



VERSIÓN PÚBLICA

Unidad administrativa que elabora:
Dirección General de Concentraciones

Descripción del documento:

Versión pública de la resolución del expediente OPN-001-2022

Tipo de información que contiene y fundamento legal:

Información confidencial

La información testada con la letra "B", es **confidencial** en términos de los Artículos 3, fracción IX, 124 y 125 de la *Ley Federal de Competencia Económica*, ya que fue entregada con ese carácter a la Comisión y se trata de información que puede causar un daño o perjuicio en la posición competitiva de su titular.

Página que contiene información confidencial: 5



A veinticuatro de febrero de dos mil veintidós.

ING. JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL

Secretario

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

GENERAL BRIGADIER RET. ISIDORO PASTOR ROMÁN

Director General

Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V.

P R E S E N T E S

Con fundamento en los artículos 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 4, 10, 12, fracciones I, XII y XX, y 18 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 149, fracción III de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DRLFCE); el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (Comisión o COFECE) emite la presente opinión sobre el esquema propuesto por el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V. (AIFA) para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de taxis y autobuses en zona federal, a fin de promover la aplicación de principios de competencia y libre concurrencia, sin que la misma prejuzgue sobre aspectos de cualquier otra índole.

I. GLOSARIO

Aeropuerto	Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.
Contratos	Contrato de Autobús y Contrato de Taxi.
Contrato de Autobús	Contrato individual de acceso a zona federal para la prestación del servicio celebrado entre el AIFA y cada uno de los posibles permisionarios, bajo la modalidad de autobús.
Contrato de Taxi	Contrato individual de acceso a zona federal para la prestación del servicio celebrado entre el AIFA y cada uno de los posibles permisionarios, bajo la modalidad de taxi.
Permisionario	Persona física o moral facultada para acceder a la zona federal en las instalaciones del Aeropuerto para la prestación del Servicio.
Reglas de Operación	Reglas Generales de Operación para la prestación del servicio convenidas con el AIFA.
Servicio	Servicio público de autotransporte federal de pasajeros de o hacia el Aeropuerto, en la modalidad de taxi o autobús.



SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
Unidades	Vehículos con los cuales los permisionarios accederán a la infraestructura aeroportuaria y las vialidades concesionadas al AIFA que se encuentran dentro de la poligonal del Aeropuerto para la prestación del Servicio.
Usuarios	Personas que han contratado la prestación del Servicio a través de la adquisición del boleto correspondiente.

II. ANTECEDENTES

Primero. El ocho de febrero de dos mil veintidós, el AIFA a través de su Director General, solicitó la opinión de esta Comisión (Solicitud de Opinión) sobre la implementación del sistema para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de taxis y autobuses en zona federal que se implementará en el Aeropuerto.

Segundo. El quince, diecisiete y veintitrés de febrero de dos mil veintidós, el AIFA presentó documentación e información en alcance a su Solicitud de Opinión.

Tercero. Por acuerdo de veintitrés de febrero de dos mil veintidós, esta Comisión tuvo por admitida la Solicitud de Opinión y por integrado el expediente citado al rubro, conforme al artículo 149, fracciones I y II de las DRLFCE.

Cuarto. En términos del artículo 149, fracción III, de las DRLFCE el plazo para emitir la opinión respectiva vence el seis de abril de dos mil veintidós.

III. CONTEXTO

Para emitir la presente opinión, se consideran las diversas intervenciones de esta Comisión relacionadas con el servicio público de autotransporte federal de pasajeros, en particular:

- Sanción al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en dos mil dieciséis, por la comisión de prácticas monopólicas relativas que consistieron en el establecimiento de cláusulas discriminatorias que impedían el acceso de nuevos participantes al mercado para prestar el servicio de taxi, así como ventajas exclusivas para los agentes económicos que ya proporcionaban el servicio dentro de ese aeropuerto.¹
- Emisión de opinión en dos mil dieciséis, a la normativa para la prestación del servicio de taxi con origen en los aeropuertos nacionales. Al respecto, la COFECE recomendó la eliminación de barreras a la entrada en el servicio de autotransporte federal de pasajeros. En particular, recomendó que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debería otorgar los permisos para prestar el servicio a todo aquel que cumpliera con los requisitos correspondientes sin que dicho otorgamiento quedara sujeto a la opinión de las autoridades

¹ Expediente DE-015-2013.

aeroportuarias. Asimismo, recomendó que, para el caso del otorgamiento de permisos, la normativa aplicable debía únicamente tutelar objetivos de seguridad y calidad en el servicio.²

- Sanción a las agrupaciones de taxis en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en dos mil diecisiete, por la comisión de prácticas monopólicas absolutas, consistentes en el establecimiento de un acuerdo entre las agrupaciones de taxis de ese aeropuerto para fijar las tarifas de este servicio.³
- Sanción al Aeropuerto Internacional de Cancún en dos mil diecinueve, por la comisión de prácticas monopólicas relativas, consistente en la negativa de trato en el mercado del servicio de taxi con origen en dicho aeropuerto.⁴
- Estudio de competencia en autotransporte federal de pasajeros publicado por esta Comisión en dos mil diecinueve, en donde se identificó que la regulación y la forma de intervención de los reguladores en el mercado de autotransporte federal de pasajeros inhiben el cambio tecnológico e impiden la aparición de nuevos modelos de negocio, a pesar de que este sector se desreguló parcialmente desde mil novecientos noventa y tres.⁵

Los aeropuertos a nivel mundial optan entre dos modelos de acceso para la provisión del transporte terrestre individual de personas: i) exclusivo o restringido y ii) abierto. En el primer modelo, de acceso restringido, los aeropuertos concesionan a una o varias agrupaciones el derecho de prestar el servicio. Por el contrario, en el modelo de acceso abierto se permite la entrada de automóviles registrados y aprobados por la ciudad o localidad para recoger y transportar pasajeros desde los aeropuertos.⁶

El servicio de autotransporte federal de pasajeros es el principal medio de transporte público entre las ciudades en México.⁷ Por otra parte, la prestación del servicio de taxis en los aeropuertos impacta a millones de viajeros al año, por lo que debe realizarse de forma eficiente y competitiva en beneficio de los consumidores.⁸

En el caso de la prestación del servicio de taxis en los aeropuertos de México, en general se ha optado por un sistema restringido. Adicionalmente, la COFECE ha advertido la existencia de barreras a la entrada derivadas de la normativa aplicable. En este sistema, la SICT⁹ es la autoridad encargada de otorgar los permisos para que las personas físicas y morales presten el servicio de autotransporte federal de pasajeros desde los aeropuertos federales. Lo anterior, con previa opinión del administrador del aeropuerto que corresponda.

² OPN-010-2016. Disponible en: <https://www.cofece.mx/cfresoluciones/docs/Opiniones/V13/0/3653400.pdf>

³ Expediente DE-009-2014.

⁴ Expediente DE-008-2016.

⁵ Disponible en: [Estudios Económicos. Estudio de competencia en el autotransporte federal de pasajeros. Publicado en: 10 de abril, 2019 – Comisión Federal de Competencia Económica \(cofece.mx\)](#)

⁶ Expediente DE-008-2016.

⁷ *Ídem.*

⁸ Para más información véase: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43411/1/S1800006_es.pdf

⁹ Antes Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

IV. ESQUEMA PROPUESTO POR EL AIFA.

El esquema para la prestación del Servicio propuesto por el AIFA contempla en general el siguiente procedimiento:

1. La difusión de las convocatorias diseñadas por el AIFA en redes sociales y ante la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo.¹⁰
2. Las personas físicas o morales interesadas en prestar el Servicio deberán presentar su solicitud en el domicilio señalado por el AIFA. Dicha solicitud estará integrada por determinados formatos y requisitos legales.¹¹
3. Una vez que el interesado haya presentado la solicitud podrá acudir a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) adscrita a la SICT para tramitar el permiso de la ruta de caminos de jurisdicción federal de y hacia el Aeropuerto.¹²
4. Asimismo, de conformidad con los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, a efecto de que la SICT otorgue el permiso solicitado, el AIFA deberá emitir previamente su opinión respecto de los interesados. Para lo anterior, el AIFA revisará que la documentación proporcionada por el interesado esté completa y en su caso, enviará, en un máximo de un día hábil, por correo electrónico a la DGAF su opinión favorable.¹³
5. Por último, cuando el interesado haya obtenido el permiso expedido por la SICT regresará al AIFA para que, previa revisión de la documentación requerida, firme el contrato de acceso a zona federal con el AIFA.¹⁴

Al respecto, el AIFA señaló que al veintitrés de febrero de dos mil veintidós se ha recibido documentación por parte de interesados en proporcionar el Servicio, para ambas modalidades. Adicionalmente, manifestó que, debido a la urgencia de iniciar contrataciones con los interesados, el dieciocho de febrero de dos mil veintidós se recibió de la Dirección Jurídica del AIFA la revisión y autorización de los modelos de contrato, que posteriormente deberán registrarse ante el Comité Interno de Contratación, Tarifas y Créditos de los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales.

De la revisión de los documentos presentados, se concluye que el esquema propuesto tiene características que esta autoridad considera más favorables al proceso de competencia y libre concurrencia en comparación con los esquemas que se utilizan en otros aeropuertos del país.

Entrada a cualquier interesado a prestar el servicio público de autotransporte en el Aeropuerto

¹⁰ Página uno del escrito presentado el quince de febrero de dos mil veintidós.

¹¹ *Ídem.*

¹² Página tres del escrito presentado el quince de febrero de dos mil veintidós.

¹³ *Ídem.*

¹⁴ *Ídem.*

La implementación del sistema propuesto por el AIFA abriría la posibilidad de que cualquier interesado que cumpla con los requisitos, sea persona física o persona moral pueda entrar al mercado. Es decir, todo agente económico que cuente con el permiso correspondiente por parte de la SICT podrá tener libre acceso a las instalaciones aeroportuarias, sin tener que pertenecer a una agrupación de taxistas,¹⁵ previo pago de la contraprestación¹⁶ pactada con el AIFA y la celebración de un contrato con dicha autoridad aeroportuaria.

La solicitud que cualquier interesado debe presentar ante el AIFA estará integrada por requisitos legales, tales como la presentación de: i) identificación oficial; ii) comprobante de domicilio; iii) copia simple del Registro Federal de Contribuyentes; iv) reporte del buró de crédito;¹⁷ v) manifestación de no adeudos en caso de haber tenido una relación contractual con aeropuertos, terminales de autobuses, o alguna empresa análoga; entre otros. En consecuencia, todo agente económico (por ejemplo: taxis locales, agrupaciones o empresas de redes de transporte) que cumpla con lo anterior podrá ofrecer, en la modalidad deseada (*i.e.* taxi o autobús) el Servicio.¹⁸

Adicionalmente, la asignación de nuevos contratos para la prestación del Servicio deberá llevarse a cabo mediante el sistema abierto. No obstante, cuando el AIFA considere que la capacidad con la que cuenta la infraestructura del Aeropuerto está rebasada el AIFA se obliga a solicitar y obtener de la COFECE opinión favorable en términos de los artículos 98 y 99 de la LFCE,^{19,20} para efectos

¹⁵ Considerando el servicio de autotransporte federal de pasajeros en la modalidad de taxis dentro del Aeropuerto.

¹⁶ De conformidad con lo establecido en los Contratos. Al respecto, por lo que hace al Contrato de Taxi, el AIFA cobrará una cuota mensual fija, la cual varía dependiendo del tipo de unidad con la que se preste el servicio. Por ejemplo, para el caso de taxi tipo sedán la cuota mensual será de B

B y en el caso de taxi tipo vagoneta la cuota mensual será de B

B Por lo que hace al Contrato de Autobús, la contraprestación por corrida en temporada no vacacional asciende a B

B mientras que en temporada vacacional será de B. Al respecto, se advierte que el cobro de una tarifa mensual es consistente con lo señalado por esta Comisión en la opinión OPN-010-2016, en el sentido que la mayoría de los aeropuertos que han optado por el sistema de acceso abierto, cobran solamente una cuota que otorga el derecho de acceso al aeropuerto para prestar el servicio. Véase página cuatro y nota al pie número diecinueve de la opinión OPN-010-2016.

¹⁷ En relación con el requisito de presentar el reporte especial del buró de crédito, el AIFA manifestó lo siguiente: "(...) AIFA considera analizar de manera particular los reportes, donde se podrá ser flexible cuando se demuestre que se encuentra al corriente en los atrasos detectados, además si se demuestre (sic) que el interesado en su historial ha sido cumplido." Véase página dos del escrito presentado el veintitrés de febrero de dos mil veintidós dentro del expediente.

¹⁸ Todo interesado también deberá contar con el permiso correspondiente por parte de la SICT.

¹⁹ Véanse Contratos y Reglas de Operación.

²⁰ Al respecto, en la cláusula Décima Primera del Contrato de Autobús se establece que: "Las 'PARTES' reconocen y aceptan que la asignación de nuevos contratos de 'ACCESO A ZONA FEDERAL' para quienes ya cuenten con el derecho de acceso a zona federal, así como nuevos interesados, deberá llevarse a cabo mediante el sistema abierto que cubra la capacidad instalada de la infraestructura con que cuenta el 'AEROPUERTO' en beneficio de los usuarios, permisionarios y operadores. En caso de que se exceda la capacidad con que cuenta el 'AEROPUERTO', se deberá observar lo siguiente: 'AIFA' deberá solicitar y obtener la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) respecto del procedimiento de subasta o procedimiento análogo, en términos de los artículos 98 y 99 de la Ley Federal de Competencia Económica (...)"

de que la Comisión emita opinión o autorización en el otorgamiento de licitaciones, concurso u otras cuestiones análogas.

Asimismo, en los Contratos que el AIFA celebrará con cada uno de los potenciales permisionarios, se señala que la celebración del contrato no otorga un derecho de exclusividad para el permisionario y que, por tanto, el AIFA podrá celebrar otros contratos de la misma naturaleza o similares. Dichos contratos se otorgarán de acuerdo con las normas legales y administrativas aplicables, en términos de equidad y conforme al sistema abierto propuesto a la COFECE mediante su Solicitud de Opinión. Adicionalmente, la asignación de los nuevos contratos para quienes ya cuenten con el derecho de acceso a zona federal, así como nuevos interesados, deberá llevarse a cabo mediante el sistema abierto que cubra la capacidad instalada de la infraestructura con que cuenta el Aeropuerto.²¹

Emisión de opinión del AIFA a la SICT

El AIFA manifestó que, para el otorgamiento de la opinión favorable bastará que la solicitud presentada por el interesado esté completa. Adicionalmente, con el objetivo de agilizar el procedimiento, el AIFA ha acordado con la SICT un procedimiento sencillo para la notificación de su opinión. Lo anterior, de conformidad con lo siguiente:

“III. Proceso de opinión de AIFA a SICT

(...) a fin de clarificar como (sic) se llevaría a cabo el proceso de la opinión a que se refieren los artículos 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, [se llegó] a los siguientes acuerdos:

- 1. El interesado en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, **presentará la solicitud** correspondiente en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), la cual estará integrada por un listado de documentos hechos de su conocimiento.*
- 2. Una vez que el interesado haya presentado la solicitud podrá acudir a la DGAF para tramitar el Permiso de la RUTA: Caminos de Jurisdicción Federal de y hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, gestión que dará motivo a que DGAF solicite la opinión del administrador del aeropuerto.*

*NOTA: Entre el punto 1 y 2, AIFA revisará que la documentación proporcionada por el interesado este (sic) completa y no cuente con observaciones que hayan de solventarse, por lo que una vez que la solicitud y documentación sea validada, se **enviará correo electrónico a la DGAF** adjuntado la solicitud y documentación que la integra, lo que en la práctica equivaldrá a no tener inconveniente en el otorgamiento del Permiso, previo cumplimiento de los requisitos ante SICT.²² [Énfasis de origen]*

²¹ Véase cláusula Séptima del Contrato de Taxi y cláusula Décima Primera del Contrato de Autobús.

²² Véase anexo titulado: “Resumen ejecutivo del sistema abierto para la prestación de los servicios taxis y autobuses dentro del AIFA, S.A. de C.V.”, presentado junto con el escrito del quince de febrero de dos mil veintidós dentro del expediente.

*De acuerdo con el artículo 28 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, AIFA enviará a la SICT en un máximo de un día hábil de manera digital, la opinión favorable de los interesados que hayan cumplido con los formatos y requisitos.*²³

*La comunicación que se establezca por correo electrónico tiene la finalidad de que exista coordinación y agilizar el flujo de información, (...) [Énfasis de origen]*²⁴

Condiciones de seguridad y calidad en el servicio de autotransporte federal de pasajeros.

Del contrato que en su caso el AIFA llegue a celebrar con los interesados, así como a las reglas generales de operación a las que se obligarán los mismos para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, en ambas modalidades, se incluyen las siguientes condiciones:

- Revisiones periódicas a las unidades que ingresarán a la infraestructura aeroportuaria y a las vialidades concesionadas a AIFA, con la finalidad de verificar las condiciones físicas y operacionales de las mismas;²⁵
- Obligación de contratación de seguros de responsabilidad civil y de viajero, licencias vigentes y exámenes psicofísicos válidos;²⁶
- Control sobre el acceso de las unidades a la infraestructura aeroportuaria. Al respecto, el posible interesado se obliga a suministrar e instalar un equipo de control²⁷ que permita conocer y registrar el ingreso de las unidades vehiculares. Dicha información deberá estar disponible para el AIFA en tiempo real, a través de un sistema “espejo” que deberá proporcionar el interesado. Adicionalmente, las unidades deberán colocar el tarjetón de identificación en el tablero de estas para tener acceso a la infraestructura aeroportuaria;²⁸
- Contratación de personal especializado y con amplia experiencia. Los posibles interesados deberán contratar en su caso, operadores, moduladores, cajeros, coordinadores que resulten necesarios para cubrir todas las necesidades particulares de la prestación del servicio. Cada uno de ellos contará con funciones específicas para la prestación del servicio y deberán de portar en todo momento cédulas de identificación que contendrán sus nombres y apellidos, así como uniforme para un mejor reconocimiento por parte de los usuarios. Para el caso de

²³ Ídem.

²⁴ Ídem.

²⁵ Ídem.

²⁶ Ídem.

²⁷ Conforme a lo establecido en la cláusula Décima Cuarta de las Reglas de Operación se establece lo siguiente: **“Décima Cuarta.- SUMINISTRO E INSTALACIÓN DEL EQUIPO DE CONTROL.** El equipo de Control a que se refieran los **‘CRITERIOS Y CONDICIONES’**, corresponderá a la solución tecnológica que permita conocer y registrar el ingreso de las unidades vehiculares a la **‘BOLSA DE TAXIS’** y **‘ÁREAS DE ABORDAJE’**, con el objeto de verificar que se encuentren disponibles los vehículos necesarios para brindar el servicio las 24 horas del día y que asocie la información boleto – destino – unidad – vehículo – operador, información que deberá estar disponible para **‘AIFA’** en tiempo real, a través de un sistema espejo que deberá proporcionar **‘EL PERMISIONARIO’**. En la solución tecnológica que para tal efecto instrumente **‘EL PERMISIONARIO’** será opcional incorporar la venta automatizada de los respectivos **‘BOLETOS’**.”

²⁸ Ídem.

los operadores, éstos deberán de realizar exámenes de aptitud psicofísica regularmente para garantizar su salud física y mental;²⁹

- Supervisión de la infraestructura aeroportuaria. El AIFA designará un grupo de supervisores a efecto de vigilar y supervisar la adecuada prestación del servicio por parte de los interesados. Adicionalmente, serán los encargados de brindar orientación y auxilio al público en general cuando lo requieran en relación con la prestación del servicio;³⁰
- Sanciones al personal. En caso de faltas u omisiones por parte del interesado o cualquier persona que contrate para la prestación del servicio, el AIFA ha previsto una serie de sanciones que incluso podrían derivar en la rescisión del contrato al interesado.³¹

Previsión de incurrir en prácticas anticompetitivas.

El Contrato de Taxi³² prevé que en caso de que los interesados llegaran a realizar prácticas anticompetitivas contempladas en los artículos 53 y 56 de la LFCE, el AIFA iniciará el procedimiento de rescisión del contrato.

Condiciones equitativas y no discriminatorias entre los prestadores del servicio.

En los Contratos se especifica que las contraprestaciones que deberán cubrir los potenciales permisionarios al AIFA, así como sus actualizaciones serán las mismas para todos los permisionarios.³³ Adicionalmente, por lo que hace a la asignación de espacios para el establecimiento de módulos y/o taquillas,³⁴ así como el acceso de las unidades de transporte a las zonas de carga y descarga de pasajeros dentro del Aeropuerto, el contrato señala que se realizará bajo el principio de “primero en tiempo, primero en derecho”.³⁵

Adicionalmente, en las Reglas de Operación se establece que el permisionario tendrá la obligación de exhibir a la vista de los Usuarios las tarifarias aplicables al Servicio, a través de mapas que señalen las zonas tarifarias, así como la representación gráfica de las modalidades mediante las cuales se otorgue el Servicio.³⁶

²⁹ *Idem.*

³⁰ *Idem.*

³¹ *Idem.*

³² Véase cláusula Décima Segunda del Contrato de Taxi.

³³ Véase cláusula Tercera del Contrato de Taxi y cláusula Cuarta del Contrato de Autobús.

³⁴ En la cláusula Décima Tercera del Contrato de Autobús se señala lo siguiente: “**DÉCIMA TERCERA.- DISPOSICIONES GENERALES.** En forma enunciativa pero no limitativa, ‘LA PRESTADORA’, se obliga a: a) Dentro del área destinada a boletaje, las prestadoras deberán organizarse para vender dentro de las seis taquillas disponibles.” Al respecto, el AIFA señaló en el escrito presentado el veintitrés de febrero de dos mil veintidós que esto obedece al plan maestro diseñado por los ingenieros militares del AIFA, en el cual destinaron un total de seis taquillas para la compraventa de los boletos para el Servicio en modalidad de autobús.

³⁵ Véase regla número Cuadragésima Cuarta de las Reglas de Operación.

³⁶ A saber, la cláusula Décima Segunda de las Reglas de Operación establece: “**DÉCIMA SEGUNDA.- SEÑALAMIENTOS.** ‘EL PERMISIONARIO’ se obliga a que en las ‘CAJAS’ y a partir del inicio de la vigencia del ‘CONTRATO INDIVIDUAL’, se exhiban a la vista del público en general los mapas que señalen las zonas tarifarias

V. CONSIDERACIONES EN MATERIA DE LIBRE CONCURRENCIA Y COMPETENCIA ECONÓMICA.

Esta autoridad considera que el esquema propuesto por el AIFA tiene ciertas características de un modelo abierto que contribuirían en términos generales a que el Servicio se preste en condiciones de eficiencia y aseguraría beneficios para los Usuarios y que representan una mejora respecto de los esquemas de transporte de pasajeros que se han utilizado tradicionalmente en otros aeródromos del país.

Respecto de la concurrencia en el servicio, destaca que cualquier agente económico, sin tener que pertenecer a una agrupación de taxistas o sitio, podrá ofrecer el servicio público de autotransporte federal de pasajeros en el Aeropuerto, previo cumplimiento de requisitos y contar con el permiso correspondiente por parte de la SICT. Se considera que el contenido de la convocatoria, el proyecto de contrato y los requisitos para otorgarlo incluyen varios aspectos relacionados con objetivos de seguridad y calidad en el servicio, son concretos y específicos, sin que se incluyan aspectos discriminatorios o requisitos injustificados que puedan representar una ventaja exclusiva a favor de ciertos agentes económicos o barreras artificiales a la entrada. De esta forma, se concluye que con esos aspectos el esquema favorecerá la concurrencia de agentes económicos, cuyo número estará restringido por la capacidad física de las instalaciones del Aeropuerto.

Lo anterior permitirá que se cree un ambiente de competencia entre los distintos agentes económicos que ofrezcan el Servicio, que les generará los incentivos para que presten sus servicios en las mejores condiciones, ya que de lo contrario perderán Usuarios.

Esto tendrá tres beneficios principales. Por una parte, se logrará que los agentes económicos que ofrezcan el Servicio sean aquellos que sean los más eficientes, por lo que se garantiza que la prestación del servicio funcione en condiciones de eficiencia. Por otra parte, se asegura que los consumidores tengan cierta variedad al momento de seleccionar al proveedor del servicio, así como las condiciones más favorables de precio y calidad. Así, se maximiza su bienestar. Finalmente, se considera que esto reeditarán en que los Usuarios del Aeropuerto tengan mejores condiciones para llegar o abandonar el aeropuerto, lo que se traduciría en que el Aeropuerto sea más atractivo para los consumidores al momento de realizar sus viajes mediante transporte aéreo, lo que a su vez generaría un mayor interés por parte de las aerolíneas para ofrecer rutas de transporte aéreo con origen y destino en el Aeropuerto. De esta forma, se crearía un sistema que reeditarán en un uso más intensivo de las instalaciones del Aeropuerto.

Por todo lo anterior, esta autoridad considera que el esquema propuesto por el AIFA adopta una posición radicalmente distinta a la que generalmente se ha aplicado en el resto de los aeropuertos del país, es decir, un esquema más acorde con las mejores prácticas internacionales, en donde se antepone el interés público y el bienestar de los consumidores. Así, se considera que se generaría un precedente importante que permitirá mostrar las bondades de un sistema abierto, que podría generar los incentivos para que se repliquen esquemas similares en otros aeropuertos.

aplicables al 'SERVICIO', las tarifas expresadas en moneda nacional, así como la representación gráfica de las modalidades mediante las cuales este se otorgue."

Ahora bien, con la finalidad de asegurar e incrementar los beneficios a la competencia y al consumidor que se obtendrían del esquema propuesto por el AIFA esta autoridad emite las siguientes recomendaciones:

VI. RECOMENDACIONES

Primera.- Modificaciones a los Requisitos, Contratos, Reglas de Operación a través de los cuales se prestará el Servicio.

Con el objetivