso... para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en el AICM, en su modalidad de taxi (SERVICIO)* [...]"			Sí	
"[...] *Si el permiso número... expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO, fue declarado insubsistente mediante sentencia...* [...]".			Sí	
"[...] *Si ante la insubsistencia del permiso ... expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO en fecha veintisiete de octubre de dos mil ocho, EXCELENCIA solicitó la expedición de un nuevo permiso para la prestación del SERVICIO* [...]".			Sí	
"[...] *Si para la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO, la DGAF solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (en lo sucesivo LCPAF) y 27 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (en lo sucesivo RAFSA)* [...]".			Sí	
"[...] *Cuál fue el sentido en que respondió AICM a la solicitud de opinión efectuada por la DGAF de la SCT respecto de la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO a que se refiere la pregunta inmediata anterior, debido a la insubsistencia del permiso* [...]";			En sentido negativo	
"[...] *Si... la DGAF expidió a EXCELENCIA un nuevo permiso... para la prestación del SERVICIO con independencia de la opinión en contra de AICM* [...]".			Sí	
"[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez, y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, EXCELENCIA continuó prestando el SERVICIO* [...]".			Sí	
"[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO por parte de las autoridades de la SCT* [...]"			No.	
"[...] *Si en el periodo comprendido entre el treinta de junio de dos mil diez y el veintiuno de diciembre de dos mil diez, le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO por parte de las autoridades de la DGAF/Policía Federal* [...]".			No.	
"[...] *Si mediante sentencia... se resolvió declarar insubsistente el segundo] permiso* [...] *expedido por la DGAF* [...]".			Sí	
"[...] *Si la sentencia* [...] *resolvió declarar insubsistente el permiso* [...] *expedido por la DGAF* [...], *se tuvo por cumplida mediante auto de fecha catorce de diciembre de dos mil once* [...]".			Sí	
"[...] *Si ante la insubsistencia del permiso* [...] *expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO* [...],			Sí	

EXCELENCIA solicitó la expedición de un nuevo permiso para la prestación del SERVICIO [...]".				
"[...] *Si para la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO, la DGAF solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la LCPAF y 27 del RAFSA* [...]".			Sí	
"[...] *Cuál fue el sentido en que respondió AICM a la solicitud de opinión efectuada por la DGAF de la SCT respecto de la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO a que se refiere la pregunta inmediata anterior, debido a la insubsistencia del permiso* [...]".			Sentido negativo	
"[...] *Si* [...] *la DGAF expidió un nuevo* [...] *para la prestación del SERVICIO, con independencia de la opinión en contra de AICM* [...]".			Sí	
"[...] *Si mediante sentencia* [...] *emitida por H. Décimo Quinto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito,* [...] *se resolvió declarar insubsistente el permiso* [...] *expedido por la DGAF* [...]".			Sí	
"[...] *Si con fecha doce de febrero de dos mil trece, el Director del Centro Metropolitano del Autotransporte, dependiente de la DGAF, notificó a EXCELENCIA que había quedado sin efectos legales el permiso* [...] *expedido por la DGAF* [...]".			Sí	
"[...] *Si ante la insubsistencia del permiso* [...] *expedido a favor de EXCELENCIA por la DGAF para la prestación del SERVICIO en fecha catorce de diciembre de dos mil once, EXCELENCIA solicitó la expedición de un nuevo permiso para la prestación del SERVICIO* [...]".			Sí	
"[...] *Si para la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO, la DGAF solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la LCPAF y 27 del RAFSA, debido a la insubsistencia del permiso* [...]".			D	
"[...] *Cuál fue el sentido en que respondió AICM a la solicitud de opinión efectuada por la DGAF de la SCT respecto de la expedición de un nuevo permiso a favor de EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO a que se refiere la pregunta inmediata anterior, debido a la insubsistencia del permiso* [...]".			D	
"[...] *Si en caso de un incremento al padrón vehicular para la prestación del SERVICIO, que supere el número de* [redacted] *unidades autorizado por el Consejo de Administración de AICM en su sesión del veintiséis de septiembre de dos mil ocho, dicho incremento debe ser adjudicado exclusivamente a las agrupaciones que tenían presencia al diecisiete de septiembre de dos mil trece* [...]".			Sí	

* D = el testigo manifestó que desconocía la respuesta, que no la recordaba o que se enteró de algunos datos "*por prensa*". S = Sí. N = No.

b. Supuesta inexistencia de tratos preferentes hacia SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB respecto del resto de PERMISIONARIOS.

- TESTIGO 1 manifestó que **desconoce** si el AICM otorgó condiciones o tratos preferentes o diferentes a los permisionarios asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y/o YELLOW CAB en los periodos señalados por las emplazadas, toda vez que en los periodos indicados no se encontraba laborando en el AICM.
- TESTIGO 2 indicó que en el periodo que le corresponde, es decir de junio a septiembre de dos mil trece, solamente notó tratos preferentes respecto de EXCELENCIA, es decir, que derivado del adeudo con el AICM se tuvo una acción legal en contra de ellos, lo cual, derivó que no pudieran prestar sus servicios dentro del AEROPUERTO.

Eliminado: dos palabras.

- TESTIGO 4 señaló que durante el periodo que duró su encargo se les brindó un trato igualitario sin preferencias o discriminación a todos los usuarios del SERVICIO DE ACCESO y ESTACIONAMIENTO.
- TESTIGO 3 indicó por una parte que hasta el dos de julio de dos mil trece no se otorgaron tratos preferentes o diferentes a los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES; sin embargo, refirió que en los respectivos convenios celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM existe una cláusula mediante la cual el AICM se compromete a que cualquier condición futura que se otorgue a otro prestador del SERVICIO DE TAXI sería extensiva para todos aquellos que lo soliciten.

Se observa que si bien TESTIGO 2, TESTIGO 4 y TESTIGO 3 manifiestan de forma general que no existió discriminación mientras ellos trabajaron en el AICM, lo cierto es que la coincidencia temporal de los tres es muy reducida, pues TESTIGO 2 habría estado al mismo tiempo que TESTIGO 4 durante aproximadamente tres meses y que TESTIGO 3 durante sólo un mes y TESTIGO 2 y TESTIGO 3 habrían coincidido durante aproximadamente un mes. De esta forma, dada la escasa coincidencia temporal entre dichos testigos se considera que no se colma el supuesto establecido en la fracción I del artículo 215 del CFPC.

En segundo lugar, y en todo caso respecto del poco tiempo que habrían coincidido en el AICM, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 realizan el señalamiento respecto a que mientras estuvieron no existió discriminación con respecto a los prestadores del SERVICIO DE TAXI; sin embargo, ambos señalan que se firmaron los contratos que establecen las cláusulas a que se refirió el OPR. De hecho, TESTIGO 3 expresamente hace referencia a las cláusulas señaladas.

De esta forma, se trata de una manifestación que constituye una interpretación de los testigos que en realidad está contradicha por los demás elementos que obran en el EXPEDIENTE y que los propios oferentes de la prueba testimonial y el AICM han presentado o reconocido (como lo son los contratos o las cifras sobre los aumentos de UNIDADES para cada una de las AGRUPACIONES o sobre el otorgamiento de descuentos).

En razón de lo anterior, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

c. No se autorizaron UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

- TESTIGO 2 **desconoce** si se autorizaron UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en virtud del periodo de tiempo en el que prestó sus servicios no coincide con el formulado en las interrogantes; además, manifiesta que dichas actividades pertenecen a otra unidad administrativa del AICM distinta a aquella en que laboró.
- TESTIGO 4 **desconoce** si el AICM autorizó o no el aumento de UNIDADES a favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI, antes de ocupar su cargo y que la administración de los servicios de ESTACIONAMIENTO y SERVICIO DE ACCESO no le correspondían en virtud de sus atribuciones; sin embargo, afirmó que durante el periodo en que prestó sus servicios al AICM no se le informó de tal situación.

- TESTIGO 3 señaló que el AICM no autorizó el ingreso de UNIDADES a favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y/o YELLOW CAB porque esa facultad es exclusiva de la SCT, y que los contratos por el SERVICIO DE ACCESO se firmaron con personas físicas y no con las AGRUPACIONES.

No existe coincidencia en las declaraciones de los testigos toda vez que TESTIGO 4 y TESTIGO 2 manifiestan **desconocer** si se autorizaron UNIDADES a favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB; en todo caso, ambos testigos coinciden en que ello era facultad de la Subdirección de Terminal uno del AEROPUERTO. En este orden de ideas, resulta evidente que dos testigos **desconocen** la substancia del acto, por lo que dichas declaraciones no cumplen con los requisitos establecidos en las fracciones II y IV, del artículo 215 del CFPC.

Por su parte, la declaración de TESTIGO 3 sería la única que se refiere a que no se "*autorizó el ingreso de UNIDADES*" lo cual hace que se trate de un testigo singular, cuya declaración no está confirmada por algún otro elemento del EXPEDIENTE. En todo caso, se remite a las emplazadas a lo señalado en la presente resolución respecto a los argumentos que realizaron sobre el hecho de que la SCT es quien otorga los permisos y que las AGRUPACIONES no reciben el SERVICIO DE ACCESO, no tienen permisos directamente ni prestan el SERVICIO.

Por tanto, estas declaraciones tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CPFC.

En este sentido, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar que no se autorizaron UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, aunado a que el resto del caudal probatorio demuestra lo contrario; así, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

d. El SERVICIO DE TAXI se puede prestar sin contar con convenio para el SERVICIO DE ACCESO formalizado con el AICM.

- TESTIGO 2 señaló que es un requisito indispensable contar con un contrato por el SERVICIO DE ACCESO con el AICM para prestar el SERVICIO DE TAXI.

  Adicionalmente, señaló que en todos los casos era necesario que un prestador de servicios firmara un contrato con el AICM y se pagara una contraprestación para poder prestar algún servicio en las instalaciones del AICM.

- TESTIGO 3 señaló que los PERMISIONARIOS no requieren de un contrato por el SERVICIO DE ACCESO para prestar el SERVICIO DE TAXI; porque el SERVICIO DE ACCESO es una facilidad por parte del AICM para la optimización y eficiencia que no sustituye ni condiciona los efectos legales del permiso que expide la SCT.

- TESTIGO 4 señaló que los permisionarios que utilicen la infraestructura aeroportuaria de manera regular deben celebrar un contrato para el SERVICIO DE ACCESO y se encuentran obligados al cumplimiento de la normatividad en la materia aeroportuaria.

Se advierte que TESTIGO 2 y TESTIGO 4 coinciden en que es necesario contar con un contrato para el otorgamiento del SERVICIO DE ACCESO por parte del AICM, para posteriormente estar en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, coincidiendo esto con el resto de las pruebas analizadas, particularmente con la prueba confesional a cargo del representante legal del AICM, identificada con el numeral **45**, en la cual específicamente el AICM confesó en la posición 11, que para la prestación del SERVICIO DE TAXI se requiere de manera indispensable disponer de un contrato de derecho de acceso y estacionamiento celebrado con el AICM.

Por su parte, la declaración de TESTIGO 3 no coincide con la del resto de los testigos, así estas manifestaciones tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CPFC.

En este sentido, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar que el SERVICIO DE TAXI se puede prestar sin contar con convenio para el SERVICIO DE ACCESO formalizado con el AICM, aunado a que el resto del caudal probatorio demuestra lo contrario. En razón de lo anterior, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

e. Durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez las UNIDADES de EXCELENCIA no ingresaron a la BOLSA DE TAXIS y sin embargo siguieron prestando el SERVICIO DE TAXI.

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 coinciden en que **desconocen**: [i] si en algunos meses de dos mil nueve y dos mil diez EXCELENCIA dejó de utilizar la BOLSA DE TAXIS; [ii] que a pesar de ello la denunciante continuó prestando el SERVICIO DE TAXI; y [iii] si el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO DE TAXI a EXCELENCIA. Lo anterior en razón de que durante los años dos mil nueve y dos mil diez no trabajaban para el AICM.
- TESTIGO 3 afirmó los siguientes hechos:[i] que EXCELENCIA comunicó al AICM su deseo de ya no utilizar la BOLSA DE TAXIS con la intención de que se disminuyera la contraprestación que la denunciante pagaba al AICM; [ii] que EXCELENCIA no utilizó la BOLSA DE TAXIS y siguió prestando el SERVICIO DE TAXI, y en este sentido aclaró que se le permitió el ingreso a la BOLSA DE TAXIS y a las ÁREAS DE ABORDAJE hasta que recibieron una orden judicial para ello; [iii] que el AICM no impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO DE TAXI, simplemente se impidió el acceso a la BOLSA DE TAXIS y a las ÁREAS DE ABORDAJE.

Las testimoniales antes señaladas no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC, toda vez que TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen** los hechos que los oferentes tratan de probar, en virtud de que durante los años dos mil nueve y dos mil diez no prestaron sus servicios para el AICM.

Por otro lado, se advierte que TESTIGO 3 realizó diversas manifestaciones que son contrarias al resto del caudal probatorio analizado en la presente resolución, particularmente respecto de la prueba confesional a cargo del representante legal del AICM, identificada con el numeral **45**, en la cual específicamente el AICM confesó en las posiciones 12 a 14, que EXCELENCIA no desocupó la BOLSA

DE TAXIS, toda vez que: "*dejó unidades vehiculares estacionadas de forma permanente en las llamadas "BOLSAS DE TAXIS"*.", y que: "*continuó prestando el servicio y utilizando la "BOLSA DE TAXIS"*"; en este sentido, sus declaraciones **no son idóneas** para demostrar que durante algunos meses de los años dos mil nueve y dos mil diez las UNIDADES de EXCELENCIA no ingresaron a la BOLSA DE TAXIS y sin embargo siguieron prestando el SERVICIO DE TAXI.

En razón de lo anterior, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

f. El AICM no tiene restricción para que las UNIDADES que prestan el SERVICIO DE TAXI puedan circular sobre las vialidades del AEROPUERTO.

- TESTIGO 1, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 coinciden en que: [i] las vialidades de acceso del AEROPUERTO son caminos de jurisdicción federal; [ii] que no existe ninguna barrera para controlar el acceso a las vialidades de acceso del AEROPUERTO; [iii] que en las vialidades de acceso del AEROPUERTO no existen casetas de peaje; [iv] que el AICM no tiene facultad para autorizar o prohibir el ingreso o circulación de UNIDADES en las vialidades de acceso a la terminal aérea del AEROPUERTO; y [v] que en las vialidades de acceso a la terminal aérea del AEROPUERTO es aplicable el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción de la Federal.
- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen**: [i] si en dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO; [ii] si con motivo de las obras de remodelación de la Terminal 1 del AEROPUERTO, las ÁREAS DE ABORDAJE quedaron fuera de operación; [iii] si con motivo del cese de operaciones de las ÁREAS DE ABORDAJE, el SERVICIO DE TAXI se prestaba en las vialidades del AEROPUERTO; [iv] si con motivo de que la operación del SERVICIO DE TAXI se realizaba en las vialidades como consecuencia de las obras de remodelación llevadas a cabo en dos mil cinco y dos mil seis, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO DE TAXI a los permisionarios de SITIO 300, lo anterior en razón de que durante los años dos mil cinco y dos mil seis dichos testigos no trabajaban para el AICM.
- TESTIGO 2 **desconoce**: [i] si las vialidades del AEROPUERTO son caminos de jurisdicción federal; [ii] si hay barreras físicas o casetas de peaje para controlar el acceso al AEROPUERTO; [iii] si el AICM tiene facultades para permitir, autorizar o prohibir el ingreso o circulación de UNIDADES en las vialidades de acceso a la zona concesionada al AICM; [iv] si a las vialidades de acceso al AEROPUERTO les es aplicable el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.
- TESTIGO 3 y TESTIGO 4 **no coinciden** al señalar si el AICM puede restringir el impedir la circulación de UNIDADES dentro de las vialidades que se encuentran dentro de la zona concesionada. De hecho, son completamente contradictorios en este sentido.

En este sentido, se advierte que las declaraciones de TESTIGO 2 y algunas de TESTIGO 4 no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC, toda vez **desconocen** los hechos que los oferentes tratan de probar, en virtud de que durante los años dos mil nueve y dos mil diez no prestaron

sus servicios para el AICM; por tanto, sus declaraciones **no son idóneas** y, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Por lo que hace al resto de las declaraciones de TESTIGO 1, TESTIGO 3 y TESTIGO 4, consistentes en que: [i] las vialidades de acceso del AEROPUERTO son caminos de jurisdicción federal; [ii] que no existe ninguna barrera para controlar el acceso a las vialidades de acceso del AEROPUERTO; [iii] que en las vialidades de acceso del AEROPUERTO no existen casetas de peaje; [iv] que el AICM no tiene facultad para autorizar o prohibir el ingreso o circulación de UNIDADES en las vialidades de acceso a la terminal aérea del AEROPUERTO; y [v] que en las vialidades de acceso a la terminal aérea del AEROPUERTO es aplicable el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, si bien coinciden sustancialmente en los hechos, los mismos no se refieren a la imputación realizada en su contra en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".[2179]

Finalmente, sobre las facultades para restringir la circulación de vehículos en la zona concesionada, las declaraciones de TESTIGO 3 y TESTIGO 4 no coinciden entre sí, por lo cual tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CPFC.

g. EXCELENCIA mantiene adeudos por incumplimiento de obligaciones contractuales con el AICM.

- Todos los TESTIGOS señalaron que acudían a algunas sesiones del Consejo de Administración del AICM.
- TESTIGO 1, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 afirmaron que en algunas sesiones del Consejo de Administración se mencionaban los adeudos de EXCELENCIA con el AICM.

Las declaraciones en las que se advierte lo anterior se resumen en el siguiente cuadro:

Testigo	Asistencia a las sesiones del Consejo de Administración del AICM	En alguna o algunas sesiones del Consejo de Administración del AICM se mencionaron los adeudos de EXCELENCIA
TESTIGO 1.	Sí, a algunas.	Sí.
TESTIGO 2.	Sí, como invitado.	No lo recuerda.
TESTIGO 3.	Sí, era parte de sus funciones.	Sí, le preocupaba a la administración del AICM.
TESTIGO 4.	Sí, aclara que acudió a las que ocurrieron entre marzo de dos mil trece y octubre de dos mil catorce.	Sí, únicamente le informaban el seguimiento de ese asunto.

[2179] Página 98 del OPR.

De lo anterior, se observa que de los testigos coinciden en que existían adeudos; sin embargo, esos hechos no están sujetos a discusión en el presente caso.

En este aspecto, se advierte que la existencia de los adeudos de EXCELENCIA se encuentra acreditada en el EXPEDIENTE, por lo cual se remite a los apartados en donde se analizan esos elementos para evitar repeticiones innecesarias. En cualquier caso, debe considerarse lo que se indica en el apartado "*Igualdad de condiciones*" de la presente resolución, en el cual se establece por qué la mera existencia de adeudos por parte de EXCELENCIA resulta insuficiente para desvirtuar la práctica monopólica relativa imputada presuntivamente en el OPR.

h. El AICM no está facultado para autorizar permisos para el SERVICIO DE TAXI o asignar UNIDADES y el AICM no ha asignado ningún contrato individual por el SERVICIO DE ACCESO a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4[2180] **desconocen** si SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tuvieron vigente un contrato por el SERVICIO DE ACCESO y ESTACIONAMIENTO del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece; del siete de septiembre de dos mil diez al diecisiete de septiembre de dos mil trece; o del veintidós de agosto al diecisiete de septiembre de dos mil trece, respectivamente. Por su parte, TESTIGO 3 manifestó que ninguna de las AGRUPACIONES cuenta con contrato para el SERVICIO DE ACCESO.
- TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 coinciden en que el AICM no tiene facultades para autorizar permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI y que no existen fundamentos legales para que el AICM autorice permisos o asigne UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 coinciden en que el AICM no tiene facultades para autorizar el ingreso de unidades vehiculares para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 **no coinciden** al señalar si el AICM puede restringir el impedir la circulación de UNIDADES dentro de las vialidades que se encuentran dentro de la zona concesionada. De hecho, son completamente contradictorios en este sentido.

En primer término, se observa que TESTIGO 2 y TESTIGO 4 refirieron **desconocer** si SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tuvieron vigente un contrato por el SERVICIO DE ACCESO, por lo cual sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC; continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, seria ocioso y no conduciría a obtener un resultado distinto.

Por lo que hace al señalamiento de TESTIGO 3 sobre la inexistencia de convenios por el SERVICIO DE ACCESO de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, las declaraciones anteriores, y por consecuente los hechos que pretenden probar en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en su contra en el OPR, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y

[2180] TESTIGO 4 también manifestó desconocer si PORTO TAXI contaba con contrato de acceso por el SERVICIO DE ACCESO y ESTACIONAMIENTO.

firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*". Su declaración sería la única que se refiere a que no se "*autorizó el ingreso de UNIDADES*" lo cual hace que se trate de un testigo singular, cuya declaración no está confirmada por algún otro elemento del EXPEDIENTE. En todo caso, se remite a las emplazadas a lo señalado en la presente resolución respecto a los argumentos que realizaron sobre el hecho de que la SCT es quien otorga los permisos y que las AGRUPACIONES no reciben el SERVICIO DE ACCESO, no tienen permisos directamente ni prestan el SERVICIO.

Ahora bien, por lo que hace a las declaraciones consistentes en que el AICM no tiene facultades para asignar permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI, se aclara que dichas manifestaciones no son suficientes para considerar desvirtuada la imputación presuntiva realizada en el OPR, ya que no es la base de la imputación de la participación en la práctica monopólica relativa por parte de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, pues en el OPR no se señaló que el AICM contara con la facultad de otorgar permisos, por el contrario, se estableció claramente: "[…] *Los requisitos que tienen que cumplir las personas físicas o morales que quieran ser PERMISIONARIOS son: - - - - - i.* ***Solicitar ante la SCT el permiso correspondiente****, de conformidad con la fracción I del artículo 8° de la LCPAF y del artículo 18, fracción V del RAFSA, a la modalidad de pasaje para la trasportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.*";[2181] por consecuente, los hechos que pretenden probar no están relacionados con la imputación realizada en contra de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB y en nada ayudan a desvirtuar la misma.

Finalmente, por lo que hace a las manifestaciones consistentes en que el AICM no tiene facultades para asignar UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI, si bien los testigos coinciden en dicha declaración, se reitera lo señalado previamente en esta resolución, en el sentido de que, si bien, derivado de la legislación en la materia, el otorgamiento de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI es facultad de la SCT por conducto de la DGAF; también es cierto que el otorgamiento de permisos por parte de la SCT, que a su vez conlleva el incremento de UNIDADES, se realiza únicamente cuando existe previamente una opinión favorable del AICM; por lo tanto, se concluye que de *facto* quien determina el incremento de UNIDADES es el AICM.

En razón de lo anterior, las declaraciones analizadas en el presente apartado **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB toda vez que no coinciden con el resto del caudal probatorio analizado en la presente resolución.

Finalmente, sobre las facultades para restringir la circulación de vehículos en la zona concesionada, las declaraciones no coinciden entre sí, por lo cual tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CPFC. En todo caso, se recoge el señalamiento de TESTIGO 4 en el sentido de que el AICM está legitimado para controlar la prestación del servicio. En el EXPEDIENTE existe evidencia que apunta en ese sentido.

[2181] Página 25 del OPR.

i. Sesión del veintiséis de septiembre de dos mil ocho del Consejo de Administración del AICM, en la que supuestamente se autorizó "cerrar" el padrón vehicular en [redacted] UNIDADES; y cuestiones sobre el estudio técnico de la UNAM o de cualquier otra institución especializada que justifique la necesidad de un incremento del padrón vehicular.

- TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen** lo siguiente: [i] si en la sesión del Consejo de Administración del AICM que se celebró el veintiséis de septiembre de dos mil ocho se autorizó que el padrón vehicular del AEROPUERTO fuera de [redacted] UNIDADES; y [ii] si hubo un incremento al padrón vehicular del AEROPUERTO después del veintiséis de septiembre de dos mil ocho.
- TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen** si en los contratos que celebró el AICM con los PERMISIONARIOS, así como los convenios que dicho agente económico celebró con cada una de las AGRUPACIONES [redacted]
- TESTIGO 3 señaló que en la sesión referida del consejo de administración se aprobó ese parque vehicular, es decir, que se aprobó "cerrar" el padrón vehicular en [redacted] UNIDADES.
- A TESTIGO 3 dice que le consta que en los convenios que celebró el AICM con los PERMISIONARIOS, así como los convenios que dicho agente económico celebró con cada una de las AGRUPACIONES [redacted]
- Los TESTIGOS (TESTIGO 3 después del dos de julio de dos mil trece) manifestaron que **desconocen** si en el periodo comprendido del veintiséis de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece se realizó algún estudio o dictamen técnico por la UNAM, IPN, UAM o por cualquier otra institución especializada que justifique o determine la necesidad de un incremento en el padrón vehicular.

Las testimoniales antes señaladas no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC, toda vez que TESTIGO 1, TESTIGO 2, TESTIGO 4 y en un hecho TESTIGO 3, **desconocen** los hechos señalados en las interrogantes por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB; por tanto, sus declaraciones **no son idóneas** y resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Asimismo, se advierte que TESTIGO 3 manifestó que en la sesión de fecha veintiséis de septiembre de dos mil ocho del Consejo de Administración del AICM se aprobó "cerrar" el padrón vehicular en [redacted] UNIDADES, declaración contraria al resto del caudal probatorio analizado en la presente resolución, particularmente respecto de la prueba confesional a cargo del representante legal del AICM, identificada con el numeral **44**, en la cual específicamente el AICM manifestó en la posición 55, que en la Sesión del Consejo de Administración del AICM celebrada el veintiséis de septiembre de dos mil ocho, **no** se autorizó que el padrón vehicular para la prestación del SERVICIO

Eliminado: cincuenta y ocho palabras.

DE TAXI fuera de mil seiscientas veintidós unidades vehiculares; en este sentido, su declaración **no es idónea**.

Por otro lado, se advierte que TESTIGO 3 señaló que le consta que en los convenios que celebró el AICM con los PERMISIONARIOS, así como los convenios que dicho agente económico celebró con cada una de las AGRUPACIONES, [redacted]; sin embargo, los hechos que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB pretenden probar no están relacionados con la imputación realizada en su contra en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*". El hecho de que se pactara esa situación o de que a la fecha no se haya realizado un estudio de esa naturaleza no impide considerar que el AICM ha realizado una práctica como la imputada presuntivamente en el OPR en su contra.

j. Respecto a si EXCELENCIA ha cumplido con sus obligaciones contractuales derivadas del CONVENIO TRANSACCIONAL.

De lo declarado por los TESTIGOS se concluye lo siguiente:

- TESTIGO 1 y TESTIGO 2 afirmaron que el AICM y EXCELENCIA celebraron el CONVENIO TRANSACCIONAL. TESTIGO 3 sólo señaló que su fuente era la prensa, lo que implica que no conoció los hechos por sí mismo. Finalmente, TESTIGO 4 señaló que desconocía si eso era verdad.

Las declaraciones en las que se advierte lo anterior se resumen en el siguiente cuadro:

Testigo	AICM y EXCELENCIA celebraron el CONVENIO TRANSACCIONAL.	En el CONVENIO TRANSACCIONAL se señaló que EXCELENCIA adeuda las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO desde octubre de dos mil nueve.
TESTIGO 1.	Conoce la existencia del documento, no recuerda la fecha del mismo.	Sí.
TESTIGO 2.	Sí, le consta porque él firmó el documento.	Desconoce.
TESTIGO 3.	Lo sabe por la prensa.	Lo sabe por la prensa.
TESTIGO 4.	Desconoce.	Desconoce.

De lo anterior, se observa que de las declaraciones de los TESTIGOS, existen al menos dos que coinciden en la existencia del CONVENIO TRANSACCIONAL; sin embargo, la existencia de ese documento no está sujeta a discusión en el presente caso.

Por otra parte, respecto a si en dicho documento se estableció desde cuándo comenzaron los adeudos de EXCELENCIA, se advierte que las respuestas no son precisas, sin dudas ni reticencias sobre la substancia de los hechos, incumpliendo con las fracciones I y VI, del artículo 215 del CFPC.

Eliminado: doce palabras y un renglon.

Asimismo, se advierte que hay hechos que **desconocen** o que supuestamente les constan pero no presenciaron materialmente el hecho sobre el que deponen, por tanto no conocen los hechos por sí mismos, sino por inducciones o referencias de otras personas; incumpliendo esto con las fracciones II y V, del artículo 215 del CFPC; como es el caso de TESTIGO 3, quien señaló que conocía la existencia del CONVENIO TRANSACCIONAL y que en ese documento se hizo constar que EXCELENCIA mantenía adeudos con el AICM desde el [redacted] por una referencia a la prensa, es decir, que conoció esa situación por referencia de la prensa, por lo cual no puede ser tomada en cuenta para su análisis.[2182]

Por otra parte, se observa que solamente TESTIGO 1 señaló que en el CONVENIO TRANSACCIONAL se hizo constar que las contraprestaciones que adeudaba EXCELENCIA por el SERVICIO DE ACCESO y ESTACIONAMIENTO desde octubre de dos mil nueve, sin embargo dicha declaración no es clara ni precisa, y no da razón fundada de su dicho, por lo cual no se colman los requisitos establecidos en las fracciones VI y VIII, del artículo 215 del CFPC. Con independencia de lo anterior, la cantidad que adeudaba EXCELENCIA en ese momento no está sujeta a discusión en el presente caso.

En este tenor, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** por sí mismas para demostrar que EXCELENCIA mantiene adeudos por incumplimiento de obligaciones contractuales con el AICM, ni para identificar claramente la fecha en que se generaron dichos adeudos. No obstante, se advierte que existen otras pruebas en el EXPEDIENTE que dan cuenta de esas situaciones, por lo cual se remite a los apartados en donde se analizan esos elementos para evitar repeticiones innecesarias.

- TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 **desconocen**: [i] si EXCELENCIA cumplió con las obligaciones de pago y de constitución de garantías establecidas en el CONVENIO TRANSACCIONAL; [ii] si a pesar de que la denunciante incumplió con sus obligaciones de pago y constitución de garantías establecidas en el CONVENIO TRANSACCIONAL, el AICM se desistió de todas las acciones legales que tenía en contra de EXCELENCIA; y [iii] si el AICM impidió, obstaculizó o perturbó en cualquier momento la prestación del SERVICIO DE TAXI a EXCELENCIA a pesar del incumplimiento de las obligaciones de esta última.
- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen** lo siguiente: [i] si en el contrato por el SERVICIO DE ACCESO que celebraron el AICM y EXCELENCIA se incluyó la obligación de la revisión y el pago por dicho servicio de las UNIDADES de la denunciante; y [ii] si el AICM le exigió a EXCELENCIA que cumpliera con la revisión de UNIDADES y el pago correspondiente por ese servicio en el periodo del quince de septiembre de dos mil ocho al diecisiete de septiembre de dos mil trece.
- TESTIGO 1 y TESTIGO 3 coinciden en lo siguiente: [i] en el contrato por el SERVICIO DE ACCESO celebrado entre el AICM y EXCELENCIA se incluyó la obligación de EXCELENCIA de realizar la revisión de sus UNIDADES y el pago por dicho servicio; [ii] el AICM no le exigió a EXCELENCIA que cumpliera con la obligación de realizar la revisión de sus UNIDADES y el pago por dicho

Eliminado: tres palabras.

[2182] Resulta aplicable la siguiente tesis: "***TESTIGO DE OIDAS***. *Por testigo de oídas debe entenderse a* ***aquel que no conoce por sí mismo los hechos sobre los que depone; sino que es informado de ellos por una tercera persona****; en cambio testigo presencial es aquel que declara respecto de hechos que percibió; habiendo sido su fuente de información directa y personal.*" Registro 201067. [J]: 9ª Época; Pleno; SJF; Tomo IV; Octubre de 1996; Pág. 478.

servicio del periodo comprendido del quince de septiembre de dos mil ocho al dos de julio de dos mil trece.

En primer término, se indica que respecto de todos los hechos que TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 refirieron **desconocer**, sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC y por tanto, sus declaraciones **no son idóneas**; en este sentido, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Por otra parte, en las respuestas de TESTIGO 1 a las interrogantes analizadas en este apartado, se observa: 1) respecto de "[…] *Si EXCELENCIA cumplió con sus obligaciones de pago establecidas en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] […]";[2183] señaló: "[…] *No, de hecho* ***creo que a la fecha no*** […]";[2184] 2) sobre "[…] *Si EXCELENCIA cumplió con su obligación de constituir las garantías pactadas en el* [CONVENIO TRANSACCIONAL] […]";[2185] respondió: "[…] ***No creo, no estoy segura pero yo creo que no*** […]";[2186] 3) sobre "[…] *Si a pesar de que EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones establecidas en* [el CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la forma de pago y constitución de garantías, el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA* […]",[2187] manifestó: "[…] *Sí,* ***creo que sí. No recuerdo exactamente*** *pero* […]";[2188] 4) en relación con que: "[…] *Si a pesar del incumplimiento de EXCELENCIA* […] *del* [CONVENIO TRANSACCIONAL], *referentes a la forma de pago y constitución de garantías, después del cinco de agosto de dos mil trece, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó en cualquier momento la prestación del SERVICIO a EXCELENCIA* […]",[2189] señaló: "[…] ***No, un día creo*** *que nada más hicieron como que la Policía Federal le quitaba las placas a algunos taxis, pero nada más fue como un día* […]";[2190] y 5) respecto a: "[…] *Si* [el], *AICM ha exigido a EXCELENCIA que cumpla con la obligación de realizar* B B *establecida en contrato de derecho de acceso y estacionamiento* […]";[2191] respondió: "[…] ***Me parece que no*** *porque ese es un tema específicamente de molestia y manifestaciones de los demás taxistas.* ***No estoy plenamente segura porque no recuerdo haber visto ese documento como tal,*** […]".[2192]

En este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas, y no da razón fundada de su dicho, por lo cual no se colman los requisitos establecidos en las fracciones VI y VIII, del artículo 215 del CFPC; así, sus declaraciones **no son idóneas** y resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

[2183] Folio 35022 (pregunta 14 para TESTIGO 1).
[2184] Folio 35022.
[2185] Folio 35022 (pregunta 16 para TESTIGO 1).
[2186] Folio 35022.
[2187] Folio 35022 (pregunta 18 para TESTIGO 1).
[2188] Folio 35023.
[2189] Folio 35023 (pregunta 20 para TESTIGO 1).
[2190] Folio 35023.
[2191] Folio 35027 (pregunta 30 para TESTIGO 1).
[2192] Folio 35027.

Eliminado: once palabras.

Por otro lado, se advierte que TESTIGO 3 señaló que le consta que en el contrato por el SERVICIO DE ACCESO celebrado entre el AICM y EXCELENCIA se incluyó la obligación de EXCELENCIA de realizar la revisión de sus UNIDADES y el pago por dicho servicio; y que el AICM no le exigió a EXCELENCIA que cumpliera con la obligación de realizar la revisión de sus UNIDADES y el pago por dicho servicio; sin embargo, se trataría en todo caso de un testigo singular y, además, estos hechos que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB pretenden probar no podrían desvirtuar la imputación realizada en el OPR en su contra, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".

- TESTIGO 1 y TESTIGO 3 afirmaron que el AICM se obligó a desistirse de todas las acciones legales emprendidas contra EXCELENCIA; sin embargo, se advierte que MIGUEL TÉLLEZ indicó que conoce ese hecho por la prensa.
- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen** que si el AICM se obligó a desistirse de todas las acciones legales emprendidas contra EXCELENCIA; y si el AICM realizó acciones para impedir, obstaculizar o perturbar la prestación del servicio a EXCELENCIA, así como el fundamento legal para llevarlas a cabo.
- TESTIGO 2, TESTIGO 3 y TESTIGO 4 **desconocen** si el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA, y por su parte TESTIGO 1 señaló: "*Sí, creo que sí. No recuerdo exactamente*".

De lo anterior, se observa que las declaraciones de los TESTIGOS, **no concuerdan** en lo esencial, y que sus manifestaciones no son precisas, sin dudas ni reticencias sobre la substancia de los hechos, incumpliendo con las fracciones I y VI, del artículo 215 del CFPC.

Asimismo, se advierte que hay hechos que **desconocen** o que supuestamente les constan pero no presenciaron materialmente el hecho sobre el que deponen, por tanto no conocen los hechos por sí mismos, sino por inducciones o referencias de otras personas; incumpliendo esto con las fracciones II y V, del artículo 215 del CFPC; como es el caso de TESTIGO 3, quien señaló que el AICM se obligó a desistirse de las acciones legales en contra de EXCELENCIA por la prensa, por lo cual su declaración no puede ser tomada en cuenta para su análisis.[2193]

Por otra parte, se observa que TESTIGO 1 en respuesta a la interrogante consistente en que: "[…] *el AICM se desistió de todas las acciones legales emprendidas en contra de EXCELENCIA a la fecha del cinco de agosto de dos mil trece* […]", señaló: "*Sí, creo que sí. No recuerdo exactamente*", por lo cual se observa que sus declaraciones no son claras ni precisas, y no da razón fundada de su dicho, por lo cual no se colman los requisitos establecidos en las fracciones VI y VIII, del artículo 215 del CFPC.

[2193] Resulta aplicable la siguiente tesis: "***TESTIGO DE OIDAS***" a la cual se remite en obvio de repeticiones.

En este tenor, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar que el AICM convino con EXCELENCIA el desistimiento de las acciones legales que promovió en su oportunidad para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, ni de los hechos relacionados con ello.

k. EXCELENCIA nunca contó con las trescientas UNIDADES que le fueron autorizadas.

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 señalaron que desconocen con cuantas UNIDADES EXCELENCIA prestaba el SERVICIO DE TAXI al diecisiete de septiembre de dos mil trece, y en su caso, el motivo por el cual no se prestaba dicho servicio con el total de trecientas UNIDADES; lo anterior, en razón de que dicho seguimiento correspondía a la Gerencia de Transportación Terrestre, posteriormente Subdirección de Terminal 1, ahora Subdirección de Terminal y Supervisión de Transportación Terrestre.
- TESTIGO 3 señaló que le consta que EXCELENCIA no prestaba el SERVICIO DE TAXI con más de ciento cincuenta UNIDADES, en razón de que había unidades fuera de servicio por falta de mantenimiento, por falta de personal, y porque algunas unidades estaban embargadas.

En primer término, se indica que respecto de las declaraciones de TESTIGO 2 y TESTIGO 4 refirieron **desconocer** los hechos, por lo cual sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC y por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Sin perjuicio de lo anterior, el hecho de que TESTIGO 3 manifieste que le consta que EXCELENCIA no prestaba el SERVICIO DE TAXI con más de ciento cincuenta UNIDADES, en nada ayuda a desvirtuar la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*", toda vez que éste hecho no implica la inexistencia de la práctica imputada presuntivamente en el OPR, aunado a que se trataría de una declaración de testigo singular.

l. Incremento anual de las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO a los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

De las declaraciones de los TESTIGOS se concluye lo siguiente:

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4[2194] **desconocen** si en los diversos convenios de los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB B B
- TESTIGO 1 señaló que, **desconoce** si en los convenios celebrados con SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB B B

[2194] TESTIGO 4 manifestó desconocer si en los diversos convenios de los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI B

Eliminado: cuarenta y ocho palabras y un renglón.

B ; sin embargo, manifestó que las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO incrementaban cada año.

- TESTIGO 3 indicó que las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO tienen un incremento anual de acuerdo a las condiciones contractuales pactadas.
- TESTIGO 4 señaló que desconocía si efectivamente se habían incrementado las contraprestaciones por concepto del derecho de acceso; sin embargo, los otros tres testigos señalaron que sí se habían incrementado.

En primer término, se indica que respecto de las declaraciones de TESTIGO 2 y TESTIGO 4, en las que refirieron **desconocer** los hechos; sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC y por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Por otra parte, en la respuesta de TESTIGO 1 se observa: "[…] ***Yo no estaba*** *en* [dos mil ocho, dos mil nueve y dos mil diez] *pero las contraprestaciones por ley tienen un incremento anual* […] [énfasis añadido]";[2195] en este sentido, se advierte que no presenció materialmente el hecho sobre el que depone, por tanto no conoce los hechos por sí misma, sino por inducciones o referencias de otras personas; incumpliendo esto con las fracciones II y V, del artículo 215 del CFPC.

Sin perjuicio de lo anterior, y en relación con la manifestación de los testigos en el sentido de que se incrementaron anualmente las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO, se indica que el hecho que pretenden probar las emplazadas en nada ayuda a desvirtuar la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*". El hecho de que se incrementen o no anualmente dichas contraprestaciones no impide considerar la realización de una práctica monopólica relativa como la imputada presuntivamente en el OPR.

m. Cumplimiento de las obligaciones contractuales de los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

De las declaraciones de los TESTIGOS se concluye lo siguiente:

- TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4[2196] **desconocen** si en los convenios que celebró el AICM con los PERMISIONARIOS B B

[2195] Folios 35031 y 35032.
[2196] TESTIGO 4 manifestó desconocer si en los diversos convenios de los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI B B

Eliminado: un renglón y veintisiete palabras.

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4[2197] **desconocen** si a los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se les ha exigido y han cumplido con las obligaciones a su cargo, como son el pago de la revisión de UNIDADES y la sustitución de las mismas por otras de modelo más reciente.
- TESTIGO 3 y TESTIGO 1 señalan que le consta hasta el dos de julio de dos mil trece que el cumplimiento de las obligaciones fue exigido y satisfecho por parte de los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB.

En primer término, se indica que respecto de las declaraciones de TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4, en las que refirieron **desconocer** los hechos; sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC y por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Sin perjuicio de lo anterior, y en relación con las manifestaciones de TESTIGO 3 y TESTIGO 1, en las que refieren que las obligaciones correspondientes se han exigido a los PERMISIONARIOS y estos han cumplido las mismas. Se indica que el hecho que pretenden probar las emplazadas, en nada ayuda a desvirtuar la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE, derivado de que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*", toda vez que éste hecho no está relacionado con la imputación realizada en su contra.

n. Los contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI se han formalizado únicamente con los PERMISIONARIOS y no con las AGRUPACIONES.

En este orden de ideas, de lo declarado por los TESTIGOS se concluye:

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 manifestaron que **desconocen**: [i] si SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tuvieron contrato por el SERVICIO DE ACCESO durante el periodo del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece; [ii] si SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB tuvieron permiso expedido por la SCT durante el periodo del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece; [iii] si los PERMISIONARIOS de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB formalizaron contratos por el SERVICIO DE ACCESO el siete de septiembre de dos mil diez, cuatro de mayo de dos mil nueve y veintidós de agosto de dos mil ocho, respectivamente.
- TESTIGO 3 manifestó que: [i] nunca se firmó ningún convenio de derecho de acceso y estacionamiento con las AGRUPACIONES; [ii] que SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB no dispusieron de permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI; y [iii] que se formalizaron los contratos individuales del derecho de acceso y estacionamiento con los permisionarios asociados a las AGRUPACIONES.

Eliminado: diez palabras.

[2197] TESTIGO 4 manifestó desconocer si en los diversos convenios de los PERMISIONARIOS de PORTO TAXI B B

- TESTIGO 1 señaló que no trabajaba para el AICM en las fechas en que los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 formalizaran convenios para el SERVICIO DE ACCESO el siete de septiembre de dos mil diez, o que estos mismos PERMISIONARIOS contaran con convenios para el SERVICIO DE ACCESO en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez.

En primer término, se indica que respecto de las declaraciones de TESTIGO 2 y TESTIGO 4, en las que refirieron **desconocer** los hechos; sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC y por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Respecto de las declaraciones realizadas por TESTIGO 1, se advierte que no presenció materialmente el hecho sobre el que depone; y por tanto, no conoce los hechos por sí misma, sino por inducciones o referencias de otras personas, incumpliendo esto con las fracciones II y V, del artículo 215 del CFPC.

Sin perjuicio de lo anterior, y en relación con las manifestaciones de TESTIGO 3 en las que refiere que nunca se firmó ningún convenio para el SERVICIO DE ACCESO con las AGRUPACIONES, y que éstas no cuentan con permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI; las declaraciones anteriores, y por consecuente los hechos que pretenden probar no están relacionados con la imputación realizada en su contra en el OPR y en nada ayudan a desvirtuar la misma, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*". En este aspecto, se remite a los emplazados a lo establecido en el apartado "*El SERVICIO DE ACCESO o se presta a las AGRUPACIONES*" de la presente resolución, en el cual se señala por qué sus señalamientos en ese sentido resultan irrelevantes.

n. Durante el periodo comprendido del veintiséis de mayo de dos mil seis al seis de septiembre de dos mil diez, los PERMISIONARIOS de SITIO 300 no tenían formalizados convenios para el SERVICIO DE ACCESO y no obstante ello, continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI.

De las declaraciones de los TESTIGOS se observa que:

- TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4 manifestaron **desconocer**: [i] si los contratos por el SERVICIO DE ACCESO que celebraron ASA y los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 vencieron el veintiséis de mayo de dos mil seis; [ii] si los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 y el AICM formalizaron nuevos convenios por el SERVICIO DE ACCESO el siete de septiembre de dos mil diez; [iii] si los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 tenían convenio por el SERVICIO DE ACCESO entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez; [iv] si a pesar de no contar con convenios por el SERVICIO DE ACCESO los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI, en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez; y [v] si a pesar de que no contaban con convenios por el SERVICIO DE ACCESO, los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 fueron

impedidos, obstaculizados o perturbados en la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte del AICM. Lo anterior, en razón de que en las fechas señaladas no se encontraban laborando para el AICM.

- TESTIGO 3 señaló que le consta que: [i] los contratos por el SERVICIO DE ACCESO que celebraron ASA y los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 vencieron el veintiséis de mayo de dos mil seis; [ii] los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 y el AICM formalizaron nuevos convenios por el SERVICIO DE ACCESO el siete de septiembre de dos mil diez; [iii] los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 no dispusieron de convenios individuales por el SERVICIO DE ACCESO entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez; [iv] los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300 continuaron prestando el SERVICIO DE TAXI, en el periodo comprendido entre el veintisiete de mayo de dos mil seis y el seis de septiembre de dos mil diez, aun cuando no estaban vigentes sus convenios; y [v] el AICM no impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del el SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS asociados a SITIO 300, a pesar de que no contaban de convenios individuales por el SERVICIO DE ACCESO.

Respecto de las declaraciones de TESTIGO 1, TESTIGO 2 y TESTIGO 4, en las que refirieron **desconocer** los hechos; sus manifestaciones no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC y por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Sin perjuicio de lo anterior, las declaraciones de TESTIGO 3 no coinciden con las del resto de los testigos en virtud de la diferencia temporal en la que prestaron sus servicios al AICM; así, estas declaraciones tampoco pueden tener valor probatorio pleno en razón de que no se colma el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CPFC. Asimismo, esta autoridad advierte que las preguntas analizadas en este apartado, planteadas por SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB llevan implícita la respuesta, y en ese sentido, TESTIGO 3 únicamente se limitó a reafirmar lo que se señaló en las preguntas. Por tanto, su declaración respecto a estos hechos carece de valor probatorio, pues el testigo debe ser quien relate los hechos materia de prueba y no los oferentes al realizar las preguntas respectivas.[2198] Asimismo, se trataría en todo caso de un testigo singular.

En este sentido, las declaraciones aquí analizadas **no son idóneas** para demostrar las pretensiones probatorias de las oferentes y en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra de informe SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, consistente en la participación en la

---

[2198] Sirve de apoyo el siguiente criterio emitido por el PJF: "***TESTIMONIAL. CARECE DE VALOR PROBATORIO CUANDO LAS PREGUNTAS LLEVAN IMPLÍCITA LA RESPUESTA Y LOS TESTIGOS RESPONDEN CON UNA SIMPLE AFIRMACIÓN. Cuando las preguntas que conforman el interrogatorio contienen e ilustran sobre las circunstancias de modo, tiempo y lugar de los hechos fundamentales que la parte interesada desea probar, de tal forma que los testigos al contestarlas se limitan a reafirmarlas, evidentemente, esa probanza carece de eficacia demostrativa, por cuanto que debe tenerse presente que ordinariamente los testigos acuden al juicio a exponer de viva voz los hechos por ellos conocidos que tienen relación directa con la litis respectiva y que son de importancia para dilucidar la controversia.*** *Por tanto, con esa forma de declarar no puede estimarse que sean ellos quienes exponen los hechos fundamentales, sino el oferente de la prueba al formular el interrogatorio, y ello hace que sus declaraciones resulten ineficaces.* [énfasis añadido]" Tesis: III.1o.T. J/35; 9ª Época; TCC; SJF; Tomo X, Julio 1999; Pág. 791; Registro: 193607.

consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*".

p. AICM mantiene con SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB únicamente una relación contractual de arrendamiento respecto de los espacios dentro de los edificios terminales del AEROPUERTO.

De lo declarado por los TESTIGOS se concluye que:

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 **desconocen** lo siguiente: [i] si en el periodo comprendido del siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo, en cada caso, al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM formalizó con SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, respectivamente, contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales; y [ii] cuales fueron los contratos por servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales formalizados entre AICM con SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, en cada caso, durante los periodos de tiempo antes señalados y cuál fue el objeto de dichos contratos.
- TESTIGO 3 manifestó que: [i] sin recordar las fechas exactas, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB celebraron contratos de servicios comerciales; y [ii] los servicios sobre los que se suscribieron dichos contratos, fueron servicios comerciales referentes a arrendamientos de espacios para la instalación de puntos de venta de los boletos, y en el caso de YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, existieron convenios para la difusión de publicidad.

En este orden de ideas, se advierte que las declaraciones de TESTIGO 2 y TESTIGO 4, en las que refirieron **desconocer** los hechos, no cumplen con el requisito de la fracción II, del artículo 215 del CFPC.

Por otro lado, las declaraciones de TESTIGO 3 en nada ayudan a desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X del artículo 10 de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*". Lo anterior es así, toda vez que la imputación realizada en contra de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB se realizó en virtud de que suscribieron los convenios señalados en el numeral **25** de la presente resolución, cuya valoración se tiene por insertada en el presente párrafo a fin de evitar repeticiones innecesarias, y no por haber suscrito convenios o contratos para el arrendamiento de espacios para la venta de boletos, o para el establecimiento de publicidad.

En este sentido, las declaraciones **no son idóneas** y resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al artículo 215 del CFPC, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

q. Durante las obras de remodelación de la Terminal uno del AEROPUERTO el ascenso del pasaje se realizaba sobre la vialidad.

De lo declarado por los testigos se concluye que:

- TESTIGO 2 y TESTIGO 4 desconocen lo siguiente: [i] si en dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación a la terminal uno del AEROPUERTO; [ii] si con motivo de esas obras de remodelación, quedaron fuera de servicio las puertas uno y ocho de la terminal uno del AEROPUERTO; [iii] si como consecuencia de las obras de remodelación antes citadas el SERVICIO DE TAXI se prestaba en las vialidades del AEROPUERTO; y [iv] si con motivo de que el SERVICIO DE TAXI se prestaba en las vialidades, el AICM impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS de SITIO 300 por que el SERVICIO DE TAXI se prestaba en las vialidades del AEROPUERTO.
- TESTIGO 3 manifestó que: [i] en los años de dos mil cinco y dos mil seis se realizaron obras de remodelación en la terminal uno del AEROPUERTO; [ii] en los años dos mil cinco y dos mil seis lo que hoy es puerta dos en esos años era puerta uno, que no hubo zonas de abordaje durante la época de remodelación y el SERVICIO DE TAXI se prestaba en las vialidades públicas; y [iii] el AICM no impidió, obstaculizó o perturbó la prestación del SERVICIO DE TAXI a los PERMISIONARIOS durante las obras de remodelación.

En este orden de ideas, se advierte que las declaraciones de TESTIGO 2 y TESTIGO 4, en las que refirieron **desconocer** los hechos, no cumplen con el requisito de la fracción II del artículo, 215 del CFPC; y por tanto, resulta ocioso continuar con la valoración de dichas declaraciones conforme al mismo artículo, pues no conduciría a obtener un resultado distinto, ni mucho menos a probar los hechos que las oferentes de la prueba pretenden.

Por otro lado, las declaraciones de TESTIGO 3 **no son idóneas** para desvirtuar la imputación realizada en el OPR en contra de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10, de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*", pues en nada están relacionadas con la misma; al respecto, a fin de evitar repeticiones innecesarias, se remite al análisis de los argumentos realizado previamente en la presente resolución. Con independencia de lo anterior, se advierte que la declaración correspondiente sería en todo caso una declaración de testigo singular.

r. Otros hechos.

De lo declarado por los TESTIGOS se concluye lo siguiente:

1. Respecto de la interrogante referente a si en el periodo comprendido del cinco de marzo de dos mil trece al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM tuvo conocimiento o le fue solicitado apoyo por alguna autoridad para que se llevara a cabo el embargo de UNIDADES utilizadas por EXCELENCIA para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Se indica que, dicho hecho no está relacionado con la imputación realizada en el OPR en contra de SITIO 300, YELLOW CAB

y NUEVA IMAGEN, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10, de la LFCE.

Aunado a lo anterior, se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, pues y en su mayoría desconocen los hechos toda vez que no trabajaban para el AICM en el periodo de tiempo señalado, o no presenciaron los mismos directamente, por tanto, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo todo lo anterior con los requisitos contenidos en las fracciones I, II, V y VI, del artículo 215 del CFPC.

2. Respecto a la interrogante referente a si con fecha quince de septiembre de dos mil ocho, AICM y EXCELENCIA formalizaron un contrato de derecho de acceso y estacionamiento para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Se indica que, dicho hecho no está controvertido y se valoró en el numeral **3** de la presente resolución, incluso en el OPR notificado a las oferentes de la prueba se señaló la existencia del mismo.[2199]

   Sin perjuicio de lo anterior, se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, y en su mayoría desconocen los hechos toda vez que no trabajaban para el AICM en el periodo de tiempo señalado, en este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I, II y VI, del artículo 215 del CFPC.

3. En relación con las preguntas referentes a si SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN suscribieron en distintas fechas, respectivamente, convenios para "[…] *EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS DE Y HACIA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO*", al respecto, se remite a la valoración realizada en el numeral **25** de la presente resolución, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

4. En relación con las preguntas referentes a si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB contaban con [redacted] permisionarios, respectivamente; se advierte que todos los TESTIGOS manifestaron desconocer los hechos, en este sentido, sus declaraciones no colman el requisito establecido en la fracción II, del artículo 215 del CFPC.

5. En relación con las preguntas consistentes en que si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, la DGAF le solicitó a AICM la opinión a que se refieren los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA, a efecto de expedir nuevos permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI a favor de EXCELENCIA así como respecto al sentido en que respondió el AICM; se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, y en su mayoría desconocen los hechos toda vez que no trabajaban para el AICM en el periodo de tiempo señalado; en este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I, II y VI, del artículo 215 del CFPC.

Eliminado: once palabras.

[2199] Página 65 del OPR.

6. En relación con las preguntas consistentes en si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM realizó acciones o estrategias con el objeto de mantener la presencia de EXCELENCIA como un prestador del SERVICIO DE TAXI; se advierte que TESTIGO 1 desconoce tal situación; asimismo, TESTIGO 2 señala que el CONVENIO TRANSACCIONAL se realizó porque EXCELENCIA debía mucho, pero porque se quisiera mantener su presencia; por su parte, TESTIGO 3 declaró que no y TESTIGO 4 señaló que tampoco. De esta forma, se advierte que en realidad la mayoría de los testigos coinciden en no existieron estrategias por parte del AICM para mantener la presencia de EXCELENCIA, lo cual prueba directamente en contra de lo que señalaron las emplazadas en sus contestaciones al OPR.

7. En relación con las preguntas referentes a si existe y se aplica por parte de AICM el denominado MANUAL DE SERVICIOS, al respecto, se remite a la valoración realizada en el numeral **51** de la presente resolución, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

8. En relación con las preguntas referentes a si en el contenido del MANUAL DE SERVICIOS, existe en el catálogo de precios, la figura denominada Giro 16.-Transportación Terrestre, acceso esporádico y en que consiste la misma; al respecto, se remite a la valoración realizada en el numeral **49,** inciso **(v)** de la presente resolución, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

   Sin perjuicio de lo anterior, se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, toda vez que algunos desconocen los hechos, en este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I y II, del artículo 215 del CFPC.

9. En relación con las preguntas consistentes en si al diecisiete de septiembre de dos mil trece, existía algún adeudo a cargo de los permisionarios asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW, por concepto del SERVICIO DE ACCESO o por concepto de arrendamientos; se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, desconocen los hechos, o no presenciaron los mismos directamente, por tanto, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I, II, V y VI, del artículo 215 del CFPC.

10. En relación con las preguntas referentes a si en el periodo comprendido del cinco de marzo al diecisiete de septiembre de dos mil trece, el AICM intervino en la determinación de las tarifas que son aplicadas a la prestación del SERVICIO DE TAXI por parte de los permisionarios asociados a SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW; y si corresponde a cada uno de los permisionarios asociados a las AGRUPACIONES determinar sus tarifas. Se indica que, dichos hechos no están relacionados con la imputación realizada en el OPR en contra de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10, de la LFCE.

    Aunado a lo anterior, se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, y en su mayoría desconocen los hechos, o no presenciaron los mismos directamente, por

tanto, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo todo lo anterior con los requisitos contenidos en las fracciones I, II, V y VI, del artículo 215 del CFPC.

11. En relación con las preguntas referentes a si a pesar del supuesto adeudo que mantiene EXCELENCIA por concepto del SERVICIO DE ACCESO de las UNIDADES que prestan el SERVICIO DE TAXI, dichas UNIDADES continuaron operando; se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, toda vez que algunos desconocen los hechos, en este sentido y sólo uno señala que son ciertos, por lo cual se tendría únicamente un testigo singular.

12. En relación con las preguntas consistentes en si existen convenios individuales del SERVICIO DE ACCESO, celebrados en fecha siete de septiembre de dos mil dos con permisionario asociado a cualquiera de las AGRUPACIONES; al respecto, se remite a la valoración realizada en el numeral **49,** inciso **(x)** de la presente resolución, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

    Sin perjuicio de lo anterior, se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, toda vez que algunos desconocen los hechos, en este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I y II, del artículo 215 del CFPC.

13. En relación con las preguntas consistentes en si durante el periodo comprendido entre el siete de septiembre de dos mil diez, veintidós de agosto de dos mil ocho y cuatro de mayo de dos mil nueve, respectivamente, al diecisiete de septiembre de dos mil trece, se formalizó algún convenio por el SERVICIO DE ACCESO entre el AICM y SITIO 300, NUEVA IMAGEN o YELLOW CAB, respectivamente; o los permisionarios asociados a estas agrupaciones. Al respecto, se remite a la valoración realizada en el numeral **68** de la presente resolución, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

    Sin perjuicio de lo anterior, se advierte que las declaraciones de los TESTIGOS no convienen en lo esencial del acto, toda vez que algunos desconocen los hechos, en este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I y II, del artículo 215 del CFPC.

14. En relación con las preguntas respecto del permiso número [redacted] para prestar el SERVICIO DE TAXI de EXCELENCIA,[2200] así como las relacionadas con la revocación de dicho permiso; los supuestos nuevos permisos otorgados a EXCELENCIA, los procedimientos judiciales en relación con el permiso de EXCELENCIA, y la emisión de opiniones por parte del AICM para el otorgamiento de permisos en favor de EXCELENCIA, así como, de las preguntas consistentes en si le fue impedido, obstaculizado o prohibido a EXCELENCIA prestar el SERVICIO DE TAXI por parte de las autoridades de la SCT, la PF o el AICM; se advierte que todas estas preguntas únicamente se formularon a uno de los testigos, y que las mimas llevan implícita la respuesta, y en ese sentido, TESTIGO 3 únicamente se limitó a reafirmar lo que se señaló en las preguntas. Por tanto, su

[2200] Al respecto, se remite a la valoración realizada en el numeral **4** de la presente resolución, a efecto de evitar repeticiones innecesarias.

Eliminado: una palabra.

declaración respecto a estos hechos carece de valor probatorio, pues el testigo debe ser quien relate los hechos materia de prueba y no los oferentes al realizar las preguntas respectivas.[2201]

Sin perjuicio de lo anterior, se advierte que en un par de ocasiones el testigo señalado manifestó **desconocer** los hechos, en este sentido, sus declaraciones no son claras ni precisas; incumpliendo con los requisitos contenidos en las fracciones I y II, del artículo 215 del CFPC; motivo por el cual carecen de todo valor probatorio.

A manera de **conclusión, respecto de las pruebas testimoniales** analizadas en la presente resolución, se indica que las mismas **no son idóneas** para acreditar las pretensiones probatorias de SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI (respecto de sus repreguntas); al respecto, se remite a la valoración realizada previamente en cada uno de los apartados de las testimoniales.

Sin perjuicio de la valoración realizada individualmente en cada uno de los apartados, se indica que en muchas de las declaraciones, los testigos no convienen en lo esencial de los hechos sobre los que declaran, incumpliendo así con el requisito establecido en la fracción I, del artículo 215 del CFPC; asimismo, en la mayoría de las respuestas proporcionadas a las interrogantes, los testigos refieren desconocer los hechos sobre los que deponen, incumpliendo con el requisito establecido en la fracción II, del artículo 215 del CFPC.

En otras declaraciones, se advierte que las manifestaciones realizadas por los testigos no les constan materialmente o manifiestan conocer los hechos mediante referencias de otras personas, como es la prensa, o por inducciones, por lo cual no se colma el requisito establecido en la fracción V, del artículo 215 del CFPC. Así, en virtud de lo anterior las declaraciones en su conjunto no convienen en la substancia de los hechos, no son claras, no son precisas, sin dudas y sin reticencias sobre las circunstancias esenciales que deponen.

Aunado a lo anterior, muchas de estas interrogantes y declaraciones no están relacionadas con la imputación realizada en el OPR en contra de SITIO 300, YELLOW CAB y NUEVA IMAGEN, consistente en la participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa establecida en la fracción X, del artículo 10, de la LFCE derivado de que suscribieron y firmaron "*documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia*"; y en este sentido, en nada ayudan a desvirtuar dichas imputaciones.

69. Presuncional legal y humana e instrumental de actuaciones.

[2201] Sirve de apoyo el siguiente criterio emitido por el PJF: "***TESTIMONIAL. CARECE DE VALOR PROBATORIO CUANDO LAS PREGUNTAS LLEVAN IMPLÍCITA LA RESPUESTA Y LOS TESTIGOS RESPONDEN CON UNA SIMPLE AFIRMACIÓN.***" a la cual se remite en obvio de repeticiones.

PORTO TAXI,[2202] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB[2203] ofrecieron las pruebas denominadas instrumental de actuaciones, dentro de sus escritos de contestación al OPR.

Al respecto, PORTO TAXI manifestó que dicha prueba consisten en "*todo lo actuado en el presente procedimiento, en todo cuanto beneficie los intereses de mi representada*"; por su parte SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron que dicha prueba consiste en: "*todas aquellas actuaciones que consten en el presente asunto y que beneficien a los intereses de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]".

SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB indicaron que dicha prueba tiene por objeto acreditar "[…] *todos y cada uno de los hechos contenidos en el presente escrito* [escritos de contestación al OPR]".

Dichas pruebas denominadas instrumental de actuaciones fueron admitidas en su carácter de documental, ya que consisten en todas y cada una de las actuaciones que deriven del presente procedimiento.[2204]

Asimismo, se admitió para los mismos agentes económicos la prueba presuncional en su doble aspecto, legal y humana. Dicha prueba fue ofrecida por PORTO TAXI[2205] en todo "[…] *en cuanto beneficie los intereses de mi mandante*". A su vez, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB[2206] señalaron que consisten en: "[…] *todas aquellas deducciones lógico jurídicas que se desprendan de autos*

[2202] PORTO TAXI ofreció como prueba: "***LA INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES*** *consistente en todo lo actuado en el presente procedimiento, en todo cuanto beneficie los intereses de mi representada*". Página 82 de la contestación al OPR de PORTO TAXI. Folio 31723.

[2203] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron en su escrito de contestación al OPR que ofrecen como prueba: "***LA INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES,*** *consistente en todas aquellas actuaciones que consten en el presente asunto y que beneficien a los intereses de* [SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]. *Esta prueba se relaciona con todas y cada una de las manifestaciones contenidas en el presente documento y con la misma se acreditarán todos y cada uno de los hechos contenidos en el presente escrito*". Página 56 de la contestación al OPR de SITIO 300, 73 de NUEVA IMAGEN y 68 de YELLOW CAB. Folios 31723, 32719 y 33907, respectivamente.

[2204] Sirve de apoyo a lo anterior las siguientes tesis que a su letra señalan: "***PRUEBA INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES, QUE SE ENTIENDE POR.*** *La prueba "instrumental de actuaciones"* ***propiamente no existe, pues no es más que el nombre que en la práctica se ha dado a la totalidad de las pruebas recabadas en un determinado negocio;*** *por tanto, si una de las partes del juicio laboral que ocurre al amparo funda sus conceptos de violación en que la prueba instrumental de actuaciones demuestra un determinado hecho, sin precisar a qué prueba en particular se refiere de las recabadas en el juicio, sus conceptos de violación, por deficientes, son infundados* [énfasis añadido]". Registro: 244101, [TA], 7a, Cuarta Sala, SJF, Volumen 52, Quinta Parte, Pág. 58; y "***PRUEBAS INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES Y PRESUNCIONAL LEGAL Y HUMANA. NO TIENEN VIDA PROPIA LAS.*** *Las pruebas instrumental de actuaciones y la presuncional legal y humana, prácticamente no tienen desahogo, es decir que no tienen vida propia, pues no es más que el nombre que en la práctica se ha dado a la totalidad de las pruebas recabadas en el juicio, por lo que respecta a la primera y por lo que corresponde a la segunda, ésta se deriva de las mismas pruebas que existen en las constancias de autos*". Registro: 209572, [TA], 8a, TCC, SJF, Tomo XV; Enero de 1995, Pág. 291.

[2205] PORTO TAXI ofreció: "***LA PRESUNCIONAL en su doble aspecto legal y humana*** *en cuanto beneficie los intereses de mi mandante*". Página 82 de la contestación al OPR de PORTO TAXI (folio 31723).

[2206] SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB señalaron en su escrito de contestación al OPR que ofrecen como prueba: "***La PRESUNCIONAL en su doble aspecto legal y humano,*** *consistente en todas aquellas deducciones lógico jurídicas que se desprendan de autos y que beneficien los intereses* [de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB]. *Esta prueba se relaciona con todas y cada una de las manifestaciones contenidas en el presente documento y con la misma se acreditarán todos y cada uno de los hechos contenidos en el presente escrito*". Página 56 de la contestación al OPR de SITIO 300, 73 de NUEVA IMAGEN y 68 de YELLOW CAB. Folios 31244, 32719 y 33907, respectivamente.

y que beneficien los intereses" e indicaron que dichas pruebas tienen por objeto acreditar "[…] *todos y cada uno de los hechos contenidos en el presente escrito* [escritos de contestación al OPR]".

A las pruebas referidas se les da el valor que otorgan los artículos 93, fracciones II, III y VII, 129, 133, 188 y 197 del CFPC y el otorgado por los artículos 93, fracción VIII, 190 y 197 del mismo ordenamiento, respectivamente.

Así, se indica a PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB que dichas pruebas no tienen entidad propia, sino que dependen de las demás pruebas del EXPEDIENTE.[2207] En ese tenor, como se advierte del análisis de los argumentos planteados por PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB y de las pruebas existentes en el EXPEDIENTE, las pruebas analizadas en el presente apartado les benefician.

V. ALEGATOS

Tal como se señaló en el antecedente "*CUADRAGÉSIMO NOVENO*" de la presente resolución, el veinte de mayo de dos mil dieciséis el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual concedió a los emplazados y a la denunciante un plazo de diez días hábiles para que formularan por escrito los alegatos que en derecho correspondieran.[2208]

El catorce de junio de dos mil dieciséis el titular de la DGAJ emitió un acuerdo por el cual, entre otras cuestiones, tuvo por presentados en tiempo los escritos con los que formularon alegatos PORTO TAXI,[2209] NUEVA IMAGEN,[2210] SITIO 300,[2211] YELLOW CAB,[2212] AICM[2213] y EXCELENCIA,[2214] respectivamente; y se tuvo por precluído el derecho de CONFORT para presentar alegatos, toda vez

---

[2207] Al respecto, resulta aplicable la tesis: "***PRESUNCIONAL E INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES. SU OFRECIMIENTO NO SE RIGE POR LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 291 DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL.*** ***La prueba instrumental de actuaciones se constituye con las constancias que obran en el sumario; mientras que la de presunciones es la consecuencia lógica y natural de hechos conocidos, probados al momento de hacer la deducción respectiva, de lo que se advierte que tales pruebas se basan en el desahogo de otras,*** *por consiguiente, no es factible que desde la demanda, la contestación o en la dilación probatoria, quien ofrece los medios de convicción señalados establezca con claridad el hecho o hechos que con ellos va a probar y las razones por las que estima que demostrará sus afirmaciones, pues ello sería tanto como obligarlo a que apoye tales probanzas en suposiciones. Así, tratándose del actor, éste tendría prácticamente que adivinar cuáles pruebas va a ofrecer su contrario, para con base en ellas precisar la instrumental y tendría que hacer lo mismo en cuanto al resultado de su desahogo, para con ello, sobre bases aún no dadas, señalar las presunciones legales y humanas que se actualicen. De ahí que resulte correcto afirmar que* ***tales probanzas no tienen entidad propia, y debido a tan especial naturaleza,*** *su ofrecimiento no tiene que hacerse con las exigencias del artículo 291 del código adjetivo, incluso, aun cuando no se ofrecieran como pruebas, no podría impedirse al Juez que tome en cuenta las actuaciones existentes y que aplique el análisis inductivo y deductivo que resulte de las pruebas, para resolver la litis planteada, pues en ello radica la esencia de la actividad jurisdiccional* [énfasis añadido]". Registro: 179818. [TA]; 9a. Época; SJF; Tomo XX, Diciembre de 2004; Página: 1406.

[2208] Folio 37820. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el veintisiete de mayo de dos mil dieciséis.

[2209] Folios 37284 a 37831.

[2210] Folios 37901 a 37926.

[2211] Folios 37832 a 37859.

[2212] Folios 37872 a 37900.

[2213] Folios 37927 a 37941.

[2214] Folios 37942 y 37943.

que el plazo otorgado feneció sin que dicho agente económico los presentara.[2215] En síntesis las emplazadas manifestaron lo siguiente:

PORTO TAXI señaló:[2216]

- No negocié ningún acto, contrato, convenio, procedimiento, o combinación con el objeto o efecto de desplazar indebidamente a otros agentes del mercado, ni impedir su acceso o establecer ventajas exclusivas, es el AICM quien fija o modifica las condiciones del contrato de acceso a zona federal. Solamente me sujeté a un contrato y a un convenio modificatorio, pero no participé en su elaboración ni contenido.
- Sólo habría una práctica monopólica relativa si EXCELENCIA, SITIO 300, YELLOW CAB, CONFORT, NUEVA IMAGEN y yo, así como los PERMISIONARIOS, interviniéramos, participáramos o negociáramos el clausulado de los contratos de acceso a zona federal, en los que el AICM unilateralmente impone el contenido de las cláusulas.
- El hecho de que mis PERMISIONARIOS hayan aceptado el clausulado impuesto por el AICM no implica la realización de una práctica monopólica relativa, pues si no firmábamos esas condiciones no podríamos prestar el SERVICIO DE TAXI.
- Respecto al SEGUNDO CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI tampoco existió un verdadero acuerdo de voluntades, el AICM impuso su voluntad, previo acuerdo de aprobación del COCOSA. Por tanto, no cometí alguna conducta que pueda calificarse como práctica monopólica relativa pues el COCOSA es quien tiene como función reglamentar, homogenizar y transparentar las decisiones respecto a la formalización y administración de los contratos de arrendamiento y prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales que generen ingresos para el AICM.
- En mi contestación al OPR ofrecí y me admitieron las siguientes pruebas: a) la documental privada que consistió en el informe del AICM respecto a que si por la entrada de EXCELENCIA al mercado se negociaron o no nuevas condiciones de contratación, y se demostró que el AICM no negoció nuevas condiciones por la llegada de la denunciante; b) la documental privada que consistió en el informe del AICM respecto a si durante el periodo entre marzo de dos mil nueve y marzo de dos mil once, le exigí contraprestaciones menores, cuya respuesta fue en sentido negativo; y c) la documental privada que consistió en el informe del AICM respecto a si alguna persona física o moral distinta de los agentes económicos investigados, ha solicitado la celebración de los contratos de acceso a la zona federal, de donde se desprende una respuesta en sentido negativo.
- Demostré que no participo en la elaboración de contratos, acuerdos o combinaciones que pudieran actualizar una práctica monopólica relativa.

[2215] Folios 37813 a 37816. Dicho acuerdo fue publicado en la LISTA el cuatro de mayo de dos mil dieciséis.
[2216] Páginas 1 a 8 del escrito de alegatos de PORTO TAXI. Folios 37824 a 37831.

NUEVA IMAGEN manifestó:[2217]

- No he cometido algún acto, acción o conducta que implique responsabilidad respecto a cualquier tipo de práctica monopólica, y menos atendiendo a la prescripción de los hechos que se investigaron en términos del artículo 34 bis 3 de la LFCE. El plazo de cinco años que prevé el artículo 34 bis 3 de la LFCE transcurrió del veintidós de junio de dos mil ocho al veintidós de junio de dos mil trece, contado desde la fecha en que me constituí; o bien, del veintidós de agosto de dos mil ocho al veintidós de agosto de dos mil trece, contado desde la fecha en que se celebraron los convenios de mis PERMISIONARIOS; o en su defecto, de agosto de dos mil ocho a agosto de dos mil trece, fecha en que éstos iniciaron operaciones.

Por su parte, SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB, de manera conjunta manifestaron:[2218]

- Las AGRUPACIONES están conformadas por PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI y son quienes tienen formalizados los convenios de acceso a zona federal; ninguna de las AGRUPACIONES está autorizada para prestar el SERVICIO DE TAXI.
- La BOLSA DE TAXIS y el ESTACIONAMIENTO son instalaciones que el AICM entrega en uso a los PERMISIONARIOS y no a las AGRUPACIONES, porque los PERMISIONARIOS son los propietarios de las UNIDADES y los obligados al pago por el SERVICIO DE ACCESO.
- No debemos ser considerados como agentes económicos, pues nos constituimos exclusivamente para representar a los PERMISIONARIOS pero no prestamos el SERVICIO DE TAXI, somos asociaciones civiles sin fines de lucro y eso implica que no nos pueden autorizar ningún permiso de la SCT, ya que esos permisos sólo se otorgan a una sociedad mercantil o a una persona física con actividad comercial.
- No contamos con contrato para el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI y sólo representamos a nuestros PERMISIONARIOS.
- Para considerarnos como agentes económicos deberíamos adoptar cualquier forma de participación en la actividad económica, lo que no ocurre porque no tenemos permisos de la SCT ni contrato por el SERVICIO DE ACCESO. Es incorrecto que se suponga que somos agentes económicos cuando a decir de la COFECE es necesario el permiso y el contrato del derecho de acceso para prestar el SERVICIO DE TAXI.
- EXCELENCIA omitió proporcionar información a la COFECE respecto a los supuestos actos de desigualdad por el otorgamiento de descuentos por la emergencia sanitaria ANH1N1 (autorizados por el Consejo de Administración del AICM como una política de aplicación general en la que se señalaron requisitos que debían cumplirse); sería incongruente otorgarlos a

[2217] Páginas 1 y 2. Folios 37901 y 37902.
[2218] Folios 37901 a 37926 respecto de NUEVA IMAGEN; 37872 a 37900 respecto de YELLOW CAB y 37832 y 37859 respecto de SITIO 300.

clientes que no se encontraban al corriente en sus obligaciones contractuales y que además tuvieran una situación crediticia negativa con el AICM, como EXCELENCIA.

- Aun cuando EXCELENCIA solicitó ajuste a sus contraprestaciones por no haber alcanzado los ingresos previstos en sus corridas financieras y que no tenía un veinticinco por ciento de su flotilla operando porque no había demanda del SERVICIO DE TAXI, eso no constituyó un trato discriminatorio hacia el denunciante; su contrato con el AICM es mercantil y producto de una subasta en la que los participantes contaron con plena libertad de realizar ofertas, por lo que es improcedente que EXCELENCIA alegue que su proyecto de negocio no funcionó y argumente que sufrió de un trato discriminatorio o que se configuró en su contra una práctica monopólica a efecto de provocarle perjuicios. EXCELENCIA presentó su denuncia cuatro años, ocho meses y nueve días después de darse cuenta de que se habían realizado por parte del AICM prácticas violatorias a la fracción X del artículo 10 de la LFCE.
- Los descuentos por el cese de operaciones de MEXICANA fueron autorizados por el Consejo de Administración del AICM, a través de una política general y previo cumplimiento de determinados requisitos que no fueron cubiertos por EXCELENCIA.
- El establecimiento de distintos precios o tarifas de acceso al AEROPUERTO para los prestadores del SERVICIO DE TAXI nunca ha existido porque las contraprestaciones, a la fecha de la denuncia, eran pagadas por los PERMISIONARIOS y no por las AGRUPACIONES, y las mismas se establecieron atendiendo al consentimiento de las partes.
- La contraprestación mínima de la subasta SP-03/2008 fue propuesta considerando las condiciones del servicio y generales a la fecha de dicho procedimiento; EXCELENCIA tuvo plena libertad de participar o no en esa subasta así como de fijar su oferta para que le adjudicaran el contrato. EXCELENCIA, desde que inició operaciones y hasta la fecha en que presentó la denuncia, prestó el SERVICIO DE TAXI sin cumplir con sus obligaciones contractuales y en condiciones más ventajosas que los demás PERMISIONARIOS.
- Los descuentos o quitas en las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO fueron de aplicación general a todos los contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en el AEROPUERTO, previo cumplimiento de requisitos, y no se aplicaron a EXCELENCIA por que no cumplieron con esos requisitos.
- No es un requisito para la prestación del SERVICIO DE TAXI contar con un convenio por el derecho de acceso con el AICM, es suficiente el permiso de la SCT en términos de la LCPAF; en dos mil nueve y dos mil diez EXCELENCIA dejó de usar la BOLSA DE TAXI y aun así continuó prestando el SERVICIO DE TAXI y usaba las ÁREAS DE ABORDAJE. Los permisos de la SCT permiten prestar el SERVICIO DE TAXI en cualquier momento así como subir pasaje en cualquier punto del AEROPUERTO.
- Se violaron los principios de legalidad, seguridad jurídica y derecho de defensa porque en el OPR no incluyeron información de nosotros y no nos dieron acceso al EXPEDIENTE bajo el argumento

de que era información confidencial. Al hacer eso se nos colocó en completo estado de indefensión; violentando los artículos 14 y 16 de la CPEUM, suficiente para que se determine la improcedencia de cualquier responsabilidad que nos pudiera corresponder.

- Nos privaron del derecho de hacer pronunciamiento alguno en el EXPEDIENTE, aun cuando citaron a nuestros representantes legales a comparecer, éstos acreditaron su imposibilidad para acudir y se insistió en que se señalara una nueva fecha para comparecer; no obstante, nunca se señaló una nueva comparecencia.
- Para la prestación del SERVICIO DE TAXI no se requiere la aprobación del AICM, sino recabar la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto sin que sea en sentido positivo, lo cual fue soportado en términos de los artículos 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA. La SCT puede expedir el permiso aún sin la opinión del aeropuerto en cuestión.
- Puede prestarse el SERVICIO DE TAXI sin contrato de acceso a zona federal ni hacer uso de las ÁREAS DE ABORDAJE o del ESTACIONAMIENTO, tan es así que en dos mil cinco y dos mil seis, cuando se cerraron las ÁREAS DE ABORDAJE de las puertas uno y ocho de la terminal uno del AEROPUERTO, se subía pasaje en las vialidades del AEROPUERTO.
- La venta de boletos para la prestación del SERVICIO DE TAXI es distinta de la operación del SERVICIO DE TAXI porque se utilizan espacios que ocupan los puntos de venta, que no están vinculados con el SERVICIO DE ACCESO y para los cuales deben celebrarse contratos de arrendamiento. Tampoco es necesario contar con éstos para prestar el SERVICIO DE TAXI.
- No existe ninguna disposición que obligue a los PERMISIONARIOS a subir pasaje en las ÁREAS DE ABORDAJE y la BOLSA DE TAXIS, puede hacerse en cualquier punto de la zona federal del donde haya edificios terminales del AEROPUERTO.
- Que el AICM sea el único que puede ofrecer el SERVICIO DE ACCESO no implica que dicho servicio sea un requisito indispensable para la prestación del SERVICIO DE TAXI. Es incorrecto que los PERMISIONARIOS sean demandantes del SERVICIO DE ACCESO a través de las AGRUPACIONES por que los PERMISIONARIOS son quienes directamente demandan y utilizan el SERVICIO DE ACCESO.
- El AICM es el único facultado para permitir el acceso a zona federal, a la BOLSA DE TAXI y a las zonas de abordaje, pero lo es respecto de las instalaciones que le fueron concesionadas y no se necesita autorización para tener acceso a la zona federal para prestar el SERVICIO DE TAXI (ni como origen ni como destino); de lo contrario se tendrían que imponer barreras físicas o casetas de peaje para ingresar a cualquier vialidad del AEROPUERTO.
- El AICM sólo autoriza mediante el contrato respectivo el uso de las instalaciones aeroportuarias, es decir, el AICM no autoriza la prestación del SERVICIO DE TAXI porque no tiene esa facultad y eso le compete a la SCT; tampoco autoriza el uso y circulación en las vialidades de la zona federal que comprenden la Terminal Aérea, eso le compete a la PF.

- El AICM es el único facultado para proveer y proporcionar el SERVICIO DE ACCESO por que en la actualidad sólo existe un aeropuerto en la Ciudad de México y es precisamente el AICM quien cuenta con la concesión para operarlo, administrarlo y explotarlo, pero no es necesario celebrar con dicho concesionario contrato de derecho de acceso y tampoco estar autorizado para usar el ESTACIONAMIENTO. Prueba de ello es la figura de acceso esporádico establecido en el MANUAL DE SERVICIOS, en su "*Giro 16.- Transportación Terrestre*".
- El AICM no tiene la obligación de prestar el SERVICIO DE TAXI, pues los artículos 46 y 48 de la LA y 55 del RLA no establecen esa obligación para el concesionario.
- Los contratos de acceso a zona federal que a la fecha están formalizados entre el AICM y cada uno de los PERMISIONARIOS son de fecha anterior a la subasta SP-03/2008, cuyos términos y condiciones que deben observar las partes contratantes.
- Es incorrecto que el AICM haya incrementado el número de UNIDADES y los haya asignado discrecionalmente entre diversas AGRUPACIONES. Las diferencias en la asignación de contratos de acceso por parte del AICM obedeció a las circunstancias propias de cada asignación, y en el caso de EXCELENCIA no se le asignaron UNIDADES porque no es una AGRUPACIÓN y, además, no pudo cubrir la cantidad de UNIDADES que le fueron autorizadas.
- Son improcedentes las conclusiones de que el AICM había aumentado el número de nuevas UNIDADES y las asignó sin seguir un criterio o metodología consistente, haciendo que el SERVICIO DE ACCESO se prestara en condiciones diferentes a las AGRUPACIONES y EXCELENCIA. Se demostró que el AICM no está facultado para aumentar UNIDADES, pues eso le corresponde a la SCT y al AICM le corresponde la asignación de contratos de acceso, y que dicha asignación fue producto de diversas condiciones y circunstancias, como las negociaciones con cada grupo de PERMISIONARIOS que decidieran separarse de SITIO 300, tomando en cuenta la proporcionalidad de cada grupo, tal como lo recomendó la CFC.
- Se asignaron contratos de acceso a zona federal a las personas que obtuvieron la autorización correspondiente por parte de la SCT y se formalizaron dichos contratos bajo las condiciones que el propio AICM fijó como requisito, como que cada nuevo permisionario estuviera incorporado a cualquiera de las AGRUPACIONES, por razones de eficiencia, lo que ha generado la apreciación equivocada de un presunto incremento desproporcional No existen impedimentos para que una persona cambie de agrupación.
- El Consejo de Administración del AICM, según el ACTA, aprobó el acuerdo mediante el cual se cerró el padrón vehicular de taxis en B UNIDADES, las cuales en esa época estaban repartidas entre PORTO TAXI B, SITIO 300 B CONFORT B, NUEVA IMAGEN B EXCELENCIA B y B nuevos contratos individuales que serían distribuidos entre SITIO 300, NUEVA IMAGEN, CONFORT y posteriormente YELLOW CAB. No es factible exigir la existencia de una metodología cuando en realidad no existió un incremento de las UNIDADES, sino que se cubrieron las que hacían falta para completar el número de UNIDADES con las que se cerró el padrón vehicular de dos mil ocho.

Eliminado: siete palabras.

- No había igualdad de condiciones. Cada una de las AGRUPACIONES ha presentado diversas condiciones que impiden darle el mismo trato, como SITIO 300 que fue objeto de señalamientos para que sus PERMISIONARIOS se separaran. EXCELENCIA incumplió con sus obligaciones desde el inicio de su relación contractual con el AICM lo que generó un trato discriminatorio hacia el resto de las AGRUPACIONES, no es posible tener las mismas concesiones para con una persona que sí cumple sus obligaciones contractuales y operativas en comparación de otra que no lo hace.
- No existe "*venta*" del SERVICIO DE TAXI, se trata de un servicio por el que se paga una contraprestación que fue fijada como producto de la negociación entre las partes de cada contrato y que por Ley debe de prevalecer en los términos pactados, hasta que concluya la vigencia de los mismos. La venta del SERVICIO DE TAXI se representa a través de las tarifas al público, resultando paradójico que, incrementándose el número de UNIDADES, nuestras tarifas sean más altas que las de EXCELENCIA y esto se explica porque nuestros PERMISIONARIOS tienen que cumplir con sus obligaciones contractuales, lo que implica un subsidio cruzado al que nuestros PERMISIONARIOS no han tenido acceso y hace que EXCELENCIA preste dicho servicio en distintas condiciones.
- La relación contractual del SERVICIO DE ACCESO sólo existe entre los PERMISIONARIOS y el AICM. El AICM únicamente hace el arrendamiento de espacios para que los PERMISIONARIOS por conducto de las AGRUPACIONES, vendan los boletos respectivos para prestar el SERVICIO DE TAXI.
- Es incorrecto que asignaron nuevos permisos o UNIDADES a las AGRUPACIONES utilizando criterios o metodologías distintas, toda vez que cada persona que obtuvo autorización por parte de la SCT decidió de manera voluntaria a cuál de las AGRUPACIONES afiliarse.
- La integración de los PERMISIONARIOS a las AGRUPACIONES fue, es y será dinámica.
- Respecto del contenido de las cláusulas de los contratos formalizados entre el AICM y los PERMISIONARIOS, ello no implica que se están generando derechos de exclusividad para las AGRUPACIONES que actualmente se encuentran prestando el servicio, puesto que en el caso futuro de un incremento del parque vehicular del AEROPUERTO (más allá de [redacted]) participarían todas aquellas AGRUPACIONES que en ese momento futuro e incierto se encontraran presentes en la operación de dicho servicio; es decir, que no se está restringiendo la incorporación de nuevas AGRUPACIONES.
- A la fecha no se ha verificado algún incremento en el parque vehicular, lo que demuestra que las observaciones respecto de diversas cláusulas de los contratos de acceso a zona federal, calificándolas como restrictivas no tienen fundamento.
- No existe un procedimiento o metodología al cual se haya apegado el AICM para la asignación de nuevas UNIDADES, porque el AICM no asigna UNIDADES ni permisos, y menos a las AGRUPACIONES por que no están facultados para prestar el SERVICIO DE TAXI. Más que metodología, lo que existió fue un criterio informado por el AICM. Es incorrecto que la COFECE afirme que no se cumplió con dicho criterio en los casos de PORTO TAXI, CONFORT y SITIO 300.

Eliminado: tres palabras.

PORTO TAXI no se formó de la escisión de SITIO 300 y no obstante se firmaron contratos individuales con las personas que se integraron a PORTO TAXI. En el caso de CONFORT, se formalizaron diversos contratos de acceso a zona federal contemplando el criterio de proporcionalidad y tomando en cuenta el número de PERMISIONARIOS que conformaban a CONFORT. Los PERMISIONARIOS de esa agrupación decidieron cambiarse a otras AGRUPACIONES, por lo que ésta, a diferencia de las otras, experimentó una involución. Respecto de SITIO 300, los contratos individuales de acceso que se formalizaron con esta agrupación, fueron producto de los permisos que obtuvieron las personas que realizaron su trámite respectivo ante la SCT

- Los PERMISIONARIOS de SITIO 300 decidieron armonizar la relación contractual con el AICM, lo que explica porque de dos mil nueve a dos mil once no se asignaron contratos proporcionalmente a los PERMISIONARIOS de SITIO 300.
- No ha existido igualdad de condiciones entre los PERMISIONARIOS que prestan el SERVICIO DE TAXI. No es factible atribuir a EXCELENCIA características diferentes del resto de los PERMISIONARIOS, puesto que en realidad a EXCELENCIA le son propios los supuestos de las respuestas proporcionadas por el AICM y el Subdirector de Terminal del AICM, razones por demás suficientes para que no fuese considerada respecto de ninguna prerrogativa que pudiera haber concedido o aplicado el AICM.
- Los supuestos incrementos son la asignación proporcional de contratos individuales de acceso respecto del número que se encontraba disponible hasta cubrir el padrón vehicular del AICM, cuya formalización se concretó de manera paulatina en los años siguientes.
- Es intrascendente que para la prestación del SERVICIO DE TAXI sea necesario que cumplan con los mismos requisitos y que tuvieran derechos y obligaciones contractuales similares. Las AGRUPACIONES no tienen permiso de la SCT.
- Es incorrecto que se considere que son dos los instrumentos necesarios para prestar el SERVICIO DE TAXI (el permiso de la SCT y el contrato para el acceso a la zona federal del AEROPUERTO con el AICM), pues con el permiso de la SCT se cuenta con la autorización necesaria y suficiente para circular en las vialidades de acceso al AEROPUERTO.
- La igualdad de condiciones entre todos los PERMISIONARIOS sólo existe de manera formal a manera de simulación por parte de AICM, porque EXCELENCIA recibe trato y condiciones preferenciales respecto de nuestros PERMISIONARIOS.
- Los descuentos que otorgó AICM no se aplicaron exclusivamente a las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO, sino también a las rentas y servicios de luz y agua que se comercializan en el AEROPUERTO; y no se otorgaron únicamente a PERMISIONARIOS, sino también a todos los contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, que cumplieron con los requisitos establecidos para el efecto. Para acceder a los descuentos era necesario estar al corriente en las obligaciones de pago y EXCELENCIA no cumplía con este requisito, lo que hace que no se encontrara en igualdad de condiciones, no sólo respecto del resto de los

PERMISIONARIOS, sino tampoco respecto de los demás contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

- Las quitas que aplicó AICM a los contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales que estuviesen al corriente de sus obligaciones contractuales fueron por tiempo y porcentaje limitado, tales beneficios sólo impactaron de manera marginal uno de los tantos conceptos que integran sus costos de operación y por consiguiente no fueron suficientes para permitir un ajuste a la baja de las tarifas.
- Los descuentos se otorgaron a los PERMISIONARIOS, no a las AGRUPACIONES y estas últimas únicamente recibieron descuentos de las rentas que tenían que pagar por los puntos de venta de boletos. Si un permisionario tenía adeudos, sólo podía acceder a los descuentos hasta que se regularizara al respecto.
- El hecho de que el AICM no haya aportado elementos para justificar las razones por las cuales aplicó los descuentos o quitas en temporalidades distintas, no es suficiente para considerar que nosotros hemos incurrido en alguna conducta reprochable o que esté vinculada con la comisión de prácticas monopólicas de cualquier tipo.
- Los PERMISIONARIOS de NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB obtuvieron un descuento de las contraprestaciones por los porcentajes y plazos establecidos en una política general para todos aquellos contratantes de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.
- La conducta del AICM no tiene como objeto ni genera los efectos señalados en el OPR, pues ni el AICM ni nosotros hemos incurrido en alguna práctica monopólica dentro de la operación del SERVICIO DE TAXI o del derecho del acceso a zona federal, pues no ha implicado un desplazamiento indebido, impedimento sustancial del acceso o condiciones exclusivas a favor de terceros en perjuicio de otros permisionarios.
- Es falso que se hayan incorporado presuntas cláusulas discriminatorias ya que en ninguna parte de los instrumentos jurídicos formalizados entre el AICM y los PERMISIONARIOS se aprecian tales cláusulas; las invocadas en el OPR de ninguna manera impiden el acceso de nuevos permisionarios, ni la incorporación de nuevas agrupaciones, en ninguna parte se pacta exclusividad, tan es así que después del ACTA se creó YELLOW CAB.
- En cuanto a la "*expansión*" de las AGRUPACIONES ya existentes, durante el periodo investigado no existió un crecimiento del padrón vehicular, el AICM no asignaba UNIDADES, sólo complementaba las UNIDADES que faltaban para completar el padrón de vehicular, pero es falso que el AICM, supuestamente coadyuvado por nosotros, fuesen tendientes a impedir que se incorporaran más PERMISIONARIOS ajenos a los ya existentes.
- Al AICM le interesa garantizar la obtención de ganancias por la comercialización del SERVICIO DE ACCESO pero no que con ello se pretenda favorecer a determinadas AGRUPACIONES. No les ha dado ninguna prerrogativa a nuestros PERMISIONARIOS como para que se pueda interpretar que existen condiciones diferentes o de ventaja en comparación con el resto de PERMISIONARIOS.

- El AICM no tiene poder sustancial en el SERVICIO DE ACCESO ni poder en el eslabón subsecuente de la cadena productiva mediante el otorgamiento de permisos del SERVICIO DE TAXI porque su expedición le compete a la SCT.
- No hay arreglos provocados por las supuestas cláusulas discriminatorias y es incorrecto que por eso no existan incentivos para que las AGRUPACIONES ofrezcan mejores servicios a los usuarios finales. Son afirmaciones subjetivas e improcedentes, porque en ningún momento se acreditó la calidad del SERVICIO DE TAXI. Es improcedente que la asignación del incremento del padrón vehicular deba realizarse por los méritos del desempeño de las AGRUPACIONES, ya que no existen parámetros ni fundamentos para que se pudieran hacer exigibles tales supuestos por que no prestamos el SERVICIO DE TAXI.
- Es falso que las presuntas cláusulas discriminatorias garanticen a las AGRUPACIONES mantener su participación de mercado sin competir por ella.
- Es infundado el "*problema de compromiso*" ya que la división de SITIO 300 dio origen a nuevas AGRUPACIONES y es lógico que no tuviera que licitarse ni efectuarse procedimiento alguno para la asignación de esos contratos.
- Es falso que con la entrada de un nuevo participante en el SERVICIO DE TAXI se haya originado el "*problema de compromiso*". Si el AICM hubiera tomado acciones para excluir a EXCELENCIA y enviar un mensaje a los interesados en prestar el SERVICIO DE TAXI de que los ya existentes tendrían un mejor posicionamiento respecto a los nuevos entrantes, EXCELENCIA habría sufrido graves perjuicios en su operación, lo cual no ocurrió porque siguió operando.
- Es falso que al existir un mayor número de oferentes en el SERVICIO DE TAXI nuestros PERMISIONARIOS tengan el incentivo de exigir al AICM una reducción en su contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO, porque nunca se ha hecho esa reducción, sino que se ha actualizado la contraprestación. Los descuentos o quitas que se aplicaron en su oportunidad, no pueden ni deben ser considerados como una disminución de tal contraprestación porque fueron temporales y previo cumplimiento de requisitos aplicables.
- No hay "*problema de compromiso*" porque de mayo de dos mil seis a septiembre de dos mil diez los PERMISIONARIOS de SITIO 300 prestaron el SERVICIO DE TAXI al amparo de su permiso de la SCT, y sin contrato alguno, lo cual indica que los contratos no son necesarios para la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- El "*problema de compromiso*" se actualizó cuando el AICM decidió exentar a EXCELENCIA del cumplimiento de sus obligaciones contractuales.
- EXCELENCIA nunca ha solicitado asignación adicional de contratos de acceso ni que se aumente su padrón vehicular, nunca ha operado con la totalidad de las unidades que le fueron autorizadas y además no ha efectuado los pagos que le corresponden.

- Se han incorporado nuevos PERMISIONARIOS a las AGRUPACIONES por cuestiones de eficiencia y operatividad y al hecho de que es prácticamente imposible que una persona física por si misma esté en posibilidad de prestar el SERVICIO DE TAXI, debido a la infraestructura y logística que se requiere para ello, sin que ello implique cualquier violación a la LFCE.
- Las acciones del AICM de otorgar descuentos y completar las UNIDADES del padrón de ninguna manera implican acciones para restablecer o mantener su reputación en el mercado del SERVICIO DE ACCESO en lo que a nosotros concierne.
- El AICM otorgó los descuentos por casos fortuitos respecto de los que no tiene control.
- La asignación de contratos de acceso a zona federal con posterioridad a la subasta pública SP-03/2008 no se hizo en igualdad de condiciones porque éstas no existían, pues nuestros PERMISIONARIOS no estaban en igualdad de condiciones con respecto a EXCELENCIA. Por eso es falso que se haya creado una incertidumbre de la condiciones del MERCADO RELEVANTE y que el ingreso de un nuevo permisionario (competidor) hiciera que el AICM tuviera motivos para restaurar las hipotéticas condiciones de igualdad que nunca se dieron.
- Ni las actuaciones del AICM, ni las nuestras se adecuan al supuesto previsto en el artículo 10 fracción X de la LFCE porque nunca se impidió la incorporación y operación de EXCELENCIA ni de ningún otro permisionario, y menos se establecieron ventajas exclusivas en favor de nuestros PERMISIONARIOS, de ahí que no hay daño al proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI.
- La prestación del SERVICIO DE TAXI es sólo la transportación de pasajeros a su destino, que es realizada por los PERMISIONARIOS sin intervención de nadie más, en tanto que la operación del SERVICIO DE TAXI es necesaria para alcanzar ese objetivo, lo que implica muchas acciones que realizamos como agrupación por razones de eficacia y eficiencia.
- Somos intermediarios entre el AICM y nuestros PERMISIONARIOS para facilitar la relación entre el AICM y los PERMISIONARIOS, sin que nosotros podamos actuar de manera independiente a la de nuestros PERMISIONARIOS, sobre todo si se considera la imposibilidad de que el AICM mantenga una relación directa e independiente con cada PERMISIONARIO.
- Los convenios "*PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES DE OPERACIÓN* [...]" que hemos celebrado con el AICM, así como los convenios de acceso a zona federal de nuestros PERMISIONARIOS acreditan que no contribuyen al origen y permanencia de actos con el objeto y posible efecto contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, sino que fueron instrumentados para establecer los términos y condiciones en que se tiene que prestar el SERVICIO DE TAXI.
- Las relaciones contractuales de AICM con nosotros y con nuestros PERMISIONARIOS de ninguna manera contribuyen al origen y permanencia de actos con el objeto y posible efecto contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia al desplazar e impedir el acceso de otros agentes económicos en el SERVICIO DE TAXI.

- En la cláusula B de nuestros convenios con el AICM se establecieron los parámetros para el supuesto aumento del padrón vehicular, lo que a la fecha no ha ocurrido, pero si ocurriera, sería aplicable para todas las AGRUPACIONES que a la fecha estuvieran operando en el AICM.
- Aunque todas las AGRUPACIONES pudieran hacer valer las cláusulas sobre el aumento de UNIDADES, dicha reclamación solo podrá hacerse por las agrupaciones que, en el momento en que ocurra el incremento del padrón vehicular, estén operando el SERVICIO DE TAXI. Es decir, antes de que se actualice tal supuesto, no existe impedimento para que se constituyan o conformen agrupaciones diversas a las existentes.
- Con la cláusula B no se está perpetuando la presencia en el mercado de las AGRUPACIONES porque esa cláusula no limita la constitución de otra u otras agrupaciones. De enero de dos mil seis a febrero de dos mil nueve, se han creado diversas AGRUPACIONES.
- Es equivocado que las condiciones negociadas por nosotros hayan terminado en mayor o menor medida plasmadas en los contratos que celebramos con el AICM.
- Lo pactado entre el AICM y las AGRUPACIONES fue únicamente a efecto de establecer un mecanismo de futura asignación para las agrupaciones que estén operando cuando ocurra tal incremento, el cual no ha ocurrido.

Por otra parte, el AICM manifestó lo siguiente:[2219]

- El mercado relevante debió corresponder a la oferta del servicio por mi parte --en forma directa o indirecta- y la demanda de dicho servicio por parte de los usuarios que deseen un medio de transporte que los conduzca a un punto de destino a cambio de un precio.
- El permiso de la SCT deriva de un acto de autoridad y no de la conducta de un agente económico interesado en la producción y venta de una mercancía, porque el otorgamiento de permisos no se basa en consideraciones económicas y la SCT no actúa como agente económico al otorgar permisos, porque éstos no son mercancías sujetas a reglas de mercado.
- Conforme a la normatividad vigente estoy obligado a brindar los servicios aeroportuarios, entre los que se incluye el SERVICIO DE ACCESO, y de esa obligación se desprende que también estoy obligado a prestar el SERVICIO DE TAXI, por mí mismo o a través de terceros.

  De mi parte el SERVICIO DE TAXI es un proceso productivo que puedo llevar a cabo con mis propios activos y personal o mediante la contratación de terceros; y puedo tomar la decisión de integrar el proceso productivo de la forma que considere cumple mejor con la ley que debo observar. El esquema bajo el cual he integrado el proceso productivo del SERVICIO DE TAXI debe considerarse como una decisión de organización interna y no bajo la óptica de un mercado relevante en el que soy oferente y los terceros demandantes, y por el cual proceden a la compraventa del SERVICIO DE ACCESO. Es erróneo delimitar al MERCADO RELEVANTE como lo

[2219] Folios 37927 a 37941.

Eliminado: cuatro palabras.

definió la AI, pues el SERVICIO DE ACCESO es una parte integral de un proceso productivo que diseño para cumplir con mi obligación de proveer el transporte a los usuarios.

- Mi decisión de otorgar el SERVICIO DE ACCESO para materializar el SERVICIO DE TAXI no se fincó en obtención de ganancias extra-normales, sino en mi obligación legal de proveer un servicio a los usuarios (mismo que yo podría prestar directamente) y que tiene efectos en el resto de servicios que presto.
- La opinión que emito a la SCT para la obtención de permisos no es vinculante por lo que no se puede decir que mi opinión sobre su otorgamiento me da poder sustancial.
- En cuanto a los permisos para acceder a mis instalaciones y ofrecer el SERVICIO DE TAXI con origen en el AICM, por ser un concesionario tengo la facultad de otorgar el contrato aplicable a quien mejor convenga a mi mandato.
- Es irracional hacer un análisis de competencia de una relación contractual que se organiza al interior de un mismo grupo de interés económico y no debe considerarse a tal relación como un mercado relevante.
- Es inapropiado e incorrecto que como soy el único oferente de los permisos en el SERVICIO DE ACCESO entonces me ubico en la definición de agente económico con poder sustancial. El análisis de la relación contractual que da lugar a la conformación de un mismo grupo de interés económico no tiene las características que definen un mercado relevante en el que se realizan transacciones entre entes independientes entre sí.
- No soy el único aeropuerto y existen diversos aeropuertos en el país en los cuales los oferentes del SERVICIO DE TAXI podrían prestar dicho servicio, los permisos de la SCT no se deben entender necesaria y exclusivamente vinculados al AEROPUERTO.
- Es necesario evaluar la racionalidad económica del agente que quiere cometer una práctica monopólica relativa para fortalecer su poder en el mercado relevante y/o conseguir o reforzar su poder en un mercado relacionado.
- El poder sustancial se ejerce para fijar precios o restringir el abasto de manera unilateral a fin de mantener o acrecentar ganancias extra-normales a costa del consumidor. La AI no demostró que haya tenido como objeto conseguir ganancias extra-normales con las conductas imputadas.
- La disminución del IHH es contraria a la hipótesis de una estrategia para mantener mi poder sustancial y que extraje rentas extra-normales, porque un mayor número de UNIDADES haría que hubiera mayor competencia en el mercado relacionado, y por lo tanto, en menores posibilidades de extraer dichas rentas por mi parte.
- No tengo poder sustancial porque no presto el SERVICIO DE TAXI, así que no tengo ningún incentivo para realizar una práctica monopólica relativa, no obtengo ningún beneficio con ello y no debe considerase que el trato a EXCELENCIA haya sido resultado de una medida particular aplicada con fines anticompetitivos. Sólo concedí descuentos a las AGRUPACIONES que operan

en el AICM por las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO, pero EXCELENCIA y yo nos encontramos en litigio desde dos mil nueve.

- Las decisiones de otorgar descuentos se sustentan en el criterio de que las AGRUPACIONES o los PERMISIONARIOS no tuvieran adeudos conmigo, y EXCELENCIA no calificaba para obtener dichos descuentos. Los descuentos que apliqué por las contingencias de salud y paro de labores de MEXICANA fueron de carácter general a los prestadores de servicios por lo que no puede considerarse como una discriminación de trato de mi parte.

  Si le otorgaba descuentos a EXCELENCIA, a pesar de sus adeudos, entonces sí habría una discriminación de trato al resto de prestadores del AEROPUERTO y además hubiera sentado un precedente que podría motivar a otros PERMISIONARIOS a seguir una conducta de incumplimiento de pago con resultados perjudiciales para mi operación.

- La forma en que fueron aplicados los descuentos fue una respuesta práctica a la situación particular de las AGRUPACIONES sin que ello implique una política de ventajas discriminatorias para favorecer a algún agente económico sobre otro para desplazarlo. De hecho, los descuentos en las contraprestaciones de las AGRUPACIONES no son una estrategia para extraer rentas extra-normales.

- Excluir de la aplicación de descuentos a quienes incumplen es una decisión lógica y coherente, pues los incumplimientos generan costos operativos en litigios encaminados a recuperar o hacer cumplir las obligaciones omitidas. Por tanto, negocié con EXCELENCIA el pago de su incumplimiento y eso es incompatible con la hipótesis de buscar desplazarlo indebidamente.

- EXCELENCIA no se encuentra en igualdad de condiciones respecto a los otros PERMISIONARIOS porque tiene adeudos y litigios conmigo, y para considerar que una conducta se adecua a los requisitos que establece el artículo 10 fracción X de la LFCE, es necesario que los agentes económicos se encuentren en igualdad de condiciones.

- Mi relación con los proveedores del SERVICIO DE TAXI debe considerarse como una relación de organización administrativa interna del AICM para conformar un proceso productivo y no como un mercado relevante.

- Soy el menos interesado en que se reduzca la dinámica competitiva del SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO, que se traduzca en un servicio de menor calidad o que la prestación del mismo sufra una disrupción, porque ese servicio es mi responsabilidad y porque afecta la percepción que los usuarios tienen del nivel del servicio de todo el AEROPUERTO.

- El análisis económico de mi conducta discriminatoria debió tomar en cuenta los siguientes elementos: (i) si apliqué tal conducta porque veía en EXCELENCIA un riesgo en mi supuesto poder de mercado como oferente del SERVICIO DE ACCESO, de tal manera que acotara mi capacidad de fijar precios y/o restringir el abasto del acceso y que implicaría el riesgo de minar cualquier renta extra-normal que estuviera obteniendo por el ejercicio de mi poder sustancial; y/o (ii) si consideraba que la participación de EXCELENCIA como proveedor del SERVICIO DE TAXI minaba

mi supuesto poder de mercado o me impedía adquirir poder en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI. En el OPR no se observa análisis que demuestre lo señalado y tampoco se acredita que, como tengo poder sustancial en el supuesto mercado del SERVICIO DE ACCESO, obtengo o puedo obtener rentas extra-normales.

- El OPR no hizo algún análisis económico de las características de las contraprestaciones a cargo de las AGRUPACIONES para el acceso al AEROPUERTO y de los descuentos otorgados por mí que sean consistentes con las afirmaciones de la AI respecto a mi supuesta intención de impedir el acceso y expansión de EXCELENCIA. De hecho, no se desprende que las conductas que me atribuyen tengan por objeto o efecto mantener mi poder sustancial y afectar el proceso de competencia.
- Los niveles de las contraprestaciones, así como los descuentos concedidos, tendrían el efecto de que yo percibiera menos ingresos y utilidades por el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI y me impedirían tener ganancias extra-normales, por lo que no es racional para mí "*desplazar*" al que paga más y "*beneficiar*" al que paga menos.
- La teoría del daño de la AI no cumple con los siguientes requisitos: (i) no es consistente en su lógica interna; (ii) no es consistente con los incentivos que los agentes económicos enfrentan; y (iii) no es consistente con la evidencia empírica disponible.
- La teoría del daño del OPR no es consistente en su lógica interna porque se formulan dos hipótesis distintas de daño a la competencia que no pueden ocurrir de manera simultánea. En la supuesta exclusión vertical, la supuesta preservación o incremento de poder sustancial sólo se justifica si el agente económico participa directamente en el mercado relacionado "aguas abajo" donde se utiliza el insumo que controla el mercado "aguas arriba".
- Entre los hechos del OPR que son incompatibles con la teoría del daño se encuentran: (i) el otorgamiento de descuentos es inconsistente con los incentivos para mantener o fortalecer poder sustancial; (ii) el desplazamiento de un proveedor del SERVICIO DE TAXI sólo es compatible con un argumento: proteger o incrementar rentas extra-normales si yo fuera accionista o participara directamente en la prestación del SERVICIO DE TAXI.
- La teoría del daño no es compatible con la evidencia de la entrada de nuevos PERMISIONARIOS. Posteriormente al inicio de operaciones de EXCELENCIA incluso se creó una agrupación: YELLOW CAB. No se explica la racionalidad o incentivos que tuve para desplazar o excluir a EXCELENCIA pero no a los PERMISIONARIOS de CONFORT, NUEVA IMAGEN o YELLOW CAB que comenzaron a prestar el SERVICIO DE TAXI un mes antes que EXCELENCIA.
- No tengo la capacidad para impedir el acceso a otros agentes económicos a la prestación del SERVICIO DE TAXI, quien otorga el permiso de la SCT y sólo emito una opinión, sin que la SCT deba tomarla en cuenta o verse influenciada en su decisión por la misma. No hay evidencia de que yo le haya negado el SERVICIO DE ACCESO a algún permisionario. Si por la falta de demanda

EXCELENCIA nunca pudo utilizar la totalidad de UNIDADES, resulta absurdo pensar que haya solicitado el acceso a mis instalaciones de un mayor número de UNIDADES.

- La teoría del compromiso (*commitment problem*) del OPR no es pertinente ni está sustanciada respecto a mi conducta con relación al otorgamiento del contrato que facilita el acceso a las AGRUPACIONES. Para que fuese aplicable la teoría del compromiso del OPR, se tuvo que demostrar que las AGRUPACIONES obtienen rentas extra-normales por sus servicios y que gran parte de dichas rentas me las transfieren para que yo también disfrute de ellas, que son características de un agente con poder sustancial.
- El OPR no analiza las ganancias que obtienen o pudieran obtener los taxistas una vez descontados los pagos por el SERVICIO DE ACCESO, combustible, mantenimiento de vehículos, pagos de sueldos u otros gastos de operación, mismos que debieron evaluarse para ver si los taxistas obtienen ganancias extra-normales que me transfieren a través de las contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO.
- La teoría del "*problema de compromiso*" no es compatible con los hechos analizados; por el contrario, el efecto del incentivo de corto plazo de permitir el acceso a nuevos competidores sería pro-competitivo, al incrementar el número de proveedores del sector final.
- Una vez que acordé los contratos por el SERVICIO DE ACCESO con las primeras AGRUPACIONES no existió inconsistencia temporal y mi estrategia maximizadora es permitir la entrada de nuevos competidores. La AI no explica cómo o bajo qué lógica se verán mermadas mis ganancias una vez firmados los contratos con las AGRUPACIONES, ya que éstas no pueden negociar el pagar un monto inferior por contraprestación y suponiendo que fuese así, la AI no explica cómo o bajo qué elementos podría ser dicha "*renegociación*".
- La AI confunde los objetivos y las implicaciones de la teoría del problema de compromiso cometiendo el error de señalar que estoy dispuesto *ex post* a sacrificar mis ganancias para "*restablecer las condiciones o compromisos originales*". Lo anterior no es una estrategia racional y maximizadora de un agente con poder sustancial.
- Para mí es irrelevante restablecer las condiciones originales porque una vez acordadas las contraprestaciones con las AGRUPACIONES, el que entre un nuevo proveedor no afecta mis ingresos, sino que incluso se incrementan (v.g. hay un nuevo agente económico que paga la contraprestación por acceder a mis instalaciones).
- La teoría económica de la AI para sustentar la afectación al proceso de competencia es errónea pues además de ser inconsistente en su lógica interna, no se ajusta a los hechos. Por el contrario, en el OPR sólo se planteó un argumento teórico que no se ajusta a los hechos analizados ni a los posibles efectos que tendría una situación de problema de compromiso de ser realmente la dinámica existente entre las AGRUPACIONES y yo.
- La existencia de un trato discriminatorio, a la luz de una situación donde el agente con poder sustancial enfrenta un problema de compromiso, no puede ser considerada anticompetitiva o

dañina para el bienestar del consumidor ya que el mismo trato discriminatorio impide el ejercicio del poder sustancial.

- La información del OPR no permite sustanciar o siquiera presumir que he decidido excluir a EXCELENCIA para que los precios y una supuesta rentabilidad extra-normal del SERVICIO DE TAXI no disminuyan mi beneficio de esas rentas extra-normales que estén derivando a los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES que concurren en el mercado.
- La AI es omisa en explicar cómo es que puedo eliminar el "*problema de compromiso*" (v.g., convencer a las AGRUPACIONES de que no entraran nuevos PERMISIONARIOS) cuando la SCT o la COFECE mediante opinión o resolución pueden orillarme a permitirlo.
- Para validar el supuesto objeto o efecto anticompetitivo y en particular, la supuesta intención de impedir sustancialmente el acceso a ciertos agentes económicos y otorgar ventajas exclusivas a otros agentes, la AI tendría que haber analizado el efecto de las supuestas conductas en mis resultados de operación como tal.
- Como oferente del SERVICIO DE TAXI, EXCELENCIA presenta una conducta distinta al resto de oferentes, pues: a) ha incumplido consistentemente con los pagos y mantiene una deuda sustantiva; b) su contrato ha sido rescindido; c) el contraste con los descuentos otorgados a otros oferentes se deriva de un conflicto de negocios y no de una política de discriminación de mi parte contra EXCELENCIA, y d) las cláusulas de los convenios por las cuales se determina el esquema para otorgar contratos adicionales a agentes económicos que deseen ampliar su flotilla corresponde a un esquema de organización interna y eficiencia transaccional. El esquema de ampliación de contratos de acceso por mi parte en última instancia a EXCELENCIA no le causó afectación ya que debido a su plan de negocios fallido nunca operó con el cien por ciento de su flotilla autorizada; por ello resulta incongruente plantear que el esquema aplicado para otorgar más contratos de acceso discriminó a EXCELENCIA.
- La discriminación de trato como práctica monopólica relativa debe configurarse a partir de que el agente económico que comete la conducta busca acrecentar o fortalecer su poder sustancial en el mercado relevante y/o en mercados relacionados para extraer rentas extra-normales a costa, en última instancia, de los consumidores.
- Debe ser el proceso de competencia y libre concurrencia en el mercado del SERVICIO DE TAXI el centro de análisis en función de la eficiencia con la que yo, en conjunto con los taxistas, concurrimos como oferentes ante la demanda de los consumidores finales.

EXCELENCIA señaló:[2220]

- Cuando el AICM contestó el OPR no desvirtuó las imputaciones por la realización de las conductas antes señaladas. Por el contrario, confesó haberlas realizado y pretendió justificar por qué las ha perpetuado.

[2220] Folios 37942 y 37943.

- En la contestación al OPR el AICM pretendió establecer que el mercado relevante que se definió en el OPR no era el correcto, pero no formuló razonamientos para desvirtuar esa definición y se limitó a ofrecer una prueba pericial en Economía.
- La pericial del AICM es improcedente y no debe ser analizada ni valorada porque los integrantes del PLENO ya son expertos en Economía y no requieren del auxilio técnico de un especialista para saber qué es una práctica monopólica relativa como se planteó en la prueba pericial; admitir lo contrario es tan absurdo como aceptar que un juez de amparo valore una prueba pericial de un licenciado en derecho sobre una causal de improcedencia.

  En ningún caso la prueba pericial puede tener el objeto de esgrimir nuevos argumentos de defensa ni mejorar los hechos para desvirtuar las imputaciones del OPR.

  Así, las afirmaciones del PERITO no pueden aportar nada adicional ni mejorar los argumentos de la contestación al OPR, como pretende el AICM. Además, ni el AICM ni el PERITO desvirtuaron la definición de mercado relevante del OPR, ni el poder sustancial del AICM en dicho mercado.
- La LFCE no exige que se acredite el motivo de la realización de una conducta prohibida, ni que se acredite que la motivación deba tener una lógica económica, una conducta es sancionable incluso por su efecto potencial.
- El AICM no argumentó ni acreditó que con la realización de las conductas prohibidas que se le imputaron, y que confesó haber realizado se hayan generado ganancias en eficiencia.

Al respecto, los alegatos tienen por objeto que los emplazados expongan las razones de hecho y de derecho en defensa de sus intereses jurídicos, pretendiendo demostrar al juzgador que las pruebas desahogadas confirman su mejor derecho.[2221]

[2221] Resulta aplicable la siguiente jurisprudencia emitida por el PJF: "***ALEGATOS DE BIEN PROBADO EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SU CONCEPTO, SIGNIFICADO Y CONFIGURACIÓN***. *En todo procedimiento existen, generalmente, dos etapas perfectamente diferenciables: la de instrucción (que abarca todos los actos procesales) y la de conclusión o resolución; dividiéndose a su vez la instrucción en tres fases: postulatoria o expositiva (que permite instruir al juzgador en la litis a debate), probatoria (que tiene la finalidad de llegar al conocimiento objetivo de la controversia mediante los elementos que ofrecen las partes para acreditar sus posiciones contrapuestas, fase que cuenta con sus estadios de ofrecimiento, admisión, preparación y desahogo) y preconclusiva, integrada por los alegatos o conclusiones de las partes. En ese orden de ideas, se advierte, aunque sea de una manera muy general, que* ***los alegatos son las argumentaciones verbales o escritas que formulan las partes una vez concluidas las fases postulatoria y aprobatoria; en una acepción general, se traduce en el acto realizado por cualquiera de las partes mediante el cual se exponen las razones de hecho y de derecho en defensa de sus intereses jurídicos, pretendiendo demostrar al juzgador que las pruebas desahogadas confirman su mejor derecho y no así los argumentos y probanzas de su contraparte. En este sentido, alegar de bien probado significa el derecho que asiste a cada parte en juicio para que en el momento oportuno recapitule en forma sintética las razones jurídicas, legales y doctrinarias que surgen de la contestación de la demanda y de las pruebas rendidas en el juicio.*** *Así, la exposición de alegatos en el juicio contencioso administrativo, no tiene una forma determinada en las leyes procesales, pero debe tenerse en cuenta que se configura con la exposición metódica y razonada de los hechos afirmados en la demanda, las pruebas aportadas para demostrarlos, el valor de esas pruebas, la impugnación de las pruebas aportadas por el contrario, la negación de los hechos afirmados por la contraparte, las razones que se extraen de los hechos probados, y las razones legales y doctrinarias que se aducen a favor del derecho invocado* [énfasis añadido]". Registro: 172,838. (J) Novena Época. T.C.C. S.J.F. y su Gaceta. Tomo: XXV, Abril de 2007. Tesis: I.7o.A. J/37. Página: 1341.

Luego entonces, si en vía de alegatos AICM, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI medularmente expusieron los mismos argumentos contenidos en su contestación al OPR (o en las contestaciones de otros emplazados), en virtud de que dichos argumentos ya fueron atendidos en la presente resolución, por economía procesal téngase por aquí reproducidas las respuestas correspondientes a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Asimismo, los alegatos presentados que refieren situaciones distintas no alegadas en la contestación al OPR no forman parte de la materia del asunto.[2222]

VI. ACREDITACIÓN DE LA PRÁCTICA

Una vez analizados los argumentos de las emplazadas y valoradas las pruebas y elementos de convicción que obran en el EXPEDIENTE, esta COFECE concluye que existen elementos de convicción suficientes que acreditan la comisión de una práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

A continuación, se realizará el análisis de las conductas descritas en el OPR, a la luz de los elementos contenidos en la sección "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de la presente resolución, para determinar si las mismas encuadran en el supuesto normativo de las prácticas monopólicas relativas contenidas en la LFCE.

De ese modo, para que se actualice el supuesto normativo contenido en el artículo 10, fracción X de la LFCE, de conformidad con el propio artículo, es necesario en primera instancia comprobar los supuestos a que se refieren los artículos 11, 12 y 13 de dicho ordenamiento; por ello, se analizarán primero esos supuestos, ya que su acreditación debe ser previa, pues se trata de un requisito de procedencia.

En este orden de ideas, de manera general, se indica que el artículo 11 de la LFCE determina dos requisitos para considerar que las prácticas monopólicas indicadas en el artículo 10 de dicho ordenamiento se consideren violatorias. Deberá comprobarse que: **(i)** el agente económico que la realiza tiene poder sustancial sobre el mercado relevante, y **(ii)** la práctica se realice respecto de bienes o servicios que corresponden a ese mercado relevante. Por su parte, los artículos 12 y 13 de la LFCE

[2222] Véase el criterio contenido en la tesis de rubro: "***ALEGATOS EN EL JUICIO FISCAL, LA OMISION DE CONSIDERARLOS EN LA SENTENCIA NO ES VIOLATORIA DE GARANTIAS.*** *El hecho de que el artículo 235 del Código Fiscal de la Federación disponga que los alegatos presentados en tiempo deben ser considerados al dictar la sentencia, la omisión de considerarlos de ninguna manera implica violación de garantías, en virtud de que en los alegatos sólo se exponen razones tendientes a ilustrar al juzgador sobre la litis planteada, pero no constituyen parte de ella, sino que ésta (la litis) se integra únicamente con la demanda y contestación y, en el caso de una negativa ficta, además con la ampliación de la demanda y la contestación a esa ampliación, ya que la obligación de resolver se limita a la litis no a los alegatos. Por tanto, como lo aduce en* ***los alegatos no trasciende al resultado del fallo que dicta*** *la Sala Fiscal porque, como ya se dijo,* ***no forman parte de la litis,*** *aun* ***cuando la omisión de tomarlos en cuenta*** *en la sentencia implica una transgresión al artículo 235 del Código invocado, tal circunstancia* ***al no trascender al resultado del fallo no se traduce en violación a las garantías de legalidad y seguridad jurídica*** *consagradas en los artículos 14 y 16 constitucionales* [énfasis añadido]". Registro: 391,708, Jurisprudencia, Octava Época. T.C.C. Apéndice de 1995. Tomo III, Parte T.C.C. Tesis: 818. Página: 624.

determinan las consideraciones para determinar el mercado relevante y el poder sustancial, respectivamente.

A. DETERMINACIÓN DEL MERCADO RELEVANTE

En el OPR se concluyó que el mercado relevante es el del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI. En ese aspecto, el artículo 12 de la LFCE indica lo siguiente:

> "*Artículo 12.- Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:*
>
> *I.- Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución;*
>
> *II.- Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;*
>
> *III.- Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados; y*
>
> *IV.- Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos*".

Respecto de las fracciones I a IV del artículo 12 de la LFCE.

Por lo que hace a la fracción I del artículo 12 de la LFCE, el AICM es el único agente económico que puede ofrecer el SERVICIO DE ACCESO, pues es el único que cuenta con la CONCESIÓN para la explotación y administración del AEROPUERTO. En este tenor, no hay otro agente económico que cuente con otra concesión respecto del AEROPUERTO y que pueda prestar el SERVICIO DE ACCESO.

En virtud de lo anterior, no hay sustitutos por el lado de la oferta, ya que normativamente no puede haber otro proveedor del SERVICIO DE ACCESO. Adicionalmente, tampoco hay sustitutos por el lado de la demanda, pues el SERVICIO DE ACCESO solo es necesario cuando el SERVICIO DE TAXI tiene como origen el AEROPUERTO, en cuyo caso, derivado de la normatividad y la CONCESIÓN, tampoco existen posibilidades de sustitución.

Por lo que hace a las fracciones II y III del artículo 12 de la LFCE, al ser el AICM el único proveedor del SERVICIO DE ACCESO, se concluye que no es posible abastecer el MERCADO RELEVANTE desde otros lugares, pues dicho servicio está circunscrito exclusivamente al AEROPUERTO, por lo que cualquier persona que desee prestar el SERVICIO DE TAXI, deberá hacerlo respecto del AEROPUERTO sin tener la posibilidad de acudir a algún otro. Así, el SERVICIO DE ACCESO no es un servicio que sea susceptible de costos de distribución ni requiere de insumos relevantes, complementos, y sustitutos de otras regiones o del extranjero.

Por lo que hace a la fracción IV del artículo 12 de la LFCE, existen diversas restricciones normativas que colocan al AICM como el único oferente del SERVICIO DE ACCESO; dichas restricciones están establecidas en los artículos 46 y 48 de la LA; 54 y 55 del RLA; 47 de la LCPAF y 28 del RAFSA

que a su vez otorgan al AICM facultades exclusivas de explotación en virtud de su calidad de concesionario del AEROPUERTO.

En virtud de lo anterior, tal como se indicó en el OPR y como se ha demostrado a lo largo de la presente resolución, el MERCADO RELEVANTE es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

B. DETERMINACIÓN DE PODER SUSTANCIAL

El OPR indicó los elementos que consideró la AI para determinar que el MERCADO RELEVANTE es el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI.[2223] De conformidad con el análisis realizado en la sección "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de la presente resolución, se concluye que existen elementos de convicción en el EXPEDIENTE para aseverar que el AICM es un agente económico que tiene poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE sin que los argumentos del AICM hayan sido suficientes para desvirtuar tal conclusión.

El artículo 13 de la LFCE dispone lo siguiente:

> "*Artículo 13. Para determinar si uno o varios agentes económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones de competencia, competencia efectiva, existencia de poder sustancial en el mercado relevante u otras cuestiones relativas al proceso de competencia o libre concurrencia a que hacen referencia ésta u otras leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, deberán considerarse los siguientes elementos:*
>
> *I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder;*
>
> *II.- La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;*
>
> *III.- La existencia y poder de sus competidores;*
>
> *IV. Las posibilidades de acceso del o de los agentes económicos y sus competidores a fuentes de insumos;* [...]".

Respecto a las fracciones I a IV del artículo 13 de la LFCE.[2224]

Por lo que hace a la fracción I del artículo 13 de la LFCE, al ser el AICM el único agente económico facultado para proveer y proporcionar el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI su participación en el MERCADO RELEVANTE es total, pues no tiene competidores que puedan contrarrestar su capacidad de fijar precios o restringir el abasto. Esa participación total se refleja también en el hecho que es el único agente económico que puede usar y dar en arrendamiento las

---

[2223] Páginas 30 a 35 del OPR.

[2224] No se realizó el análisis de la fracción V del artículo 13 de la LFCE dado que el propio OPR señaló que "*no se observa algún comportamiento reciente de AICM que otorgue algún indicio adicional que hubiera sido necesario para determinar que tiene poder sustancial en el mercado relevante*"; asimismo, respecto de la fracción II del artículo 13 del RLFCE, el OPR consideró respecto de la primera, que no era aplicable, por lo cual tampoco se analizó en el apartado de valoración de pruebas.

superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de acceso, uso y/o de paso sobre las mismas, y tiene la facultad de fijar una contraprestación por ello, derivado de la CONCESIÓN.

Respecto de la fracción II del artículo 13 de la LFCE, la barrera que impide la entrada a nuevos competidores en el mercado del SERVICIO DE ACCESO es de carácter normativo; esto es, la CONCESIÓN. En consecuencia, la CONCESIÓN es en sí misma una barrera infranqueable; por lo que, en términos de la fracción III del artículo 12 del RLFCE, debe considerarse como una barrera a la entrada de competidores al SERVICIO DE ACCESO, pues no hay un mercado alternativo.

Asimismo, toda vez que corresponde al AICM opinar respecto a la asignación de permisos para la prestación del SERVICIO DE TAXI que realiza la SCT, y la opinión favorable del AICM es indispensable para que la SCT otorgue el permiso correspondiente a aquellos que pretendan convertirse en prestadores del SERVICIO DE TAXI, ello es también una barrera absoluta para entrar al MERCADO RELEVANTE pues el AICM es el único agente económico que puede dar esa opinión favorable y posteriormente autorizar a personas físicas o morales para que las UNIDADES propiedad de éstas puedan entrar y circular en el AEROPUERTO con la finalidad de prestar SERVICIO DE TAXI. Así, no existe la posibilidad de que algún otro agente económico pueda emitir la opinión respectiva, y por tanto, ello constituye una barrera a la entrada, lo que confiere al AICM la posibilidad de determinar quiénes pueden o no prestar el SERVICIO DE TAXI en el AEROPUERTO.

Respecto de la fracción III del artículo 13 de la LFCE, al ser el AICM es el único agente económico que presta el SERVICIO DE ACCESO en virtud de la CONCESIÓN, por definición AICM no tiene competidores en el MERCADO RELEVANTE.

Finalmente, respecto de las fracciones I y III del artículo 13 del RLFCE, el AICM tiene un posicionamiento total respecto del SERVICIO DE ACCESO pues es el único proveedor, lo que provoca que los consumidores no puedan acudir a algún otro proveedor de ese servicio, pues el mismo, en virtud de la CONCESIÓN, no existe.

En este aspecto, de conformidad con el multicitado título de concesión otorgado por la SCT al AICM, así como del análisis probatorio en el que sustenta la determinación del MERCADO RELEVANTE, el AICM es el concesionario autorizado por la legislación vigente para proveer el SERVICIO DE ACCESO para prestar el SERVICIO DE TAXI. En otras palabras, existe una restricción normativa que posiciona al AICM como único proveedor de los servicios referidos en el AEROPUERTO y no es posible que los demandantes del SERVICIO DE ACCESO; es decir, los prestadores del SERVICIO DE TAXI, soliciten que se satisfaga dicha demanda mediante otro concesionario.

C. ACTUALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL ARTÍCULO 10, FRACCIÓN X DE LA LFCE

Tal como se indicó en el OPR la práctica monopólica imputada al AICM versó sobre la realización de dos conductas, las cuales se adecuan al supuesto normativo previsto en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, consistentes en:

(1) El establecimiento de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI; la cual se puede dividir, a su vez, en dos apartados:

a. El establecimiento de cláusulas discriminatorias en los convenios (incluyendo los convenios modificatorios) entre AICM con los PERMISIONARIOS y AGRUPACIONES en materia del incremento proporcional al número de UNIDADES que estén prestando el servicio, así como la inclusión de cláusulas discriminatorias que incorporan un sesgo para preferir a las AGRUPACIONES que ya operan dentro del AEROPUERTO, en el procedimiento para determinar el ganador en las subastas públicas para incrementar el número de UNIDADES; y

b. El otorgamiento de incrementos diferenciados y discriminatorios en las autorizaciones para el aumento de UNIDADES a distintas AGRUPACIONES que se encontraban en igualdad de condiciones, con posterioridad a la realización de la subasta pública SP-03/2008.

(2) El establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI, no obstante que los PERMISIONARIOS se encontraban en igualdad de circunstancias.

Considerando las conductas antes señaladas, mismas que fueron analizadas en el OPR y a lo largo de la presente resolución; a continuación, se realizará un análisis del artículo 10, fracción X de la LFCE, que a la letra indica:

> "*Artículo 10. Sujeto a que se comprueben los supuestos a que se refieren los artículos 11, 12 y 13 de esta Ley, se consideran prácticas monopólicas relativas los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas, en los siguientes casos:*
>
> [...]
>
> *X. El establecimiento de distintos precios o condiciones de venta o compra para diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones, y*
>
> [...]".

C.1. INCREMENTO Y ASIGNACIÓN DE CONTRATOS DE ACCESO QUE TRAEN APAREJADO EL INCREMENTO DE UNIDADES DEL PARQUE VEHICULAR

En relación con esta conducta, existen diversos elementos de convicción en el EXPEDIENTE, mismos que ya fueron analizados en la sección denominada "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de la presente resolución, que permiten determinar que efectivamente se actualiza la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

Del caudal probatorio que obra en el EXPEDIENTE, se concluye que el AICM incluyó cláusulas que son anticompetitivas en los convenios de acceso a zona federal celebrados con los PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES, y con las AGRUPACIONES; lo anterior se hace patente en el hecho de que el AICM crea ventajas exclusivas para las AGRUPACIONES que al momento en que se realice el incremento al parque vehicular, ya se encuentran prestando el SERVICIO DE TAXI, pues serán solo

éstas las que puedan acceder a los contratos de acceso que incrementen el número de UNIDADES. Incluso en los convenios modificatorios subsiste esa preferencia.

Sin perjuicio de que los convenios celebrados con las personas morales obligan a las AGRUPACIONES a hacer cumplir los convenios celebrados individualmente con los PERMISIONARIOS (que tienen cláusulas anticompetitivas), entre estos mismos se establecen condiciones diferentes respecto de los prestadores del SERVICIO DE TAXI al momento de la asignación de contratos de acceso que traen aparejado el incremento de UNIDADES del parque vehicular. Ejemplo de ello es que, sin tocar el punto de los adeudos, EXCELENCIA no cuenta en su contrato con las mismas condiciones que tienen las AGRUPACIONES respecto a la preferencia en el incremento de UNIDADES, y es, al igual que las AGRUPACIONES, una sociedad que presta el SERVICIO DE TAXI.

Ahora bien, con independencia de que las condiciones entre las AGRUPACIONES que en algún momento presten el SERVICIO DE TAXI y sus competidores potenciales que aún no entran a prestar el SERVICIO DE TAXI es ya desigual; el AICM no acreditó haber seguido alguna metodología que permitiera una competencia en condiciones de igualdad entre las propias AGRUPACIONES y mucho menos con respecto a cualquier potencial competidor para que se les asignaran UNIDADES.

Para evidenciar lo anterior, se advierte que:

1) EXCELENCIA y CONFORT no se beneficiaron del incremento de B UNIDADES repartidos supuestamente de manera proporcional a algunas de las AGRUPACIONES; respecto de EXCELENCIA el AICM argumentó que lo anterior derivó de que, supuestamente, a la fecha en que se autorizó el aumento del padrón aún no había iniciado operaciones, ni resultó de la división de SITIO 300 conforme al Acuerdo del Consejo de Administración. Sin embargo, con independencia de que esas razones no son suficientes para considerar que se justifica un trato diferente, lo anterior no era aplicable a CONFORT, toda vez que esta última si cumplía con los extremos señalados y tampoco se vio beneficiada con el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal que se tradujeran en el incremento de UNIDADES a su favor.

2) A su vez, PORTO TAXI se benefició en febrero de dos mil nueve, con la asignación de B contratos individuales de acceso a zona federal; dicha asignación no guardó relación con los acuerdos que adoptó el Consejo de Administración del AICM el veintiséis de septiembre de dos mil ocho. Por ello, se acredita nuevamente la conducta imputada al AICM consistente en el "*Establecimiento de distintas condiciones en el incremento y asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI*".

3) De acuerdo con la información proporcionada por el AICM, valorada en el apartado de "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" realizada en esta resolución, NUEVA IMAGEN incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil nueve con B B, en el año dos mil diez con B, en el año dos mil once con B en el año dos mil doce con B y en el año dos mil trece con B Por su parte, SITIO 300 incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil once con B en el año dos mil trece con quince y en el año dos mil catorce con B A su vez, YELLOW CAB

Eliminado: doce palabras.

también incrementó el número de contratos de acceso a zona federal, en el año dos mil nueve con B en el año dos mil once con B en el año dos mil doce con B y en el año dos mil trece con B

Toda vez que el AICM no acreditó haber utilizado una metodología o proceso de asignación consistente que justificara el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal y el incremento diferenciado de UNIDADES en favor de SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB y PORTO TAXI, se acredita que en el periodo comprendido de febrero de dos mil nueve a junio de dos mil catorce, el AICM otorgó de manera diferenciada contratos de acceso a zona federal a distintas AGRUPACIONES sin seguir una metodología o criterio uniforme.

C.2. OTORGAMIENTO DIFERENCIADO DE DESCUENTOS O QUITAS

A este respecto, se acreditó que el Consejo de Administración del AICM, en virtud de la emergencia sanitaria ANH1N1 y el cierre de MEXICANA, aplicó diversos descuentos (de B B con temporalidades distintas a las AGRUPACIONES. Los requisitos para ser acreedor a esos descuentos fueron: estar al corriente en el pago de las contraprestaciones correspondientes y la presentación de garantías, así como no ser parte de algún juicio de amparo en contra del AICM.

Sin perjuicio de que en este EXPEDIENTE no se analiza la justificación de los requisitos que el AICM exigió para otorgar estos descuentos, lo cierto es que el AICM no acreditó haber implementado alguna metodología que justificara como es que diversas AGRUPACIONES, estando en igualdad de condiciones, recibieron porcentajes distintos de descuento y por periodos diferentes.

De conformidad con el apartado de "*VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*", el otorgamiento diferenciado se hace patente particularmente respecto de B quien por dicho del propio AICM, en el periodo en que se otorgaron descuentos por el virus de la influenza (octubre de dos mil nueve a junio de dos mil diez) B hasta junio de dos mil diez (poniéndose al corriente en julio de dos mil diez), y sin embargo fue sujeto de ese descuento por los meses de B B

Lo anterior, toda vez que de la información proporcionada por el AICM se advierte una inconsistencia en el periodo autorizado por su Consejo de Administración y el efectivamente realizado, pues el Consejo autorizó los beneficios por un periodo de B meses subsecuentes a la verificación del cumplimiento de sus obligaciones, y a B le fueron otorgados esos descuentos cuando B B en sus pagos. Asimismo, el descuento del B sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del virus de la influenza ANH1N1 en dos mil nueve, se otorgó a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por una duración de B meses, sin que el AICM acreditara los motivos por los cuales se otorgaron descuentos en temporalidades distintas.

Por lo que hace al descuento del B por ciento sobre el importe de la contraprestación por acceso a zona federal, con motivo del cese de operaciones de MEXICANA, este se otorgó a B por un periodo de B meses, a B por un periodo de B meses, a B por un

Eliminado: cincuenta y nueve palabras.

periodo de B meses, a B por un periodo de B meses y a B por un periodo de B meses, sin el que el AICM tampoco acreditara la racionalidad en la diferenciación.

En ambos casos, el AICM no acreditó la existencia de una metodología consistente en la asignación de esos descuentos.

C.3. IGUALDAD DE CONDICIONES

A este respecto, se concluye que PORTO TAXI, SITIO 300, NUEVA IMAGEN, YELLOW CAB, CONFORT y EXCELENCIA están en igualdad de condiciones para prestar el SERVICIO DE TAXI puesto que EXCELENCIA y todos los PERMISIONARIOS de las AGRUPACIONES cuentan con los permisos otorgados por la SCT para prestar el SERVICIO DE TAXI, y a su vez, los respectivos convenios de acceso a zona federal (en el caso de los PERMISIONARIOS y EXCELENCIA), y los convenios para el establecimiento de las características en la operación del SERVICIO DE TAXI (en el caso de las AGRUPACIONES). Las razones que el AICM expuso para argumentar que no había igualdad de condiciones entre dichas personas morales (y sus agremiados) no fueron suficientes para justificar el trato desigual entre dichos agentes económicos.

Finalmente, el AICM tampoco demostró que se justificara una diferencia de trato con respecto a quienes pudieran ser competidores potenciales en la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues bastaría con reunir los requisitos para la obtención del permiso y tener la posibilidad de celebrar un contrato de acceso a la zona federal.

De ese modo, de acuerdo con las cláusulas anticompetitivas contenidas en los convenios de acceso a zona federal y en los convenios o contratos con las AGRUPACIONES, se concluye que, tanto el establecimiento de distintas condiciones en el aumento de las UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, como el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES, generaron objetos y/o efectos anticompetitivos que dañan el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI, ya que impiden el acceso a nuevos competidores para la prestación de dicho servicio y establecen ventajas exclusivas en favor de algunas AGRUPACIONES.

C.4. OBJETO Y EFECTO ANTICOMPETITIVO

Como ha quedado acreditado, el AICM es un agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE; en este sentido, se acreditó que dicho agente económico estableció distintas condiciones: (i) en la asignación de contratos de acceso que traen aparejado el incremento de UNIDADES del parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI; y (ii) en la aplicación de los descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES.

I. Las cláusulas identificadas como anticompetitivas en la presente resolución (en los convenios celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES, así como en los convenios de acceso a zona federal celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS) constituyen conductas que tuvieron por objeto y/o efecto la generación de ventajas exclusivas, el impedimento sustancial de acceso a potenciales competidores y la restricción a la expansión de los actuales, tal y como lo señaló el OPR.

Eliminado: siete palabras.

En específico, esa conducta tiene el objeto y efecto de disminuir, dañar o impedir el proceso de competencia y libre concurrencia, y en este sentido se actualizaron las conclusiones presuntivas del OPR, toda vez que la conducta del AICM:

[i] Impide el acceso de otros agentes económicos al SERVICIO DE ACCESO para poder prestar el SERVICIO DE TAXI, pues en caso de haber un aumento en el parque vehicular de este servicio, dicho incremento debe repartirse de manera proporcional entre los agentes económicos ya establecidos, excluyendo así la posibilidad de que nuevos agentes económicos entren al mercado de SERVICIO DE TAXI. En otras palabras, los competidores potenciales no tendrán incentivos para entrar a un mercado que, de entrada, ya otorga ventajas exclusivas a quienes ya están dentro de él.

[ii] Impide que los prestadores del SERVICIO DE TAXI puedan crecer por méritos propios, pues la inclusión las cláusulas que marcan una preferencia a las AGRUPACIONES que ya se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI ante un aumento en el parque vehicular asegura la permanencia en la participación de éstas, sin que pueda aumentar por cuestiones ajenas a la intervención del AICM. Con lo anterior, se inhiben las posibles mejoras que pudieran darse al servicio provisto al usuario final, o a eficiencias propias en la prestación del SERVICIO DE TAXI, pues las AGRUPACIONES y sus PERMISIONARIOS ya saben que su participación se mantendrá sin tener que competir por ella.

[iii] En caso de que por alguna razón el AICM decidiera permitir la entrada de un nuevo competidor al mercado del SERVICIO DE TAXI, no se observa que las cláusulas existentes en los contratos con algunas AGRUPACIONES fomenten la competencia en el mercado del SERVICIO DE TAXI, pues garantizan que determinadas agrupaciones ya existentes tengan un sesgo a su favor que difícilmente nuevos entrantes puedan obtener, por ejemplo, derecho de preferencia en el aumento del parque vehicular, entre otros.

Estas cláusulas que no fueron otorgadas a EXCELENCIA, afectan no sólo a ésta, sino que inhiben el acceso a potenciales oferentes del SERVICIO DE TAXI, lo cual provoca una menor oferta en dicho servicio, repercutiendo posiblemente en precios mayores o menor calidad del servicio a los usuarios finales, afectando al proceso de competencia y libre concurrencia. Por ejemplo, tal como se demostró al analizar la prueba identificada con el numeral 42, ofrecida por el propio AICM, la percepción es que los precios del SERVICIO DE TAXI son ~~muy~~ B ~~y que las~~ UNIDADES que actualmente prestan el SERVICIO DE TAXI son B para atender a la demanda. Ello deriva del hecho de que no se permite la entrada de PERMISIONARIOS que no pertenezcan a los agentes económicos ya establecidos.

II. Por otra parte, el establecimiento de distintas condiciones en la asignación de contratos de acceso que traen aparejado el incremento de UNIDADES del parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI, así como en el otorgamiento de descuentos y quitas en las contraprestaciones para el SERVICIO DE ACCESO tiene o tuvo el efecto de que el AICM pudiera restablecer o mantener su reputación para ejercer su poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, reestableciendo las condiciones originales de competencia en el SERVICIO DE TAXI, después de que entró al mercado EXCELENCIA, que no estaba vinculada con las agrupaciones existentes. Así, el AICM se coloca ante potenciales entrantes como

Eliminado: dos palabras.

un agente que si bien tuvo problemas de compromiso, tiene la capacidad e incentivos para reestablecer su reputación en el mercado, estableciendo ventajas exclusivas a determinadas agrupaciones, asegurando la obtención de ganancias inherentes a su posición en el mercado relevante.

El reparto discriminatorio de nuevas unidades entre AGRUPACIONES en igualdad de condiciones inhibe y dificulta la entrada de nuevos competidores, pues crea incertidumbre sobre la condiciones de mercado que enfrentan potenciales entrantes; ante el ingreso de un agente económico, el AICM puede autorizar incrementos en el parque vehicular de los prestadores ya existentes, sin la necesidad de efectuar mecanismos transparentes que garanticen un resultado que fomente la competencia.

El otorgamiento de descuentos con plazos de vigencia diferenciados y sin criterio claro de asignación tiene el efecto de enviar una señal en el mercado para potenciales entrantes en el sentido de que el AICM podría crear condiciones favorables para los prestadores ya existentes y colocar a un nuevo entrante en situación de desventaja e incurrir en mayores costos al proporcionar el SERVICIO DE TAXI, con lo que inhibe la entrada de nuevos competidores en el mercado relevante.

De lo anterior, se concluye que la realización de las conductas descritas fue posible debido a dos elementos:

- Exclusión vertical: en donde un agente económico con poder sustancial –en este caso el AICM–, es quien controla el acceso al MERCADO RELEVANTE, ya que dicho mercado está integrado en eslabones (de la cadena productiva); así, en el caso en concreto, AICM tiene control en el eslabón subsecuente de la cadena productiva mediante el otorgamiento de su opinión favorable para que SCT emita los permisos para el SERVICIO DE TAXI, o mediante el establecimiento de cláusulas en los convenios referidos. Las cláusulas discriminatorias contenidas en los convenios garantizan a las AGRUPACIONES existentes mantener su participación de mercado sin competir por ella.

- "*El problema del compromiso*". Cuando un agente económico con poder sustancial, que puede excluir verticalmente a otros agentes en los eslabones subsecuentes en la cadena de producción, tiene incentivos endógenos o exógenos de otorgar nuevos permisos o permitir un mayor acceso de bienes necesarios para la entrada de otros oferentes en los eslabones subsecuentes en dicha cadena de producción con la finalidad, ya sea, de obtener ganancias adicionales de corto plazo, o de cumplimentar los condicionamientos de alguna autoridad interna o externa. Este incentivo o inconsistencia temporal que presenta el agente económico con poder para excluir verticalmente conlleva un detrimento en las ganancias de los oferentes del SERVICIO DE TAXI ya existentes del mercado relacionado ubicado un eslabón subsecuente y de las propias ganancias de largo plazo del agente económico con poder sustancial; es decir, el valor de mercado del permiso para acceder al bien tenderá a tener un menor valor económico.

  Con el objeto de corregir el incentivo de corto plazo, referido en el párrafo anterior, el agente económico con poder sustancial puede utilizar distintas herramientas para restablecer las condiciones originales (o compromisos) anteriores a las acciones que generaron una distorsión

en el "*status quo*" ello lo hace a través del restablecimiento de las ventajas que tenían los agentes económicos que se encuentran en el mercado ubicado en el eslabón subsecuente.

De ese modo, cuando el AICM estableció cláusulas anticompetitivas en los convenios celebrados con los PERMISIONARIOS y las AGRUPACIONES que limitaron la asignación de contratos de acceso que traen aparejado el incremento de UNIDADES del parque vehicular y el aumento de UNIDADES, únicamente a aquellas agrupaciones que ya se encuentren prestando el SERVICIO DE TAXI, se genera el objeto y el efecto de impedir sustancialmente el acceso a nuevos prestadores del SERVICIO DE TAXI, pues estos últimos no tendrán incentivos para competir en el mercado relacionado del SERVICIO DE TAXI si saben que otras AGRUPACIONES obtendrán beneficios que no les podrán ser aplicables, con independencia de que de todas maneras quienes deseen prestar el SERVICIO DE TAXI deberán contar con el permiso respectivo de la SCT y el contrato de acceso a zona federal celebrado con el AICM.

En efecto, si bien es cierto la existencia de potenciales competidores para prestar el SERVICIO DE TAXI no ocasiona, de facto, que les sea otorgado el permiso por parte de la SCT previa opinión favorable del AICM y en consecuencia celebren el respectivo contrato de acceso a zona federal, lo cierto es que la inclusión de cláusulas anticompetitivas en los contratos respecto a la asignación de contratos de acceso e incremento de UNIDADES restringe automáticamente la entrada de esos competidores potenciales, pues desde un inicio sabrán que no se encontrarán en igualdad de condiciones para competir.

En este aspecto, los incentivos del AICM para realizar la conducta han sido ya explicados en el OPR y analizados en la presente resolución, particularmente en el apartado "***Argumentos relacionados con el objeto y efecto señalados en el OPR***". En este sentido, se advierte que el AICM se habría enfrentado a un problema denominado en la doctrina como "*de compromiso*", en el cual habría existido la entrada de un nuevo agente económico distinto a los PERMISIONARIOS existentes (EXCELENCIA), con un permiso que amparaba a trescientas UNIDADES, lo que aumentó la oferta del SERVICIO DE TAXI. Para evitar que las AGRUPACIONES exigieran prestaciones menores, derivado de la disminución de ingresos por la entrada de EXCELENCIA, el AICM habría "*compensado*" esa entrada con la asignación de contratos de acceso que traen aparejado el incremento de UNIDADES del parque vehicular y la firma de los contratos correspondientes. Asimismo, la asignación diferenciada y sin metodología respecto de las UNIDADES realizada por el AICM y el otorgamiento de descuentos también por temporalidades distintas genera el efecto de que el AICM reestablezca su reputación como un agente con poder sustancial que puede tratar de forma diferente a los diferentes prestadores del SERVICIO DE TAXI.

En todo caso, con las conductas descritas el AICM habría garantizado que las AGRUPACIONES mantuvieran sus privilegios para la prestación del SERVICIO DE TAXI evitando una renegociación posterior de las contraprestaciones que deben pagar, manteniendo así el monto de las mismas incluso con las nuevas UNIDADES que asignó a los incumbentes.

Se reitera que el "*problema del compromiso*" no constituyó una conducta violatoria de la LFCE en sí misma, toda vez que se colmaron los supuestos del artículo 10, fracción X de la LFCE, sino que sirvió para explicar el actuar del AICM al establecer cláusulas discriminatorias que representaban una preferencia a aquellas AGRUPACIONES que ya se encontraban prestado el SERVICIO DE TAXI ante algún

aumento de UNIDADES frente a algún nuevo entrante potencial, pues, con ello, el AICM garantizaba la permanencia de esas AGRUPACIONES sin que las mismas tuvieran que competir por mantenerse en el mercado, cuestión que no es desvirtuada por el AICM.

Por lo expuesto, se concluye que la evidencia del EXPEDIENTE sustenta la imputación realizada en el OPR, para determinar que AICM es responsable de haber cometido prácticas monopólicas relativas al realizar actos, contratos o convenios que se adecuan al supuesto legal contenido en el artículo 10, fracción X de la LFCE, cuyo objeto y efecto ha sido impedir sustancialmente el acceso de nuevos agentes económicos o evitar la expansión de los ya existentes, así como establecer ventajas exclusivas en favor de varios agentes económicos en el MERCADO RELEVANTE que se sitúan en igualdad de condiciones, con lo cual se ha dañado el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI.

Una vez que han quedado acreditados los elementos relativos al mercado relevante y a poder sustancial descritos en los artículos 12 y 13 de la LFCE, y considerando que ha quedado acreditado que las conductas imputadas en el OPR encuadran en el supuesto normativo contenido en el artículo 10, fracción X de la LFCE, en términos del artículo 11 de la LFCE, se puede concluir que la conducta del AICM es violatoria de la LFCE. En consecuencia, **se acredita** la responsabilidad del AICM por la comisión de la práctica monopólicas relativa contenida en el artículo 10, fracción X de la LFCE, sin que el AICM hubiera acreditado la existencia de ganancias en eficiencia que permitieran considerar que no procede una sanción en términos de este último artículo; por lo tanto, resulta procedente imponer las sanciones correspondientes en términos del artículo 35 de la LFCE.

D. COADYUVANCIA

En el OPR se ordenó emplazar a NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB y CONFORT por su probable participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, al haber suscrito y firmado documentos en los que se establecen condiciones contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia; es decir, por haber suscrito los convenios para el establecimiento de las condiciones de operación del SERVICIO DE TAXI con el AICM; del contenido del citado oficio no se advierte una imputación adicional respecto de las conductas que en todo caso se imputaron al AICM.

En ese aspecto, si la única conducta que se le imputó a las AGRUPACIONES es el haber actuado como firmantes de los citados instrumentos, considerando los elementos probatorios del EXPEDIENTE, se concluye que **no es posible acreditar** la responsabilidad, en grado de coadyuvantes, de NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB y CONFORT respecto de su participación en la consecución de los efectos de la práctica monopólica relativa descrita en la fracción X del artículo 10 de la LFCE, imputada en el OPR.

Si bien NUEVA IMAGEN, SITIO 300, PORTO TAXI, YELLOW CAB y CONFORT son agentes económicos que participan en el MERCADO RELEVANTE en términos del artículo 3° de la LFCE y celebraron instrumentos jurídicos en representación de sus asociados en los que se establecieron las condiciones en la prestación del SERVICIO DE TAXI, en los que incluso, se obligan a enterar al AICM las

contraprestaciones por el SERVICIO DE ACCESO por lo que hace a los PERMISIONARIOS y a vigilar que éstos cumplan con las condiciones establecidas para la prestación del SERVICIO DE TAXI; ello no se considera suficiente para determinar su responsabilidad en la participación de la práctica anticompetitiva imputada al AICM.

No debe perderse de vista que, en el marco del poder sustancial que el AICM ejerce al ser el único agente económico que está facultado para proveer el SERVICIO DE ACCESO, son las AGRUPACIONES o los PERMISIONARIOS asociados a ésta quienes, en el ánimo de prestar el SERVICIO DE TAXI, tienen interés en adherirse a las condiciones que el AICM establezca, de lo contrario, no podrán prestar el SERVICIO DE TAXI.

Lo anterior se corrobora con el hecho de que la elaboración de los convenios y contratos cuyas cláusulas son materia de la imputación es controlada y ejecutada en todo tiempo por el AICM, en particular el COCOSA. Así, aunque las AGRUPACIONES se encontrarán en posibilidad de pronunciarse respecto al monto de la contraprestación a pagar por el acceso a la zona federal y estacionamiento, a final de cuentas, es el COCOSA quien tiene el control en la conducción de la firma de los contratos que en su caso se den y, determina, en todo tiempo, si se aceptan o no las modificaciones que en su caso se planteen.

En este orden de ideas, dado que la imputación realizada en el OPR radica únicamente en el hecho de que las AGRUPACIONES suscribieron los convenios correspondientes con el AICM, toda vez que esta autoridad no cuenta con evidencia en el EXPEDIENTE que acredite que las cláusulas consideradas anticompetitivas fueron impuestas por las AGRUPACIONES, se considera que no existe evidencia suficiente para considerarlos como responsables por haber participado en la consecución de los efectos de la práctica monopólica imputada al AICM al haber suscrito contratos con cláusulas anticompetitivas, conducta por las que se ordenó su emplazamiento.

VII. SANCIÓN

CUARTA.- En cumplimiento a la EJECUTORIA, se procede al análisis de los elementos para la imposición de la sanción que le corresponde al AICM, tomando en consideración que el TRIBUNAL ESPECIALIZADO señaló: "[…] *al analizar los elementos para imposición de la sanción previstos en el artículo 36 de la LFCE, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado, expresando las razones y circunstancias,* ***motive porque la práctica monopólica relativa acreditada, afecta al mercado aguas abajo del mercado relevante -es decir, al servicio de taxi-; y con plenitud de jurisdicción resuelva lo que en derecho proceda; asimismo, deje de ordenar la suscripción de convenios y contratos para mitigar la práctica monopólica consistente en las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos y convenios que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México,*** *sociedad anónima de capital variable, ha celebrado con las agrupaciones y con los permisionarios que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades; sin perjuicio de que, conforme a sus facultades, adopte las medidas que resulten adecuadas y necesarias para mitigar los efectos de la práctica monopólica referida* […] [énfasis añadido]".[2225]

[2225] Páginas 373 y 374 de la EJECUTORIA.

En consecuencia, toda vez que las conductas realizadas por el AICM colman el supuesto del artículo 10, fracción X de la LFCE, y éstas han quedado debidamente acreditadas de conformidad con el apartado anterior, resulta procedente imponer las sanciones correspondientes.

Como se ha señalado anteriormente, la violación a la LFCE -en términos de lo dispuesto en el artículo 10, fracción X, de la LFCE- se materializó a partir de la celebración de contratos de acceso a zona federal que estuvieron vigentes al momento del inicio del periodo investigado --el diecisiete de octubre de dos mil ocho- mediante la imposición por parte del AICM de: (i) establecer e incorporar cláusulas discriminatorias, teniendo como objeto impedir el acceso a agentes económicos y la expansión de algunos agentes económicos, sin una metodología consistente en la asignación de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI; y (ii) establecer distintas condiciones de venta al SERVICIO DE ACCESO, a saber: aumento de UNIDADES a través del otorgamiento de contratos de acceso a zona federal y otorgamiento diferenciado en los plazos de vigencia de los descuentos o quitas aplicados en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI. Dichas conductas conforman el mecanismo bajo el cual el AICM estableció distintas contraprestaciones (precios) y/o condiciones de asignación de contratos de acceso a zona federal y beneficios (venta) en términos de la violación referida, misma que tuvo consecuencias en el MERCADO RELEVANTE y en el mercado de SERVICIO DE TAXI.

Dichas conductas implican una práctica monopólica relativa que se materializó a través del tiempo mediante mecanismos bajo los cuales el AICM mantiene un trato diferenciado y discriminatorio entre los agentes económicos que participan en el MERCADO RELEVANTE y que subsiste en tanto que las cláusulas de los convenios y contratos celebrados entre las AGRUPACIONES y el AICM o entre los PERMISIONARIOS y el AICM respecto del SERVICIO DE ACCESO se encuentran vigentes. Lo anterior, ya que no existe evidencia de lo contrario.

Como lo señaló la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el Amparo en Revisión 453/2012 emitido el ocho de abril de dos mil quince, para que una conducta violatoria de la normatividad de competencia se considere continuada deben concurrir con carácter general los siguientes requisitos: (i) Unidad de propósito; (ii) Pluralidad de conductas; (iii) Unidad de sujeto pasivo; y (iv) Violación al mismo precepto legal.

En el caso concreto se actualizan los requisitos necesarios para considerar que las conductas imputadas a AICM constituyen una práctica monopólica relativa continuada, tal como se desprende a continuación:

a) Unidad de propósito. Las conductas cometidas por el AICM tienen como propósito otorgar ventajas exclusivas, impedir el acceso y discriminar entre agentes económicos dentro del MERCADO RELEVANTE.

b) Pluralidad de conductas. La práctica imputada consiste en diversas conductas tales como la inclusión de cláusulas discriminatorias en contratos de acceso celebrados por el AICM, diferentes actos de asignación de unidades y de descuentos o quitas en los cuales se utilizaron criterios discrecionales.

c) Unidad de sujeto pasivo. Los sujetos afectados por las conductas imputadas son los potenciales competidores en el mercado del SERVICIO DE TAXI, así como las AGRUPACIONES, los usuarios finales y, en términos generales, el Estado Mexicano.

d) Violación al mismo precepto legal. Las conductas realizadas por el AICM son violatorias del artículo 10, fracción X, de la LFCE.

A. Multa

En este sentido, de conformidad con los artículos 35 y 36 de la LFCE, así como con el principio de proporcionalidad en la imposición de las sanciones,[2226] se deben atender los siguientes elementos:

[i] La finalidad de las sanciones es fundamentalmente disuasiva;[2227]

[2226] En este sentido, resultan aplicables por analogía los siguientes criterios: **i)** "***RESPONSABILIDADES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. EL ARTÍCULO 81, ÚLTIMO PÁRRAFO, DE LA LEY FEDERAL RELATIVA, VIGENTE HASTA EL 13 DE MARZO DE 2002 EN EL ÁMBITO FEDERAL, VIOLA EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES***. *Conforme al artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las sanciones aplicables a los servidores públicos que por actos u omisiones incurran en alguna responsabilidad administrativa consistirán en suspensión, destitución e inhabilitación, así como en sanciones económicas, las cuales deberán establecerse de acuerdo con los beneficios económicos obtenidos por el responsable y con los daños y perjuicios patrimoniales causados. Así, el citado precepto consagra* ***el principio de proporcionalidad en la imposición de sanciones al establecer una variedad de éstas para que la autoridad sancionadora, tomando en consideración la responsabilidad, circunstancias del servidor público y sus antecedentes, entre otros aspectos, imponga la sanción correspondiente, es decir, señala que deben tomarse en cuenta diversas circunstancias a efecto de su individualización.*** *En congruencia con lo anterior, se concluye que el artículo 81, último párrafo, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos vigente hasta el 13 de marzo de 2002 en el ámbito federal, al establecer que para el caso de omisión, sin causa justificada, en la presentación de la declaración de situación patrimonial dentro de los 30 días siguientes a la conclusión del encargo, se inhabilitará al infractor por 1 año,* ***viola el indicado principio, ya que constriñe a la autoridad administrativa a imponer siempre la misma sanción****, sin importar la gravedad de la responsabilidad en que se incurrió, las circunstancias socioeconómicas del servidor público, su nivel jerárquico y antigüedad, las condiciones exteriores, medios de ejecución y reincidencia, es decir, a todos los servidores públicos se les aplicará invariable e inflexiblemente la sanción especificada,* ***lo cual impide el ejercicio de la facultad prudente del arbitrio para individualizar y cuantificar la temporalidad de la inhabilitación*** [énfasis añadido]". [TA]; 9a. Época; 2a. Sala; SJF y su Gaceta; XXIX, Marzo de 2009; Pág. 477; y **ii)** "***MULTA EXCESIVA. CONCEPTO DE.*** *De la acepción gramatical del vocablo "excesivo", así como de las interpretaciones dadas por la doctrina y por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, para definir el concepto de multa excesiva, contenido en el artículo 22 constitucional, se pueden obtener los siguientes elementos: a) Una multa es excesiva cuando* ***es desproporcionada a las posibilidades económicas del infractor en relación a la gravedad del ilícito****; b) Cuando se propasa, va más adelante de lo lícito y lo razonable; y c) Una multa puede ser excesiva para unos, moderada para otros y leve para muchos. Por lo tanto,* ***para que una multa no sea contraria al texto constitucional, debe establecerse en la ley que la autoridad facultada para imponerla, tenga posibilidad, en cada caso, de determinar su monto o cuantía, tomando en cuenta la gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia, en su caso, de éste en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualizadamente la multa que corresponda*** [énfasis añadido]". Jurisprudencia; 9a. Época; Pleno; SJF y su Gaceta; II, Julio de 1995; Pág. 5.

[2227] En este sentido, véase la siguiente tesis, cuyo texto señala: "***RECARGOS Y SANCIONES. SU PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD NO DEPENDEN DE QUE GUARDEN UNA RELACIÓN CUANTITATIVA CON LAS CONTRIBUCIONES OMITIDAS.*** *El artículo 2o. del Código Fiscal de la Federación determina que los recargos y las sanciones, entre otros conceptos, son accesorios de las contribuciones y participan de su naturaleza, lo que los sujeta a los requisitos establecidos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución General de la República, como son los de proporcionalidad y equidad, principios estos que, tratándose de los recargos y las sanciones, no pueden interpretarse como una relación cuantitativa entre lo principal y lo accesorio, de lo que se siga que su monto no pueda exceder de una determinada cantidad, en virtud de que lo accesorio de los recargos y sanciones no reconoce tal limitación porque tienen sus propios fundamentos. Los recargos son accesorios de las contribuciones dado que surgen*

[ii] La sanción debe individualizarse atendiendo a criterios objetivos y subjetivos;

[iii] El monto de las sanciones administrativas debe ser determinado, en principio, atendiendo a elementos objetivos, es decir, al beneficio obtenido por la práctica indebida así como a los daños y perjuicios generados al interés público con la infracción;

[iv] Los elementos subjetivos deberán ser considerados para individualizar la sanción de que se trate, atenuándola o agravándola, de acuerdo con las circunstancias particulares de la conducta de cada uno de los emplazados que resulten sancionados; y

[v] En todo caso, los elementos que integran la evaluación de la sanción deben ponderarse en su conjunto con la finalidad de determinar la gradación de la sanción.

El artículo 36 de la LFCE contiene elementos objetivos y subjetivos que se deben considerar para efectos de determinar el monto de la sanción;[2228] dichos elementos son "[…] *la gravedad de la infracción, el daño causado, los indicios de intencionalidad, la participación del infractor en los mercados;*

---

como consecuencia de la falta de pago oportuno de ellas, esto es, para que se origine la obligación de cubrir recargo al fisco es imprescindible la existencia de una contribución que no haya sido pagada en la fecha establecida por la ley; de ahí que, si no se causa la contribución no puede incurrirse en mora, ni pueden originarse los recargos, ya que éstos tienen por objeto indemnizar al fisco por la falta de pago oportuno de contribuciones, mientras que ***las sanciones son producto de infracciones fiscales que deben ser impuestas en función a diversos factores, entre los que descuellan como elementos subjetivos, la naturaleza de la infracción y su gravedad****. Desde esa óptica, el monto de los recargos y, por consiguiente, su proporcionalidad y equidad, dependerán de las cantidades que durante la mora deje de percibir el fisco, mientras que* ***el monto de las sanciones dependerá de las cantidades que por concepto de pago de contribuciones haya omitido el obligado****. Así, aquellos requisitos constitucionales referidos a los recargos, se cumplen, tratándose de la ley que los previene, cuando ésta ordena tomar en consideración elementos esencialmente iguales a los que corresponden para la determinación de intereses, como son la cantidad adeudada, el lapso de la mora y los tipos de interés manejados o determinados durante ese tiempo. En cambio,* ***la equidad y la proporcionalidad de las sanciones, sólo pueden apreciarse atendiendo a la naturaleza de la infracción de las obligaciones tributarias impuestas por la ley, así como a la gravedad de dicha violación y a otros elementos subjetivos, siendo obvio que su finalidad no es indemnizatoria por la mora, como en los recargos, sino fundamentalmente disuasiva o ejemplar*** [énfasis añadido]". Tesis aislada P. C/98; 9a. Época; Pleno; S.J.F. y su Gaceta; Tomo VIII, Diciembre de 1998; Pág. 256. Registro: 194943.

[2228] Al respecto, resulta aplicable por analogía la tesis: "***RESPONSABILIDADES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. PARA QUE SE CONSIDERE DEBIDAMENTE FUNDADA Y MOTIVADA LA IMPOSICIÓN DE UNA SANCIÓN ADMINISTRATIVA, LA AUTORIDAD DEBE PONDERAR TANTO LOS ELEMENTOS OBJETIVOS COMO LOS SUBJETIVOS DEL CASO CONCRETO***. *Tanto los principios como las técnicas garantistas desarrolladas por el derecho penal son aplicables al derecho administrativo sancionador, en virtud de que ambos son manifestaciones del ius puniendi del Estado. Así,* ***al aplicarse sanciones administrativas deben considerarse los elementos previstos por el derecho penal para la individualización de la pena, que señalan al juzgador su obligación de ponderar tanto aspectos objetivos (circunstancias de ejecución y gravedad del hecho ilícito) como subjetivos (condiciones personales del agente, peligrosidad, móviles, atenuantes, agravantes, etcétera), pues de lo contrario, la falta de razones suficientes impedirá al servidor público sancionado conocer los criterios fundamentales de la decisión, aunque le permita cuestionarla, lo que trascenderá en una indebida motivación en el aspecto material****. En ese contexto, para que una sanción administrativa se considere debidamente fundada y motivada, no basta que la autoridad cite el precepto que la obliga a tomar en cuenta determinados aspectos, sino que esa valoración debe justificar realmente la sanción impuesta, es decir, para obtener realmente el grado de responsabilidad del servidor público en forma acorde y congruente, aquélla debe ponderar todos los elementos objetivos (circunstancias en que la conducta se ejecutó) y subjetivos (antecedentes y condiciones particulares del servidor público y las atenuantes que pudieran favorecerlo), conforme al caso concreto, cuidando que no sea el resultado de un enunciado literal o dogmático de lo que la ley ordena, y así la sanción sea pertinente, justa, proporcional y no excesiva. En ese tenor, aun cuando la autoridad cuente con arbitrio para imponer sanciones, éste no es irrestricto, pues debe fundar y motivar con suficiencia el porqué de su determinación* [énfasis añadido]". Tesis Aislada I.4o.A.604 A.; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXVI, Diciembre de 2007; Pág. 1812. Registro: 170605.

el tamaño del mercado afectado; la duración de la práctica o concentración y la reincidencia o antecedentes del infractor, así como su capacidad económica".

Máximo de la sanción

Las conductas imputadas comenzaron a realizarse bajo la vigencia de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos, reformada mediante decreto publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis y continuaron durante la vigencia de las reformas a dicha Ley publicadas en el DOF el diez de mayo de dos mil once y el nueve de abril de dos mil doce e incluso durante la vigencia de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

En virtud de la diversidad de leyes aplicables en el periodo de duración de la práctica, la sanción aplicable al AICM por la comisión de la práctica monopólica relativa imputada será, en su beneficio, la sanción establecida por el artículo 35 de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos y reformada mediante decreto publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis, pues la sanción máxima que establece dicho artículo por la comisión de una práctica monopólica relativa es menor –y por lo tanto más benéfica para el AICM- a la que se establece en el resto de las normas durante las cuales se cometió la práctica imputada. Lo anterior se advierte en la siguiente tabla.

	Ley Federal de Competencia Económica (reforma DOF 28-06-2006)	Ley Federal de Competencia Económica (reforma DOF 10-05-2011 y 09-04-2012)	Ley Federal de Competencia Económica (DOF 23-05-2014)
Artículos de la Ley	Artículo 35. La Comisión podrá aplicar las siguientes sanciones: I. Ordenar la corrección o supresión de la práctica monopólica o concentración de que setrate; [...] V. Multa hasta por el equivalente a novecientas mil veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, por haber incurrido en alguna práctica monopólica relativa;	Artículo 35. La Comisión podrá aplicar las siguientes sanciones: I. Ordenar la corrección o supresión de la práctica monopólica o concentración de que se trate; [...] V. Multa hasta por el equivalente al ocho por ciento de los ingresos del agente económico, por haber incurrido en una	Artículo 127. La Comisión podrá aplicar las siguientes sanciones: I. Ordenar la corrección o supresión de la práctica monopólica o concentración ilícita de que se trate; [...] V. Multa hasta por el equivalente al ocho por ciento de los ingresos del Agente Económico, por haber incurrido en una práctica monopólica relativa, con independencia de la responsabilidad civil en que se incurra;

		práctica monopólica relativa;	
Multa máxima	$63,090,000.00[2229]	B	

Señalado lo anterior, se procede al análisis de los elementos señalados a efecto de determinar el monto de la sanción que corresponde:

1. GRAVEDAD DE LA INFRACCIÓN[2231]

El artículo 36 de la LFCE señala al elemento de la gravedad de la infracción como uno de los elementos que se debe analizar para determinar el monto de la sanción que debe imponerse para un

[2229] Considerando la subsistencia de la práctica monopólica relativa imputada al menos hasta el año dos mil quince y el salario Mínimo General Vigente en el DF en dos mil quince ($70.10 setenta pesos 10/100 M.N.) multiplicado por novecientas mil veces.

[2230] Considerando la subsistencia de la práctica monopólica relativa imputada al menos hasta el año dos mil quince, el máximo de la sanción a aplicar correspondería al ocho por ciento de los ingresos acumulables de dos mil quince. Dado que en el EXPEDIENTE no se cuenta con la información sobre los ingresos acumulables del AICM durante ese año, se acude a la información del año anterior, según lo establece el propio artículo 35 de la LFCE, de la cual se advierte que los ingresos acumulables del AICM para el año dos mil catorce equivalen a B B de esa cifra es la cantidad señalada.

[2231] Para mayor referencia la EJECUTORIA señala que: "[…] ***no se advierte que la autoridad responsable al analizar los elementos*** *para imposición de la sanción* ***previstos en el artículo 36 de la LFCE****, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado,* ***haya expresado las razones y circunstancias específicas que justifiquen por qué consideró el mercado secundario o vinculado como es el servicio de taxi y la afectación en el costo de los usuarios del aeropuerto****.*

Lo anterior, resultaba ser necesario, para considerar que el acto de autoridad se encontraba adecuada y suficientemente motivado, pues no es suficiente con señalar que por virtud de las características de la regulación que rigen el título de concesión de la quejosa de prestar los servicios aeroportuarios y aquellos servicios complementarios, directamente o a través de un tercero y, al tener poder sustancial en el mercado relevante, impacta en la prestación del servicio de taxi, al realizar conductas discriminatorias otorgando e implementando el servicio de acceso a ciertos agentes económicos, poniendo en desventaja a otros agentes económicos en cuanto a la prestación de un servicio de calidad, al costo de operación y en la disminución de la prestación del servicio de taxi; que virtud de que, de conformidad con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su reglamento, el servicio de taxi es un servicio público que se presta mediante un permiso administrativo y que está encaminado a satisfacer una necesidad general, como es la transportación terrestre de pasajeros con origen en el aeropuerto, la práctica monopólica relativa afecta al mercado aguas abajo del mercado relevante -es decir, al servicio de taxi- y, por tanto, afectaba la prestación de un servicio público que satisfacía una necesidad general de los usuarios del aeropuerto; para tener por satisfecho el principio de legalidad previsto en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, puesto que cualquier acto de autoridad debe motivarse adecuadamente, es decir, en forma individualizada, prudente y pormenorizada, señalando claramente las razones o circunstancias específicas y demás datos que informen el caso de que se trate y que justifiquen la aplicación al caso concreto. - - - - - En efecto, ***la autoridad debió expresar claramente las razones o circunstancias específicas para explicar porqué consideró que las conductas discriminatorias ponían en desventaja a otros agentes económicos en cuanto a la prestación de un servicio de calidad, al costo de operación y en la disminución de la prestación del servicio de taxi****; en virtud de que la fundamentación y motivación no se trata de sólo enumerar las desventajas que producen las conductas discriminatorias, ya que lo relevante para el respeto al derecho fundamental contenido en el artículo 16 constitucional, es el razonar de modo adecuado y exhaustivo la imposición de la sanción en la resolución, sin que esto implique exigir a la autoridad una argumentación excesiva o que se cumpla con estándares que la ley no establece, pues al hacerlo así se estaría provocando implícitamente que la facultad de la autoridad de instancia estuviera limitada. - - - - - Además, de que* ***la autoridad debió hacerlo de manera individual, por cada una de las conductas que identificó en la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE****. - - - - - Por ende, el que la autoridad al analizar los elementos para imposición*

Eliminado: veinte palabras.

caso específico. En este sentido, corresponde a está COFECE determinar si la conducta es grave y en qué grado lo es,[2232] por lo cual, a efecto de expresar las razones y circunstancias específicas respecto de dicho elemento, los parámetros para determinar la gravedad partirán de: i) las peculiaridades del responsable; y, ii) los hechos motivo de la infracción.[2233]

Peculiaridades del responsable

En virtud de las características de la regulación que rigen su título de CONCESIÓN, se observa que el AICM tiene las siguientes peculiaridades: **(a)** tiene por objeto, entre otras cuestiones, la prestación de los servicios aeroportuarios en términos de la LA y del RLA; **(b)** tiene la facultad de usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados que comprenden el AEROPUERTO; **(c) es el único agente económico que puede prestar el SERVICIO DE ACCESO**; **(d)** la vigencia de la CONCESIÓN es de cincuenta años contados a partir del primero de noviembre de mil novecientos noventa y ocho; **(e)** cuenta con la facultad para contratar con terceros la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales en los términos previstos por los artículos 48, 52 y 54 a 57 de la LA; y, **(f)** se encuentra obligado a observar la LFCE y el RLFCE, en términos de la propia CONCESIÓN.Como se analizó en la sección *"VI. ACREDITACIÓN DE LA PRÁCTICA"*, cualquier persona que desee prestar el SERVICIO DE TAXI debe hacerlo desde el AEROPUERTO, sin la posibilidad de acudir a algún otro espacio geográfico. Así, el SERVICIO DE ACCESO es necesario cuando el SERVICIO DE TAXI tiene como origen el AEROPUERTO, sin que exista posibilidad de sustitución. Así,

---

de la sanción previstos en el artículo 36 de la LFCE, consistentes en la gravedad de la infracción y el tamaño del mercado afectado en función del mercado en el que se cometió la conducta, esto es, el servicio de acceso para la prestación del servicio de taxi y en el mercado relacionado o vinculado aguas abajo identificado como el servicio de taxi, ***se encontraba obligada a motivar los mismos, expresando las circunstancias específicas y demás datos que informasen el caso y que justificasen su aplicación, a fin de que la parte quejosa tuviera pleno conocimiento de los mismos y así, estuviese en posibilidad de controvertir tales aspectos, a fin de no dejarla en estado de indefensión e inseguridad jurídica, como ocurre en el caso, violando con ello, lo dispuesto en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos****. - - - - - Lo anterior es así, puesto que se requería hacer del conocimiento de la parte quejosa, las razones y circunstancias en que se apoyó y justificó el acto, sin que fuese factible inferirlo o presumirlo, en razón de que es obligación de la autoridad observar y cumplir los derechos fundamentales consagradas en favor del gobernado, entre las cuales se encuentra la motivación prevista en el artículo 16 constitucional, de ahí que, sí se omite acatar tal supuesto, es evidente la violación a la garantía aludida* [...] [énfasis añadido]".

[2232] Resulta aplicable por analogía el siguiente criterio emitido por el PJF: "***SERVIDORES PÚBLICOS, GRAVEDAD DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS.*** *El artículo 54 fracción I, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos señala entre otros elementos para imponer sanciones administrativas, la gravedad de la responsabilidad en que se incurra y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan, en cualquier forma, las disposiciones de la propia ley o las que se dicten con base en ella,* ***sin que especifique qué tipo de conducta pueda generar una responsabilidad grave, esto es, el referido precepto no establece parámetros que deban respetarse para considerar que se actualiza tal situación****. Por tal motivo, si la autoridad que sanciona a un servidor público no señaló tales parámetros, no incumple con el requisito a que alude tal numeral, pues de su redacción no se advierte que se imponga esa obligación a la autoridad sancionadora,* ***por lo que queda a su criterio el considerar qué conducta puede ser considerada grave*** [énfasis añadido]". Registro: 193499. [TA]; 9ª.Época; TCC; SJF; Tomo X, Agosto de 1999; Página: 800.

[2233] De conformidad con la jurisprudencia emitida por el PJF: "***MULTAS. DEBEN EXPONERSE LAS RAZONES QUE DETERMINEN LA GRAVEDAD DE LA INFRACCION****. Para la correcta imposición de una sanción no basta la simple cita del precepto legal en que se funda, ya que* ***debe determinarse la gravedad de la infracción y para ello es menester que las autoridades razonen pormenorizadamente las peculiaridades del infractor y de los hechos motivo de la infracción*** *especificando la forma y manera como influyen en su ánimo para detenerla en cierto punto, entre el mínimo y el máximo de la sanción, justificando así el ejercicio de su arbitrio para la fijación de las sanciones con base en la gravedad de la infracción* [énfasis Añadido]". Registro: 254104. [J]; 7ª Época; TCC; SJF; Volumen 84, Sexta Parte; Página: 88.

el establecimiento de condiciones discriminatorias en el SERVICIO DE ACCESO a los agentes económicos que prestan o desean prestar el SERVICIO DE TAXI limita o condiciona la concurrencia y competencia que ocurre en el mercado aguas abajo, es decir, en el SERVICIO DE TAXI; toda vez que establece ventajas estructurales (menores costos, mayor capacidad, etc.) en favor de ciertos agentes económicos que participan en el SERVICIO DE TAXI.

El AICM tiene la CONCESIÓN para usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados que comprenden el AEROPUERTO que es un bien de dominio público de la Federación, por tanto, está obligado a prestar el SERVICIO DE TAXI, ya sea directamente o a través de un tercero, por lo cual puede impedir el acceso, desplazar indebidamente o establecer ventajas exclusivas, como lo hizo en este caso anticompetitivamente a las AGRUPACIONES y/o PERMISIONARIOS. En otras palabras, el AICM es un agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE que tiene la posibilidad de afectar el SERVICIO DE TAXI, toda vez que el SERVICIO DE ACCESO sólo se entiende en la medida en que ese acceso sea para prestar el SERVICIO DE TAXI, esto es, aquel servicio no tiene sentido sin este último, por tanto la relación es tan estrecha que se han visto afectados derivado de las prácticas monopólicas imputadas al AICM.[2234]

En ese sentido, al contar el AICM con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, posee la facultad para asignar el SERVICIO DE ACCESO en la zona federal que le ha sido concesionada, y los agentes económicos que deseen acceder a este con el objeto de prestar el SERVICIO DE TAXI, necesariamente deben supeditarse a las condiciones impuestas por AICM en los contratos que correspondan.

El AICM, conforme a su título de concesión, está obligado a proveer lo necesario para que el AEROPUERTO cuente con opciones competitivas de servicios complementarios y base fija de operaciones en términos de lo establecido en el artículo 57 de la LA.

De lo anterior se colige que, al momento de imponer condiciones en los contratos correspondientes al SERVICIO DE ACCESO, el AICM estaba obligado a que los servicios contratados con terceros se presten competitivamente, esto es con las mejores condiciones de calidad, precio, tiempo, entre otras; por ello, establecer condiciones discriminatorias entre los agentes económicos con los que contrata el SERVICIO DE ACCESO, genera incentivos para que aquellos que reciben los beneficios no mejoren las condiciones con las que se presta el SERVICIO DE TAXI, debido a que cuentan con ventajas frente

---

[2234] La teoría económica no establece que una práctica monopólica relativa tenga que ser realizada por un agente económico integrado verticalmente o que participe en el mercado aguas abajo. Al respecto Massimo Motta señala: "*En la mayoría de los mercados, los productores no venden sus productos directamente, sino que llegan a los clientes finales a través de intermediarios, mayoristas y minoristas. Además, con frecuencia el producto final se produce en varias etapas desde la materia prima, pasando por un bien intermedio, hasta llegar al producto final... Estos acuerdos y disposiciones contractuales entre empresas relacionadas verticalmente se llaman restricciones verticales.*" Además señala: "(...) *un caso en el que las restricciones verticales y las fusiones verticales podrían ser perjudiciales para el bienestar. Si los contratos entre un monopolista aguas arriba y los minoristas de aguas abajo no son públicamente observables, el monopolista se ve perjudicado por su tentación de renegociar las condiciones de suministro (las que preverán los minoristas no dispuestos a aceptar precios altos de insumos)* (...) *Téngase en cuenta que la magnitud de los daños causados por las restricciones verticales arriba identificadas (o por una fusión vertical) depende de que la empresa de aguas arriba sea o no monopolista*". Motta, Massimo Política de competencia. Teoría y práctica / Massimo Motta; trad de Carmen Praget; rev. De la trad. Alexander Elbittar; rev. Tec de la trad. De Javier Núñez Melgoza – México: FCE, UNAM, Cofece, CIDE, 2018, págs. 360, 405 y 406.

a sus competidores derivadas de la práctica realizada por AICM.[2235] De este modo, al imponer condiciones discriminatorias, AICM incumple su deber de garantizar la existencia de servicios óptimos dentro del AEROPUERTO, ocasionando que la comisión de las prácticas monopólicas que se le imputan sea **grave**, tanto en el SERVICIO DE ACCESO como en el mercado aguas abajo, esto es, en el SERVICIO DE TAXI.[2236]

Incluso, ese incumplimiento trasciende al usuario de los SERVICIOS DE TAXI, debido a que no le es posible obtener mejores condiciones de servicio a las que prevalecerían en un entorno de mayor competencia, dado que las prácticas monopólicas realizadas por el AICM generaron que las participaciones de mercado con las que contaban las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS no variaran y, por consiguiente, no compitieran para obtener más clientes, al saber que el propio AICM estaba comprometido a preferir a unas respecto de otras.

Tal y como ya se expresó, el AICM presta servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; así como, los servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación del AEROPUERTO, tal y como se definen en la LA y el RLA, por sí o por conducto de terceros, así como cualquier actividad que directamente esté relacionada con su objeto, incluyendo la transportación terrestre y cualquier actividad que sea complementaria a los servicios que preste, de conformidad con el artículo 54 del RLA.

Asimismo, como se acreditó en el EXPEDIENTE y se confirmó en la EJECUTORIA, el AICM al detentar poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE definido como el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI,[2237] tiene la capacidad de imponer condiciones en dicho MERCADO RELEVANTE.

En relación al SERVICIO DE TAXI, es necesario contar con un permiso emitido por la SCT. Ahora bien, tal y como ha quedado demostrado las personas físicas que cuenten con dicho permiso, deben ser

---

[2235] De conformidad con la jurisprudencia emitida por el PJF: "***PRÁCTICAS MONOPÓLICAS. BIENES JURÍDICOS TUTELADOS EN ESTA MATERIA POR EL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.*** *Entre los bienes jurídicos tutelados por el precepto citado se encuentran los derechos del consumidor y de la sociedad, sin que ello implique que se trate de la única protección perseguida por la Constitución, pues también reconoce los relativos a la competencia y a la libre concurrencia,* ***lo que es lógico pues en la medida en que exista un ambiente de competencia y libre concurrencia, el consumidor y la sociedad en general, como eslabones de un cadena de producción, se benefician al no ser afectados por prácticas monopólicas; los conceptos de competencia y libre concurrencia invariablemente van unidos a la pretensión de no afectar a los consumidores y al público en general por la realización de actos que no permitan la adquisición de bienes y servicios en condiciones de competencia*** [énfasis añadido]". Registro: 2013628; Jurisprudencia; 10ma. Época, Segunda Sala SCJN; SJF; Libro 39, Febrero de 2017, Tomo I, Página: 398.

[2236] Las restricciones verticales o prácticas monopólicas absolutas pueden afectar los mercados aguas arriba o aguas abajo, para ello "[...] *en ausencia de proveedores competidores aguas arriba, una fusión vertical sería perjudicial en grado máximo, ya que conduciría al desplazamiento total de los rivales de aguas abajo y determinaría un aumento de los precios hasta el grado del monopolio ... Una vez más, las restricciones verticales podrían ser perjudiciales para el bienestar pero su efecto adverso estaría limitado por la presencia de otros proveedores del insumo. Esto se puede interpretar diciendo que cuanto mayor sea el poder de mercado aguas arriba, mayor deberá ser la atención que se deba dedicar a las prácticas verticales*". Motta, Massimo Política de competencia. Teoría y práctica / Massimo Motta; trad de Carmen Praget; rev. De la trad. Alexander Elbittar; rev. Tec de la trad. De Javier Núñez Melgoza – México: FCE, UNAM, Cofece, CIDE, 2018, pág. 403.

[2237] Página 30 del OPR; así como 4 y 5 de la RESOLUCIÓN.

parte de una AGRUPACIÓN para poder celebrar el contrato de acceso a zona federal para la prestación del SERVICIO DE TAXI.

Dicho lo anterior, se observa que el AICM es el único facultado para proporcionar el SERVICIO DE ACCESO a zona federal y estacionamiento para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en su modalidad de taxi con origen en el AEROPUERTO. Por lo anterior, es el AICM el único agente económico que puede usar y dar en arrendamieto las superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de acceso y uso de las mismas.

Como consecuencia de lo anterior, el AICM estableció distintas condiciones para el incremento del padrón vehicular a AGRUPACIONES situadas en igualdad de condiciones al celebrar convenios que establecen condiciones distintas en el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento y asignación de UNIDADES del parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI y el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES afecta las condiciones.

Asimismo, el AICM detenta la facultad de influir decisivamente en el otorgamiento de permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI, dado que la SCT no otorga nuevos permisos si previamente no hay una opinión positiva del AICM, o si previamente el solicitante no ha iniciado los trámites para suscribir un contrato de acceso a zona federal con el AICM; en este sentido, si bien el AICM no otorga directamente los permisos para prestar el SERVICIO DE TAXI, es posible concluir que *de facto* influye determinantemente en el aumento de las UNIDADES que prestarán el SERVICIO DE TAXI. Al reducir el número de entrantes al SERVICIO DE ACCESO, menor es el número de oferentes en el SERVICIO DE TAXI y, como consecuencia, menos presión competitiva existe en ese mercado, afectando de esa manera el proceso de competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI.

Aunado a lo anterior, de acuerdo con lo establecido en el título de la CONCESIÓN,[2238] y a lo manifestado por el propio AICM en su contestación al OPR, el AEROPUERTO es un bien de dominio público de la Federación, de acuerdo a lo siguiente: "[…] *la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., la concesión para administrar, operar y/o explotar el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (bien que es de dominio de la Federación)* […]",[2239] en este sentido, la práctica monopólica relativa cometida debe considerarse especialmente grave por haberse realizado respecto de un bien de dominio público de la Federación.

Los hechos motivo de la infracción

Las prácticas monopólicas acreditadas consistieron en el incremento y asignación de UNIDADES, así como en el otorgamiento de descuentos de manera discriminatoria a los agentes económicos con los que se tenía contratado el SERVICIO DE ACCESO.

[2238] Véase el apartado "*ANTECEDENTES*" de la concesión otorgada al AICM el nueve de febrero de dos mil cuatro, publicada en el DOF el primero de junio de dos mil cuatro, a saber: "***El Gobierno Federal mantiene el dominio de los bienes inmuebles del dominio público necesarios para la operación del aeropuerto localizado en la Ciudad de México, Distrito Federal****, a que se refiere esta Concesión, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad de otorgar la presente Concesión respecto de dichos bienes, en términos del artículo 20 y tercero transitorio de la Ley de Aeropuertos.* [énfasis añadido]."

[2239] Página 2 de la contestación al OPR del AICM.

En este apartado, se analizará en forma particularizada la gravedad de estas conductas:

Incremento y asignación de UNIDADES

El incremento y asignación de UNIDADES mediante cláusulas discriminatorias que otorgaban preferencia a las AGRUPACIONES que ya operaban dentro del AEROPUERTO, además de impedir la entrada de nuevos competidores, generó afectaciones concretas a las AGRUPACIONES que tenían un menor número de PERMISIONARIOS, con lo cual se pudo apreciar que, en general, las AGRUPACIONES con el mayor número de PERMISIONARIOS se vieron beneficiadas con el reparto discriminatorio de UNIDADES (como fue el caso de SITIO 300, NUEVA IMAGEN y YELLOW CAB).

Lo anterior se corroboró con la información que fue analizada en el apartado "*C.1. Incremento y asignación de UNIDADES*" de la sección "*IV. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*" de esta resolución.[2240]

De hecho, la pluralidad de conductas relacionadas con el incremento y asignación de UNIDADES es **grave** de conformidad con lo siguiente:

1. En el contexto de la exclusión vertical, cuando el AICM estableció e incorporó cláusulas discriminatorias que traían aparejado el aumento de UNIDADES, favoreció injustificadamente a las AGRUPACIONES que tenían un mayor número de PERMISIONARIOS identificados como "*agremiados*", pues al establecer distintos mecanismos de asignación para el aumento de UNIDADES, impidió que las AGRUPACIONES pudieran obtener UNIDADES en función de méritos propios, como las mejoras o eficiencias propias en la presatación de SERVICIO DE TAXI y, en su caso, invertir o desarrollar servicios adicionales.

   De hecho, esta misma conducta impidió que hubiera nuevos agentes económicos que pudieran acceder al SERVICIO DE ACCESO (y en consecuencia, no podían prestar el SERVICIO DE TAXI a través de las instalaciones concesionadas al AICM), pues el AICM mantuvo a las AGRUPACIONES (con sus respectivos PERMISIONARIOS) como los únicos agentes económicos que estaban legitimados para hacer uso de las instalaciones aeroportuarias del AEROPUERTO (es decir, del SERVICIO DE ACCESO).

   Esto se corrobora con el hecho de que incluso la DGAF indicó que sólo se otorgan los permisos previstos en la LCPAF a los agentes económicos respecto de los cuales el AICM emite una opinión positiva,[2241] por lo cual el AICM decide: **(i)** quiénes son los agentes

---

[2240] En específico, se tomó en consideración el análisis realizado a las pruebas identificadas con los numerales 23 a 26 de la citada sección.

[2241] Al respecto, el oficio número 4.2.2.1.-000404/2016, signado por el encargado del despacho de la Dirección Jurídica de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos dependiente de la DGAF, presentado en la OFICIALÍA el dos de febrero de dos mil dieciséis señala, entre otras cosas, lo siguiente: "[…] *Es importante señalar que los permisos se otorgan solamente cuando el Administrador del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, emite su opinión en forma positiva, en razón que es quien conoce las necesidades y demandas en ese Aeródromo, respecto del servicio público de transportación terrestre de pasajeros*" (folio 37197).

económicos que obtendrán el permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI en las instalaciones del AEROPUERTO; y **(ii)** con quiénes celebra un contrato para el SERVICIO DE ACCESO.[2242]

Esto favoreció a las AGRUPACIONES, sin que el AICM incurriera en pérdidas económicas por el otorgamiento de tal beneficio, e impidió el efecto competitivo que traería al mercado con la entrada de uno o varios nuevos competidores (PERMISIONARIOS nuevos o AGRUPACIONES nuevas) que fueran distintos a las que ya estaban haciendo uso de las instalaciones del AEROPUERTO.

El otorgamiento diferenciado y discriminatorio en las autorizaciones para el aumento de UNIDADES a distintas AGRUPACIONES implicó que no fuera posible asociar la asignación de UNIDADES con méritos de los PERMISIONARIOS o de las AGRUPACIONES, lo cual generó que existiera una disparidad en el número de PERMISIONARIOS asociados a las AGRUPACIONES, lo cual genera a su vez una incertidumbre entre los agentes económicos que utilizan el SERVICIO DE ACCESO, pues no es posible saber qué criterio se toma para el aumento de UNIDADES.

2. Al no existir un aumento de UNIDADES con base en méritos, las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS no tienen incentivos para mejorar el SERVICIO DE TAXI que prestan, ni a invertir o desarrollar servicios adicionales (p.e. salas de espera, aplicaciones móviles, bebidas gratuitas, entre otros), con lo cual los usuarios de estos servicios se ven afectados. De este modo, el incremento y asignación de UNIDADES de modo discriminatorio, limitó la concurrencia y condicionó la competencia en el SERVICIO DE TAXI, a través de la práctica realizada por AICM en el SERVICIO DE ACCESO.

Establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos

Al respecto, y tomando en consideración lo señalado en la página 185 de la EJECUTORIA, en el sentido de que: "[…] *la discriminación de precios se da cuando la diferencia de precios al que se vende un producto similar a diferentes compradores, no refleja la diferencia del costo marginal que implica venderle a cada uno de ellos*",[2243] es posible concluir que el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento

---

[2242] Al respecto, en las pruebas identificadas con los números **32** y **62** de esta resolución, es posible inferir que los permisos que se otorgan a los PERMISIONARIOS para prestar el SERVICIO DE TAXI se encuentran asociados a un puerto marítimo o a un aeropuerto federal (como es el caso del AEROPUERTO), y que la DGAF no otorga permisos sin la opinión positiva del AICM.

[2243] A mayor abundamiento, esta autoridad advierte que dicha transcripción contenida en las páginas 185 y 186 de la EJECUTORIA se refieren a una transcripción de la sentencia emitida el veintinueve de marzo de dos mil diecisiete por el JUZGADO, y respecto a dicha transcripción, la EJECUTORIA señala lo siguiente: "[…] *la juez de Distrito sí se pronunció sobre los argumentos que hizo valer en el sentido de que la autoridad responsable nunca señaló frente a quien eran discriminatorias las cláusulas y, que las cláusulas no impidieron la entrada de ningún competidor, es decir, nunca se actualizó discriminación alguna frente a ningún sujeto que pudiera señalarse como afectado, pues, en lo esencial, estimó que para determinar la responsabilidad de la quejosa-recurrente en la comisión de la práctica monopólica relativa de discriminación de precios o de trato, la autoridad responsable no estaba obligada a probar que se hubiera negado a las agrupaciones o empresas de transporte el acceso a sus instalaciones para la prestación del servicio de autotransporte público en zona federal, en tanto que la negativa de la que habla no constituye ninguno de los elementos configurativos de la conducta anticompetitiva generalizada. - - - - - De ahí, resulte infundado el argumento de la quejosa-recurrente, porque la juez de Distrito no fue omisa en atender los argumentos que propuso respecto de que la autoridad responsable nunca señaló frente a quien eran discriminatorias las cláusulas y, que las cláusulas no impidieron la entrada de ningún competido*".

de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES es **grave** de conformidad con lo siguiente:

- El SERVICIO DE ACCESO es necesario para poder prestar el SERVICIO DE TAXI.
- No es posible sustituir el SERVICIO DE ACCESO, ya que no puede realizarse el abasto del mismo desde otros lugares, y ese servicio, al estar regulado por la LA, el RLA y la CONCESIÓN, provoca que los consumidores del SERVICIO DE ACCESO (es decir los PERMISIONARIOS) sólo puedan acceder a ese servicio a través del AICM.
- Cuando el AICM estableció distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos a diversos agentes económicos que se encontraban en igualdad de circunstancias, se redujeron los incentivos de competidores potenciales para entrar al mercado, pues el potencial entrante se encontraría en una situación de desventaja frente a las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS incumbentes, lo que afectó la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE ACCESO.

  Debido a que el SERVICIO DE ACCESO es necesario para la prestación del SERVICIO DE TAXI, al limitarse la concurrencia en el SERVICIO DE ACCESO se limitó, a su vez, la competencia y libre concurrencia en el SERVICIO DE TAXI, afectando gravemente ambos mercados.
- La disminución de la demanda derivada del brote de influenza AH1N1 y la salida de MEXICANA puso a las AGRUPACIONES y PERMISIONARIOS ante el riesgo de enfrentar una reducción en sus márgenes de ganancia, debido a que deben alcanzar una escala operativa para cubrir sus costos fijos. Sin embargo, los descuentos permitieron que aquellas AGRUPACIONES beneficiadas redujeran sus costos fijos, lo cual les permitió mantener sus márgenes de ganancia con los mismos precios, a pesar de la caída de la demanda.

  Lo anterior demuestra el daño que se ocasionó en el SERVICIO DE TAXI, pues dadas las condiciones en ese mercado, lo natural sería que los usuarios de ese servicio se vieran beneficiados por precios más bajos, lo cual no ocurrió.

En consecuencia, las conductas realizadas por el AICM son graves al afectarse el acceso[2244] y crecimiento en condiciones iguales de los agentes que prestan un servicio público dentro del AEROPUERTO, con lo que se afectó el proceso de competencia y libre concurrencia tanto en el SERVICIO DE ACCESO, como en el SERVICIO DE TAXI.

En virtud de estas características, la práctica monopólica relativa cometida por el AICM afecta, además del MERCADO RELEVANTE,un mercado aguas abajo -es decir, al SERVICIO DE TAXI-, y por

[2244] Tal como se desprende de la prueba indicada en el numeral **62** de esta resolución, del oficio 4.2.2.1.-001006/2016, presentado en la OFICIALÍA el cuatro de marzo de dos mil dieciséis, se desprende que hubo agentes económicos que intentaron infructuosamente ingresar y obtener un permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI pero que el AICM no otorgó su opinión en sentido positivo. Es decir, es posible afirmar que hubo agentes económicos en concreto que no pudieron obtener un permiso para prestar el SERVICIO DE TAXI a través de la infraestructura aeroportuaria del AICM.

tanto, afecta la prestación de un servicio público que satisface una necesidad general de los usuarios del AEROPUERTO.

Los factores mencionados tienen una implicación en la cantidad de usuarios del SERVICIO DE TAXI que podrían verse afectados, según lo señalado en el documento denominado "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*"[2245] ofrecido por el AICM como prueba durante el procedimiento seguido en forma de juicio, aproximadamente consta de B millones de personas al año, a la letra dicho documento indica que: "[…] B B".[2246] De tomar en cuenta dicha aproximación implicaría que cualquier afectación en la prestación del SERVICIO DE TAXI impactaría a B millones de personas al año, lo cual favorece los argumentos para determinar la gravedad de la infracción, considerando la cantidad significativa de personas afectadas.

Además del número de usuarios afectados, hay un menoscabo a los intereses del Estado, toda vez que el SERVICIO DE ACCESO se encuentra vinculado a un bien de dominio público de la Federación y reviste tal importancia que vía mandato legal se obliga al concesionario del AEROPUERTO a prestar los servicios complementarios, al establecer en el artículo 58 de la LA, lo siguiente, "[…] *no podrán dejar de prestarse*".[2247]

2. INDICIOS DE INTENCIONALIDAD

Como se ha señalado, en términos del artículo 36 de la LFCE, la intencionalidad es uno de los elementos que debe considerarse para efecto de la determinación del monto de la sanción que debe imponerse en un caso determinado.

Al respecto, en el presente caso, esta COFECE debe analizar si de los indicios que obran en el EXPEDIENTE se desprende la intencionalidad del AICM en la comisión de la práctica imputada, esto es, si tuvo la intención de realizar actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones para establecer distintos precios o condiciones de venta o compra para diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones, con el objeto o efecto de desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.

Aunado a lo anterior, al tratarse de una práctica monopólica relativa, debe considerarse si el AICM podía tener conocimiento de que al realizar los actos imputados, lo haría en su carácter de agente económico con poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE.

(a) El AICM sabía que tenía poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE

Eliminado: veinticuatro palabras.

[2245] Folios 30403 a 30582.
[2246] Folios 30458 y 30459.
[2247] Página 2 de la contestación al OPR del AICM: "[…] *la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., la concesión para administrar, operar y/o explotar el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (bien que es de dominio de la Federación)* […]".

En virtud de la CONCESIÓN, el AICM es el único oferente del SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI. En este sentido, derivado de que AICM conoce que el SERVICIO DE ACCESO únicamente es prestado por dicho agente económico, es claro que AICM tenía la certeza al momento de la comisión de la práctica de que contaba con poder sustancial en un MERCADO RELEVANTE.

(b) El AICM tuvo la intención de realizar actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones para establecer distintos precios o condiciones de venta o compra para diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones

En el caso concreto existen los siguientes indicios que prueban la intención del AICM de realizar actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones para establecer distintos precios o condiciones de venta o compra para diferentes compradores o vendedores situados en igualdad de condiciones:[2248]

(i) El otorgamiento de los descuentos o quitas en la contraprestación que pagan los PERMISIONARIOS por el SERVICIO DE ACCESO fue determinado por el Consejo de Administración del AICM, entre otros, a través de sesiones celebradas entre consejos de administración de diversos agentes económicos, en los cuales el AICM votó favorablemente. Así, en las actas levantadas en las sesiones respectivas consta la voluntad del AICM, entre otros. Asimismo, el documento donde consta la "*PRÓRROGA PARA LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE APOYO PARA CLIENTES DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. (AICM) AFECTADOS POR LA SUSPENSIÓN DE OPERACIONES DE LAS AEROLÍNEAS QUE COMPONEN GRUPO MEXICANA: COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, S.A. DE C.V., MEXICANA INTER, S.A. DE C.V. Y AEROVÍAS CARIBE, S.A. DE C.V.*" fue aprobado por el Consejo de Administración de AICM;[2249]

[2248] Al respecto resulta aplicable la siguiente tesis: "***APODERADO DE PERSONA MORAL, SOCIEDAD MERCANTIL. SU DESIGNACIÓN.*** *Las asociaciones humanas pueden ser consideradas como personas, pero no en forma idéntica a una persona física, sino como un ente jurídico especial derivado de una ficción legal, sujeto de derechos y obligaciones atento lo dispuesto por los artículos 25, fracción III, 26, 27 y 28 del Código Civil para el Distrito Federal, los cuales establecen que las sociedades mercantiles se obligan, obran y se rigen por medio de los órganos que las representan tanto por disposición legal, o bien por las disposiciones relativas de sus escrituras constitutivas también denominados estatutos. Por tanto,* ***la voluntad de una persona moral como lo son las sociedades mercantiles se expresa a través de una asamblea general ordinaria o extraordinaria de accionistas*** *y sus determinaciones las cumplen los órganos internos facultados para tal fin, o bien, las personas físicas que se designen en términos de los artículos 10 y 178 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, y tal voluntad es formalmente válida mediante su protocolización ante la fe de notario público con base en lo establecido por el artículo 194 del invocado ordenamiento legal; en consecuencia, es evidente que la persona moral o sociedad mercantil, para el efecto de nombrar apoderado, lo puede hacer al través de su escritura constitutiva, en sus estatutos o por la decisión de los accionistas en las asambleas ordinarias o extraordinarias y por ende, las actas relativas son los documentos que contienen y comprueban la voluntad de las sociedades para designar el o los apoderados que deseen, actos de asamblea que al protocolizarse en forma imbíbita, también se da fe de la existencia de la indicada manifestación de voluntad contenida en los libros y actas de la sociedad, por lo cual resulta innecesaria su ratificación ante el propio notario público*". Tesis Aislada, T.C.C. 9a. Época. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXX, Diciembre de 2009, 1.13o.T.258 L; Pág. 1625. Registro No. 165 714.

[2249] Las determinaciones de aplicar los descuentos derivados del virus de la influenza y la suspensión de actividades de MEXICANA constan en el "*ACTA DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO,*

Asimismo, por decisión de AICM, los descuentos referidos -acordados como consecuencia tanto del virus tipo ANH1N1 como del cese de operaciones de MEXICANA- se otorgaron de forma diferenciada entre las AGRUPACIONES, sin aplicar los criterios establecidos por el Consejo de Administración del AICM y sin que estuviera justificado el trato discrecional y diferenciado en lo que respecta a su temporalidad, cuando ninguna de las AGRUPACIONES solicitó formalmente alguno de los descuentos o en su caso la prórroga de los mismos;

(ii) La determinación de los incrementos y asignaciones de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI fue tomada a través de los representantes de AICM.

Así, por ejemplo, en el ACTA se observa que el Consejo de Administración del AICM discutió la situación de las negociaciones de los contratos por el SERVICIO DE ACCESO; y se señaló que se otorgarían ciento ochenta contratos individuales por el SERVICIO DE ACCESO que se distribuirían entre las AGRUPACIONES que derivarán de la separación de SITIO 300 sin implementar mecanismo de adjudicación alguno. Asimismo, en febrero de dos mil nueve, el AICM otorgó a PORTO TAXI cincuenta nuevos contratos individuales de acceso a zona federal.

(iii) El AICM a través de sus representantes celebró los contratos y convenios en los cuales se incluyeron las cláusulas discriminatorias. De esta manera, los contratos y convenios respectivos reflejan la voluntad del AICM para acordar dichas cláusulas.[2250]

Así, el AICM voluntariamente estableció distintas condiciones para el incremento del padrón vehicular a AGRUPACIONES situadas en igualdad de condiciones al celebrar convenios que establecen condiciones distintas en el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal y su consecuente incremento de UNIDADES.

Lo anterior se desprende de la siguiente tabla:

Agrupación.	Contenido de la cláusula sobre el otorgamiento de nuevos contratos de acceso a zona federal	Fecha de los contratos
NUEVA IMAGEN	**	22/08/2008

Eliminado: un párrafo.

S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 24 DE SEPTIEMBRE DE 2009" y en el "*ACTA DE LA CONTINUACIÓN DE LA TERCERA SESIÓN ORDINARIA DE LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. Y DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V. CELEBRADA EL 07 DE OCTUBRE DE 2010*", respectivamente.

[2250] Firmados por el representante legal del AICM entre otros.

	**	
YELLOW CAB		01/06/2012
SITIO 300		07/08/2010
PORTO TAXI		01/06/2012
CONFORT		07/07/2008
EXCELENCIA	N/A	15/08/2008

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM, en la prueba identificada con el numeral **25** de la presente resolución.

Eliminado: cuatro palabras.

Aunado a lo anterior, el AICM tenía conocimiento de los riesgos de establecer derechos de preferencia u otras cláusulas discriminatorias en cuanto a sus consecuencias en el mercado, como consta en el oficio número PRES-10-096-2006-076 emitido dentro del expediente CON-013-2006, mediante el cual el entonces presidente de la CFC respondió a una consulta planteada por el entonces Director General del AICM, en la cual se recomendó, entre otras cosas: "[…] ***Eliminar el derecho de preferencia a las agrupaciones en la ampliación del parque vehicular, a fin de suprimir exclusividades y barreras a la entrada de nuevos prestadores de servicios.*** *Asimismo, otorgar nuevos contratos de servicios de*

[2251] Folio 9466.
[2252] Folios 9622 respecto de YELLOW CAB; 9785 respecto de SITIO 300; y 10087 a 10088 respecto de PORTO TAXI.
[2253] Folio 9668.

acceso y estacionamiento a interesados no involucrados actualmente en los servicios de autotransporte de pasajeros desde y hacia el AICM, para la prestación del SERVICIO ORDINARIO [...] [énfasis añadido]".[2254]

(c) El AICM intencionalmente realizó dichos actos con el objeto o efecto de desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas

(i) El contenido de las cláusulas discriminatorias señala como voluntad explícita de las partes –una de las cuales es invariablemente el AICM- la de impedir el acceso de otros agentes económicos al señalar que la asignación contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de UNIDADES debía realizarse entre las AGRUPACIONES que se encontraran prestando el servicio, estableciendo ventajas exclusivas a favor de las AGRUPACIONES.

(ii) La asignación de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de UNIDADES y la aplicación de los descuentos que se realizó de forma diferenciada entre las AGRUPACIONES fue intencional y generó el efecto de establecer ventajas exclusivas en favor de algunas de éstas.

Conclusión

Teniendo conocimiento de su poder sustancial en el MERCADO RELEVANTE, las conductas del AICM se realizaron de manera intencional con el objeto y efecto de impedir el acceso de nuevos agentes económicos, impedir la expansión de los ya presentes y establecer ventajas exclusivas a determinados agentes económicos, a través de decisiones diferenciadas en la asignación de nuevos contratos de acceso a zona federal y en el otorgamiento de quitas y descuentos en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO.

Así, el AICM actuó intencionalmente al cometer la práctica monopólica relativa que se imputa pues en todo momento actuó manifestando su voluntad de forma inequívoca y con pleno conocimiento de su papel como único prestador del SERVICIO DE ACCESO.

3. DURACIÓN DE LA PRÁCTICA

Como se ha señalado, la práctica monopólica imputada se ha ido cometiendo a través de diversas conductas relacionadas en cuanto a su objeto o efecto, conformando una unidad al haber perpetuado la misma violación continuadamente a través del tiempo. Por esta razón, si bien consta en el EXPEDIENTE la existencia de diversos contratos de acceso a zona federal que incluían cláusulas discriminatorias, para efectos del cálculo de la sanción en el presente caso, se considerará como inicio de la práctica monopólica relativa la fecha de inicio del periodo investigado, es decir, el diecisiete de octubre de dos mil ocho, fecha en la cual dichas cláusulas se encontraban vigentes en diversos convenios y por lo tanto, se ejecutaban en dicho periodo.

[2254] Folios 130 a 136.

Respecto de la conclusión de la práctica imputada, del análisis de los documentos que obran en el expediente se advierte que ésta no ha concluido a la fecha de la presente resolución, dado que no existen indicios de que las cláusulas referidas hayan dejado de tener vigencia y aunado a que el AICM no acreditó la terminación de dicha conducta. No obstante, debido a que el período de investigación concluyó el quince de mayo de dos mil quince para efectos del cálculo de la sanción correspondiente, se estimará el daño causado por la práctica desde la fecha de inicio del periodo de investigación hasta la fecha de conclusión de la misma.

4. TAMAÑO DE LOS MERCADOS AFECTADOS

Considerando los elementos analizados en la sección de "*Gravedad de la infracción*", los mercados afectados en el caso que nos ocupa son aquellos del MERCADO RELEVANTE que se definió como el SERVICIO DE ACCESO para la prestación del SERVICIO DE TAXI; así como el mercado relacionado, consistente en el SERVICIO DE TAXI.[2255] Lo anterior confirmado por la EJECUTORIA.

Lo anterior toda vez que el establecimiento de distintas condiciones en el SERVICIO DE ACCESO mediante la asignación de contratos de acceso que traen aparejado el incremento y asignación de UNIDADES del parque vehicular para prestar el SERVICIO DE TAXI y el establecimiento de distintas condiciones en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES afecta las condiciones competitivas en igualdad de condiciones de servicios complementarios en que se ofrece el SERVICIO DE TAXI.

(a) Mercado del SERVICIO DE ACCESO

Para calcular las cifras correspondientes al tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO se consideró el número de UNIDADES existentes en cada año y la cantidad que cada una paga al AICM por la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO. En este sentido, se obtuvieron los siguientes datos:

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2008

Agrupación	Número de UNIDADES 2008 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO[2256] C*3=(D)
SITIO 300			**	
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				
CONFORT				
PORTO TAXI				

Eliminado: veinte palabras.

[2255] Página 30 del OPR; así como 4 y 5 de la RESOLUCIÓN.

[2256] Considerando que la práctica monopólica relativa comenzó en octubre de dos mil ocho solo se calcula como parte del ingreso anual afectado el correspondiente a tres meses, considerando de octubre a diciembre de dicho año. En este sentido para efecto de esta tabla, el "*Ingreso promedio anual por agrupación*" equivale a multiplicar por once el "*Ingreso promedio mensual por agrupación*".

EXCELENCIA[2257]	**		
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE ACCESO 2008**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil ocho ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil ocho equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2009

Agrupación	Número de UNIDADES 2009 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO C*12=(D)
SITIO 300			**	
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				
CONFORT				
PORTO TAXI				
EXCELENCIA				
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE ACCESO 2009**		**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil nueve ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil nueve equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2010

Agrupación	Número de UNIDADES 2010 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO C*12=(D)
SITIO 300			**	
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				

Eliminado: setenta y un palabras.

[2257] En virtud de que en el OPR se indicó que: "*EXCELENCIA comenzó a operar formalmente y a prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros el ocho de enero de dos mil nueve, en esa misma fecha la Dirección General de Comunicación Social del "Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México" publicó en su página de Internet un comunicado en el cual hizo del conocimiento al público que conjuntamente con la SCT habían autorizado más permisos a través de un nuevo prestador (EXCELENCIA) con la finalidad de obtener mayores beneficios para los usuarios*". Página 19 del OPR.

CONFORT	**		
PORTO TAXI			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE ACCESO 2010**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil diez ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de ** **; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil diez equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2011

Agrupación	Número de UNIDADES 2011 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO C*12=(D)
SITIO 300				
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				
CONFORT				
PORTO TAXI				
EXCELENCIA				
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE ACCESO 2011**		**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil once ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil once equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2012

Agrupación	Número de UNIDADES 2012 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO C*12=(D)

[2258] En el CONVENIO MODIFICATORIO DE PORTO TAXI (celebrado el veintinueve de agosto de dos mil once) ** ** ** Folios 10076 y 10077.

Eliminado: un renglón y sesenta y seis palabras.

SITIO 300	[redacted]		
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
CONFORT			
PORTO TAXI			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE ACCESO 2012**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil doce ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de [redacted], por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil doce equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2013

Agrupación	Número de UNIDADES 2013 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO C*12=(D)
SITIO 300	[redacted]			
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				
CONFORT				
PORTO TAXI				
EXCELENCIA				
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE ACCESO 2013**		**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil trece ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de [redacted]; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil trece equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2014

[2259] En el CONVENIO MODIFICATORIO DE YELLOW CAB (celebrado el primero de junio de dos mil doce) [redacted]. Folios 9621, 9623 y 9629.

Eliminado: ciento nueve palabras.

Agrupación	Número de UNIDADES 2014 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO C*12=(D)
SITIO 300	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				
CONFORT				
PORTO TAXI				
EXCELENCIA				
TOTAL	**	Total SERVICIO DE ACCESO 2014		**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en el año dos mil catorce ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de [redacted] por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil catorce equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado de SERVICIO DE ACCESO en el año 2015

Agrupación	Número de UNIDADES 2015 (A)	Contraprestación (B)	Ingreso mensual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO A*B=(C)	Ingreso anual del AICM por concepto de la contraprestación del SERVICIO DE ACCESO[2260] C*4=(D)
SITIO 300	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NUEVA IMAGEN				
YELLOW CAB				
CONFORT				
PORTO TAXI				
EXCELENCIA				
TOTAL	**	Total SERVICIO DE ACCESO 2015		**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM.
Folios: 9456 a 9457; 9467, 9550, 9623, 9668, 9669, 9785, 9786, 9970, 9971, 10051, 10076 y 10088.

De la tabla anterior se aprecia que el AICM aproximadamente obtuvo en la parte correspondiente del año dos mil quince ingresos anuales por concepto del SERVICIO DE ACCESO equivalentes a la cantidad de [redacted]

[2260] Considerando que la práctica monopólica relativa imputada se cometió de octubre de dos mil ocho a mayo de dos mil quince, con relación al año dos mil quince sólo se calcula como parte del ingreso anual afectado el correspondiente a cuatro meses, considerando de enero a abril de dicho año en beneficio del AICM. En este sentido para efecto de esta tabla, el "*Ingreso promedio anual por agrupación*" equivale a multiplicar por seis el "*Ingreso promedio mensual por agrupación*".

Eliminado: dos renglones y veintiocho palabras.

por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO para el año dos mil quince equivale a dicha cantidad.

Como resultado de lo anterior, la suma de las cantidades anuales calculadas durante el periodo de comisión de la práctica, de octubre de dos mil ocho a mayo de dos mil quince, equivale a B B, que representan el tamaño del mercado del SERVICIO DE ACCESO.

Año	Tamaño de Mercado SERVICIO DE ACCESO
2008	B
2009	
2010	
2011	
2012	
2013	
2014	
2015	
TOTAL	

(b) Mercado del SERVICIO DE TAXI

Como se ha señalado, la práctica imputada también afectó al mercado relacionado aguas abajo, identificado como el SERVICIO DE TAXI. De la información que obra en el EXPEDIENTE se desprende que durante el periodo de comisión de la práctica monopólica relativa el mercado del SERVICIO DE TAXI se ha comportado de la siguiente manera:

Del documento denominado "*Evaluación Integral del Servicio de Transporte de Taxis de las Empresas Autorizadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*"[2261] ofrecido por el AICM como prueba durante el procedimiento seguido en forma de juicio, en el apartado '** **', sub apartado '** **'; se indica que "[…] ** ** […] [énfasis añadido]".[2262] En este sentido, a partir de dicha cifra se pueden estimar las cantidades mensuales y anuales que generó cada unidad por la prestación del SERVICIO DE TAXI, durante el periodo en el que se cometió la práctica monopólica relativa.

Se aclara que el promedio anual se obtiene a partir de un factor diario de venta por UNIDAD, mediante la división del promedio semanal entre siete. Esta cantidad se multiplica por el número de UNIDADES y posteriormente por el número de días en los que la práctica estuvo vigente.

Tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI 2008

[2261] Folios 30403 a 30582.
[2262] Folio 30509.

Eliminado: un renglón y cuarenta y un palabras.

Agrupación.	Número de UNIDADES 2008	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2008.[2263]
SITIO 300		**	
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	Total SERVICIO DE TAXI 2008	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto SITIO 300 y PORTO TAXI generaron en el año dos mil ocho la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil ocho equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI 2009

Agrupación.	Número de UNIDADES 2009.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2009.
SITIO 300		**	
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	Total SERVICIO DE TAXI 2009	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil nueve la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil nueve equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI 2010

[2263] Para el año dos mil ocho el promedio anual sólo considera los setenta y cinco días en los que la práctica estuvo vigente (considerando que la práctica estuvo vigente a partir del diecisiete de octubre de dos mil ocho).

Eliminado: cincuenta y cinco palabras.

Agrupación.	Número de UNIDADES 2010.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2010.
SITIO 300	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE TAXI 2010**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil diez la cantidad de [redacted]; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil diez equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI 2011

Agrupación.	Número de UNIDADES 2011.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2011.
SITIO 300	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE TAXI 2011**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil once la cantidad de [redacted]; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil once equivale a dicha cantidad.

Tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI 2012

Agrupación.	Número de UNIDADES 2012.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2012.[2264]
SITIO 300	[redacted]	[redacted]	[redacted]
NUEVA IMAGEN			

[2264] Toda vez que el año dos mil doce fue bisiesto, el promedio anual para dicho año se obtiene tomando en consideración trescientos sesenta y seis días.

Eliminado: setenta y cuatro palabras.

YELLOW CAB	**		
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE TAXI 2012**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil doce la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil doce equivale a dicha cantidad.

Tamaño del Mercado del SERVICIO DE TAXI 2013

Agrupación.	Número de UNIDADES 2013.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2013.
SITIO 300		**	
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE TAXI 2013**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil trece la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil trece equivale a dicha cantidad.

Tamaño del Mercado del SERVICIO DE TAXI 2014

Agrupación.	Número de UNIDADES 2014.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2014
SITIO 300		**	
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	**Total SERVICIO DE TAXI 2014**	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. Folios. 9456 a 9457 y 30509.

Eliminado: ochenta y tres palabras.

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil catorce la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil catorce equivale a dicha cantidad.

Tamaño del Mercado del SERVICIO DE TAXI 2015

Agrupación.	Número de UNIDADES 2015.	Venta promedio diaria x UNIDAD.	Venta promedio anual en boletaje en 2015.[2265]
SITIO 300	**	**	**
NUEVA IMAGEN			
YELLOW CAB			
PORTO TAXI			
CONFORT			
EXCELENCIA			
TOTAL	**	Total SERVICIO DE TAXI 2015	**

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por el AICM. [2266]

De la tabla anterior se puede observar que en conjunto las AGRUPACIONES y EXCELENCIA generaron en el año dos mil quince la cantidad de B B; por tanto, el tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI para el año dos mil quince equivale a dicha cantidad.

Ahora bien, si se suman las cantidades anuales anteriores, tenemos que durante el periodo de comisión de la práctica, es decir, del diecisiete de octubre de dos mil ocho al quince de mayo de dos mil quince, se obtiene la cantidad de B B equivalente al **tamaño del mercado del SERVICIO DE TAXI** en dicho periodo.

Año	Tamaño de Mercado SERVICIO DE TAXI
2008	B
2009	
2010	
2011	
2012	
2013	
2014	
2015	
TOTAL	

[2265] Para el año dos mil quince el promedio anual sólo considera los ciento treinta y cinco días en los que la práctica estuvo vigente (considerando que la práctica estuvo vigente hasta el quince de mayo de dos mil quince).

[2266] El cálculo anterior se realiza con la información que obra en el EXPEDIENTE respecto del año dos mil catorce, al tratarse de la mejor información disponible para estimar el número de UNIDADES para dicho año calendario.

Eliminado: setenta y seis palabras.

5. PARTICIPACIÓN DEL RESPONSABLE EN LOS MERCADOS

Tal como quedó acreditado en el apartado "*V. VALORACIÓN Y ALCANCE DE LAS PRUEBAS*", el AICM es el titular de la CONCESIÓN, por medio de la cual se constituye como administrador del AEROPUERTO, con la facultad exclusiva para usar, explotar y aprovechar los bienes dominio de la Federación y las construcciones que comprenden el AEROPUERTO.

En este sentido, toda vez que el SERVICIO DE ACCESO sólo puede prestarse por el titular de la CONCESIÓN, el AICM tiene el cien por ciento (100%) de la participación en el MERCADO RELEVANTE. Asimismo, como consecuencia de dicha participación, el AICM tiene el control de la asignación de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de UNIDADES para la prestación del SERVICIO DE TAXI (que es el eslabón subsecuente de la cadena).

6. ESTIMACIÓN DEL DAÑO CAUSADO

El daño causado al proceso de competencia y libre concurrencia se deriva en este caso de conductas que generan o generaron la exclusión de competidores potenciales, el otorgamiento de ventajas exclusivas e incertidumbre en cuanto a la aplicación de reglas inconsistentes y diferenciadas injustificadamente entre agentes económicos.

Estas consecuencias tienen efectos negativos en el mercado en tanto impiden la entrada de nuevos agentes económicos –o la expansión de los ya presentes- inhibiendo los incentivos de mejora de calidad, bajas de precio, innovación, entre otros efectos que derivan de propiciar y mantener un mercado con problemas de competencia económica. Adicionalmente, el otorgamiento de ventajas exclusivas desincentiva la entrada de nuevos competidores y genera un mercado de participantes fijos que aumenta el riesgo de colusión entre los mismos.

Estos efectos adversos fueron provocados dentro del MERCADO RELEVANTE y tuvieron consecuencias negativas en dicho mercado así como en el mercado del SERVICIO DE TAXI.

Por lo que hace al daño provocado en el MERCADO RELEVANTE, las conductas que conforman la práctica imputada afectan principalmente a los agentes económicos que potencialmente pudieran entrar al mercado y son desincentivados por las condiciones actuales provocadas por dicha práctica. Los agentes económicos que participan en el mercado con el AICM también resultan afectados pues el trato discrecional y no proporcional hace que las ganancias que obtienen de la prestación del servicio concesionado no estén relacionadas con eficiencia en la prestación del mismo, desincentivando los esfuerzos destinados a mejoras y ganancias en eficiencia, manteniendo estático su posicionamiento como competidores, independientemente de su actuar en el mercado.

Ahora bien, las afectaciones en el MERCADO RELEVANTE provocan a su vez daños en el mercado del SERVICIO DE TAXI, afectando esta vez a los usuarios finales de este servicio. Al mantener el MERCADO RELEVANTE cerrado, concentrado, estático en cuanto al crecimiento de sus agentes económicos e impávido ante las mejoras en eficiencia de los mismos, éste mercado sufre diversos efectos similares a los que pudieran darse en un mercado afectado por una colusión que restrinja la oferta, es decir, equivalentes en el mercado aguas abajo a un mercado afectado por un acuerdo colusorio.

Esta similitud se da en términos del sobreprecio que puede generar un mercado de prestación de servicios en donde los agentes económicos que lo ofrecen no tienen incentivos para mejorar la calidad de sus servicios ni temen afrontar competencia.

Los mercados señalados en donde se observan afectaciones derivadas de la práctica imputada abarcan un tamaño aproximado B B respecto del SERVICIO DE TAXI y de B B B respecto del MERCADO RELEVANTE en el periodo afectado. Estas cifras son significativas para ilustrar los daños que pudo provocar la práctica imputada en los mercados señalados.

Si bien fue posible -con la información disponible en el EXPEDIENTE- obtener una cifra aproximada respecto de los mercados señalados, la naturaleza de la práctica imputada y sus consecuencias en dichos mercados impide cuantificar el daño provocado a cada uno.

Este impedimento se debe a que los servicios afectados, por su naturaleza, no permiten observar un estado competitivo reciente que permita calcular un sobreprecio. Al consistir el sobreprecio en el precio observado por encima de aquél que debió prevalecer en un estado de competencia efectiva, la obtención de un sobreprecio, ya sea derivado de las afectaciones al SERVICIO DE ACCESO o al SERVICIO DE TAXI, resulta imposible obtener un aproximado real del mismo.

La cantidad mencionada es utilizada sólo como una herramienta metodológica y no será utilizada como base para la imposición de una sanción, sino que es mencionada con fines de otorgar perspectiva respecto del daño al mercado aproximado de uno de los mercados en donde la práctica imputada tuvo afectaciones.

7. REINCIDENCIA O ANTECEDENTES DEL RESPONSABLE

En este sentido, de la información que obra en los archivos de la COFECE se advierte que el AICM no cuenta con antecedentes relacionados con infracciones en materia de competencia económica con anterioridad a la emisión de la presente resolución que pudieran ser considerados para efectos de la sanción, por lo que en el presente caso se considera que no es aplicable lo señalado en el artículo 35 de la LFCE, en el sentido de duplicar el monto de la multa que correspondería a las conductas desplegada.[2267]

Eliminado: un renglón y diecinueve palabras.

[2267] Al respecto, la SCJN ha determinado en relación con el elemento "*Reincidencia o antecedentes del infractor*" previsto en el artículo 36 de la LFCE que "*Este elemento se encuentra directamente relacionado con el artículo 35 de la ley de la materia, donde se prevé que en caso de reincidencia, se podrá duplicar la multa impuesta. La lógica subyacente es, por supuesto, que la multa simple no genera incentivos de cumplimiento legal y por lo tanto es necesario duplicarla, no obstante puede haber agentes cuyas ganancias esperadas por un acto que viole la ley de la materia superen cualquier límite de multa*". Véase el amparo en revisión 624/2012 resuelto por la Segunda Sala de la SCJN en sesión de ocho de abril de dos mil quince.

8. CAPACIDAD ECONÓMICA

A efecto de determinar la capacidad económica del AICM, se considera la "*DECLARACIÓN DEL EJERCICIO PERSONAS MORALES DEL RÉGIMEN GENERAL F18*"[2268] para el ejercicio fiscal dos mil catorce, la cual obra como anexo de la contestación al OPR del AICM.

En este orden de ideas, del documento antes citado se desprende que los ingresos acumulables del AICM para el ejercicio fiscal dos mil catorce ascendieron a la cantidad de [redacted].[2269]

Imposición de la multa

A continuación, se determina la multa aplicable al AICM por la comisión de la práctica monopólica relativa prevista en la fracción X del artículo 10 de la LFCE.

De conformidad con los razonamientos expuestos y los elementos aplicables establecidos en el artículo 36 de la LFCE, considerando que la conducta fue intencional, tuvo una gravedad alta, la afectación en el MERCADO RELEVANTE, el tamaño de dichos mercados y el resto de las consideraciones vertidas en este apartado, se le impone a AICM la multa máxima aplicable de conformidad con el artículo 35, fracción V, de la Ley Federal de Competencia Económica publicada en el DOF el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y dos y reformada mediante decreto publicado en el DOF el veintiocho de junio de dos mil seis.

Por su responsabilidad al haber cometido una práctica monopólica relativa en el MERCADO RELEVANTE, con afectación en la prestación de SERVICIO DE TAXI, se impone al AICM una multa de **$63,090,000.00 (sesenta y tres millones noventa mil pesos 00/100 M.N.)**, equivalentes a la multa máxima prevista para esta conducta, correspondiente a novecientas mil veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal[2270] en el año en el que concluyó el periodo investigado.[2271]

Eliminado: catorce palabras.

[2268] Folios 34790 a 34801.
[2269] Folio 34799.
[2270] De conformidad con el transitorio Tercero del "*Decreto por el que se declara* [sic] *reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de desindexación del salario mínimo*", publicado en el DOF el veintisiete de enero de dos mil dieciséis, " [a] *la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, todas las menciones al salario mínimo como unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia para determinar la cuantía de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, estatales, del Distrito Federal, así como en cualquier disposición jurídica que emane de todas las anteriores, se entenderán referidas a la Unidad de Medida y Actualización*".
No obstante, toda vez que el "*Decreto por el que se declara* [sic] *reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de desindexación del salario mínimo*" entró en vigor el veintiocho de enero del presente año y la comisión de la práctica monopólica relativa imputada al AICM inició en dos mil nueve, no es posible utilizar como monto para determinar el monto máximo de la sanción el valor de la Unidad de Medida y Actualización, la cual asciende a $73.04 (setenta y tres pesos 04/100 M.N.), mientras que el valor del salario mínimo general vigente en el dos mil quince equivale a la cantidad de $70.10 (setenta pesos 10/100 M.N.).De conformidad con lo establecido en la "*Resolución del H. Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos que fija los salarios mínimos generales y profesionales vigentes a partir del 1 de enero de 2009*", publicada en el DOF el veintitrés de diciembre de dos mil ocho.
[2271] $70.10 (setenta pesos 10/100 M.N.)

La multa impuesta equivale al [redacted] del tamaño del MERCADO RELEVANTE en el periodo afectado y [redacted] de los ingresos acumulables del AICM para el ejercicio fiscal de dos mil catorce.

Supresión y corrección de la práctica[2272]

Derivado de las prácticas anticompetitivas imputadas en la presente resolución, con fundamento en el artículo 35, fracción I, de la LFCE, se ordena al AICM que se abstenga de establecer:

(1) Distintas condiciones de venta del SERVICIO DE ACCESO, ya sea en la asignación de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI, o bien en el otorgamiento de descuentos o quitas en la contraprestación por el SERVICIO DE ACCESO a las AGRUPACIONES que prestan el SERVICIO DE TAXI.

(2) Cláusulas discriminatorias en los convenios o contratos celebrados entre el AICM y las AGRUPACIONES, así como en los convenios o contratos de acceso a zona federal celebrados entre el AICM y los PERMISIONARIOS.

Así, las condiciones y los términos en los que el AICM vende y presta el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos situados en igualdad de condiciones deberá otorgarse de forma no discriminatoria, de manera que las condiciones y términos del servicio de acceso no desplacen indebidamente a otros agentes económicos, no impidan sustancialmente el acceso al mercado o establezcan ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.

Con fundamento en el artículo 35, fracción I de la LFCE, para efectos de la corrección y supresión de la práctica, el AICM estará obligado a lo siguiente:

- El AICM debe suprimir la práctica monopólica relativa acreditada.

Eliminado: dieciséis palabras.

[2272] De conformidad con lo señalado por el TRIBUNAL ESPECIALIZADO: *"La libertad de las partes, si bien constituye un presupuesto o, por lo menos, un elemento importante en la formación de los contratos, no es un derecho ilimitado del que gocen los contratantes. La libertad en los contratos se encuentra limitada por a) la contravención a las leyes de orden público; b) la afectación a derechos de tercero o c) el fraude a la ley (...) no puede modificar de manera unilateral los términos y condiciones de los contratos y convenios celebrados con las agrupaciones y con los permisionarios, a efecto de suprimir las cláusulas anticompetitivas que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades; pues **basta que la Comisión Federal Competencia Económica haya estimado que las cláusulas incluidas en los contratos celebrados con las agrupaciones y los permisionarios, son contrarias a la libre concurrencia y a la sana competencia**. - - - - - Es decir, **es suficiente que el órgano regulador haya estimado que la conducta que se hizo consistir en las cláusulas incluidas en los contratos** celebrados con las agrupaciones y los permisionarios que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado el incremento de unidades, **son anticompetivas (sic) por ser contraías (sic) a los artículos 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 10, fracción X, de la Ley Federal de Competencia Económica.* [...] *DÉCIMO CUARTO.* [...] *asimismo, deje de ordenar la suscripción de convenios y contratos para mitigar la práctica monopólica consistente las cláusulas anticompetitivas incluidas en los contratos y convenios que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima de capital variable, ha celebrado con las agrupaciones y con los permisionarios que tienen por objeto regular el otorgamiento de contratos de acceso a zona federal que traen aparejado incremento de unidades; **sin perjuicio de que, conforme a sus facultades, adopte las medidas que resulten adecuadas y necesarias para mitigar los efectos de la práctica monopólica referida*** [énfasis añadido]".

- La asignación de nuevos contratos de acceso a zona federal así como el incremento de UNIDADES para prestar el SERVICIO DE TAXI en el AICM deberá llevarse a cabo mediante licitación o concurso.

  En consecuencia, el otorgamiento de nuevos contratos del SERVICIO DE ACCESO a interesados involucrados o no involucrados actualmente en el SERVICIO DE TAXI deberá llevarse a cabo mediante licitación o concurso.

  El AICM deberá solicitar y obtener la opinión de la COFECE respecto del procedimiento de licitación o concurso en términos de lo establecido en los artículos 98 y 99 de la Ley Federal de Competencia Económica,[2273] así como en los artículos 111, 112 y 113 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.[2274]

- El AICM deberá modificar el MANUAL DE SERVICIOS para efectos de que éste prevea que la asignación de contratos de acceso a zona federal así como el incremento de UNIDADES deberá llevarse a cabo mediante licitación o concurso. En el MANUAL DE SERVICIOS se indicará que el AICM debe requerir y obtener la opinión de la COFECE respecto del procedimiento de licitación o concurso en términos de lo establecido en los artículos 98 y 99 de la Ley Federal de Competencia Económica,[2275] así como en los artículos 111, 112 y 113 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.

  Asimismo, el AICM debe garantizar que las condiciones y los términos en los que vende y presta el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos situados en igualdad de condiciones se otorgue de forma no discriminatoria, de manera que las condiciones y términos del SERVICIO DE ACCESO no desplacen indebidamente a otros agentes económicos, impidan sustancialmente su acceso o se establezcan ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.

A. ASIGNACIÓN DE CONTRATOS DE ACCESO A ZONA FEDERAL PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TAXI MEDIANTE LICITACIÓN O CONCURSO, PREVIA OPINIÓN DE LA COFECE

Sin perjuicio de lo señalado previamente, cuando por necesidades aeroportuarias el AICM decida otorgar nuevos contratos del SERVICIO DE ACCESO o el incremento del parque vehicular, la adjudicación o asignación del contrato respectivo deberá llevarse a cabo mediante licitación o concurso.

El AICM deberá solicitar y obtener la opinión de la COFECE respecto del procedimiento de licitación o concurso en términos de lo establecido en los artículos 98 y 99 de la Ley Federal de Competencia

[2273] Publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
[2274] Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce y modificadas mediante decreto publicado en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.
[2275] Publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

Económica,[2276] así como en los artículos 111, 112 y 113 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.[2277]

El AICM deberá enviar a la COFECE, antes de la publicación de la licitación o concurso, el proyecto de convocatoria, bases, así como los proyectos de contratos y los demás documentos relevantes que permitan a la COFECE conocer la transacción pretendida para que esta autoridad en su caso incorpore las medidas protectoras y promotoras en materia de competencia y libre concurrencia necesarias y suficientes para que dicha licitación o concurso se apegue a la normatividad de competencia y a la presente resolución.

Asimismo, el AICM podrá proponer el diseño de la licitación que estime conveniente en términos no discriminatorios y para dichos efectos deberá presentar, entre los documentos relevantes de la licitación o concurso, un estudio detallado y exhaustivo sobre las condiciones de demanda y oferta del SERVICIO DE TAXI. Dicho estudio deberá publicarse de forma simultánea a la publicación de la convocatoria y las bases de la licitación con el objeto de que los interesados en prestar el SERVICIO DE TAXI cuenten con información que les permita realizar ofertas que no sobreestimen el valor del contrato y sean acordes con las condiciones reales bajo las cuales podrían prestar el SERVICIO DE TAXI.

En particular, el estudio de referencia deberá incluir datos e información suficiente sobre la necesidad, intensidad o densidad del uso del SERVICIO DE TAXI; la evaluación de tipos de usuarios, fluctuaciones de demanda en los distintos horarios y temporadas; análisis de costos (directos de operación –por ejemplo, costo de las unidades, ingresos del operador, combustible, reparaciones, refacciones y lubricantes, seguros, etc.–, así como gastos indirectos relacionados con la administración y el control de la prestación del servicio), las razones y los elementos que sustenten la propuesta de la contraprestación a pagar como cuota mensual y, en su caso, los criterios para asignar al ganador, etc.

Al evaluar la propuesta, el AICM deberá abstenerse de incluir aspectos discriminatorios o desiguales para los licitantes.

B. MODIFICACIONES AL MANUAL DE SERVICIOS[2278]

El AICM deberá modificar el MANUAL DE SERVICIOS para efectos de que prevea lo siguiente:

- La asignación de nuevos contratos de acceso a zona federal y/o el incremento de UNIDADES en el AICM deberá llevarse a cabo mediante licitación o concurso.

[2276] Publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.
[2277] Publicadas en el DOF el diez de noviembre de dos mil catorce, modificadas mediante decreto publicado en el DOF el cinco de febrero de dos mil dieciséis.
[2278] En cumplimiento al considerando Décimo Cuarto de la EJECUTORIA obedece reiterar este apartado, a continuación, se transcribe la parte conducente: "*DÉCIMO CUARTO.* [...] *En estas condiciones, se procede otorgar el amparo y protección de la justicia de la unión a el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sociedad anónima bursátil de capital variable, en contra de la resolución dictada por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, uno de septiembre de dos mil dieciséis, para el efecto de que deje insubsistente dicho acto reclamado y, en su lugar, emita otra, en la que, por un lado,* ***reitere todo lo que no fue objeto de la concesión y*** [...] [énfasis añadido]".

- El AICM deberá solicitar y obtener la opinión de la COFECE respecto del procedimiento de licitación o concurso en términos de lo establecido en los artículos 98 y 99 de la Ley Federal de Competencia Económica,[2279] así como en los artículos 111, 112 y 113 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica.
- El AICM deberá señalar en el MANUAL DE SERVICIOS que las condiciones y los términos en los que vende y presta el SERVICIO DE ACCESO a agentes económicos situados en igualdad de condiciones se otorguen de forma no discriminatoria, de manera que dichas condiciones y términos del SERVICIO DE ACCESO no desplacen indebidamente a otros agentes económico, impidan sustancialmente su acceso o establezcan ventajas exclusivas en favor de una o varias personas.
- En el MANUAL DE SERVICIOS se deberá establecer lo siguiente:

  "*Cuando por necesidades aeroportuarias AICM realice convocatoria abierta para adjudicar mediante proceso licitatorio, nuevos contratos de acceso a la zona federal para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México, en cualquier modalidad, podrán participar todos los interesados que satisfagan los requisitos que se establezcan en la convocatoria, en las bases, los proyectos de contratos y demás documentos relevantes que cuenten con la opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia Económica.*

  Asimismo, el incremento del ***PADRÓN VEHICULAR*** *únicamente podrá realizarse mediante la adjudicación de contratos vía proceso licitatorio, en la que podrán participar todos los interesados que satisfagan los requisitos que se establezcan en la convocatoria, en las bases, los proyectos de contratos y demás documentos relevantes que cuenten con la opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia Económica*".
- Adicionalmente, el AICM deberá señalar en particular que los criterios para el otorgamiento de descuentos y/o quitas no serán discriminatorios y se otorgarán en los mismos términos a aquellos agentes económicos ubicados en igualdad de condiciones. Asimismo, el AICM deberá publicar los criterios bajo los cuales se otorgarán los descuentos y/o quitas, la información que corresponda a los descuentos y/o quitas otorgadas y los agentes económicos beneficiados por dichos descuentos y/o quitas.

C. VERIFICACIÓN

Derivado de lo anterior, se ordena al AICM la presentación a esta COFECE de:

(i) Copia certificada del MANUAL DE SERVICIOS modificado en los términos señalados en el apartado "*(B.) MODIFICACIONES AL MANUAL DE SERVICIOS*" de esta resolución.

Dicho documento deberá presentarse completo, con la totalidad de sus anexos, en la OFICIALÍA en un plazo de cuatro meses contados a partir del día siguiente a aquel en que surta efectos la notificación de la presente resolución.

[2279] Publicada en el DOF el veintitrés de mayo de dos mil catorce.

Con fundamento en los artículos 24, fracción IV y 34 bis 2 de la LFCE, en relación con el cumplimiento de las obligaciones señaladas en el presente apartado "***SUPRESIÓN Y CORRECCIÓN DE LA PRÁCTICA***", podrá emitir requerimientos de información al AICM o a cualquier persona relacionada con el MERCADO RELEVANTE o con la prestación u operación del SERVICIO DE TAXI, así como citar a declarar a quienes tengan relación con la materia de esas obligaciones, realizar visitas de verificación, inspecciones y cualquier otra diligencia que estime necesaria para verificar el cumplimiento de las mismas.

El incumplimiento de las obligaciones anteriores o de los requerimientos que emita la COFECE o la oposición a cualquier diligencia de verificación por parte del AICM durante el seguimiento y vigilancia de la ejecución de la presente resolución, será considerado como un incumplimiento de la resolución, sin perjuicio de la aplicación de las medidas de apremio que establece la Ley. En su caso, se someterá el asunto al PLENO, a efecto de que resuelva lo conducente, de conformidad con la normatividad de competencia económica aplicable.

Finalmente, se indica que la presente resolución no implica el consentimiento de posibles prácticas contrarias al proceso de competencia y libre concurrencia. Esta autoridad no determina *a priori*, ni se pronuncia mediante la presente resolución sobre la validez y legalidad de los actos, contratos, convenios, combinaciones o procedimientos que realice el AICM, ni prejuzga sobre cualquier mecanismo que emplee actualmente o en el futuro, ya que para el análisis sobre posibles violaciones a la normativa de la materia de competencia económica, la COFECE cuenta con las facultades de investigación y sanción que le otorga la Ley Federal de Competencia Económica que resulte aplicable.

Por lo anteriormente expuesto, el PLENO,

RESUELVE:

PRIMERO. En cumplimiento a lo señalado en la ejecutoria de siete de junio de dos mil dieciocho dictada en los autos del AMPARO EN REVISIÓN por el TRIBUNAL ESPECIALIZADO, se deja insubsistente la resolución de uno de septiembre de dos mil dieciséis, dictada por el Pleno de la COFECE en el expediente DE-015-2013, únicamente para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y se emite una nueva, considerando lo establecido en la EJECUTORIA.

SEGUNDO. Se acredita la responsabilidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. por haber incurrido en la práctica monopólica relativa prevista en el artículo 10, fracción X, de la LFCE en los términos señalados en la presente resolución.

TERCERO. Se impone al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. una multa en los términos establecidos en la sección "*SANCIÓN*" de la presente resolución.

CUARTO. Con fundamento en el artículo 35, fracción I de la LFCE, se ordena la supresión y corrección de la práctica monopólica relativa por Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en los términos establecidos en el apartado "*SUPRESIÓN Y CORRECCIÓN DE LA PRÁCTICA*" de esta resolución.

Notifíquese.- Así lo resolvió y firma el PLENO, por unanimidad de votos, en sesión ordinaria del doce de julio de dos mil dieciocho, previas excusas de los Comisionados Brenda Gisela Hernández Ramírez y José Eduardo Mendoza Contreras calificadas como procedentes; con fundamento en los artículos citados a lo largo de la presente resolución, ante la fe del SECRETARIO TÉCNICO, de conformidad con los artículos 2, fracción VIII, 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, y 50, fracción I; así como transitorios Primero, Segundo y Cuarto, párrafo primero del ESTATUTO.

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta

Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado

Martín Moguel Gloria
Comisionado

Eduardo Martínez Chombo
Comisionado

Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado

Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico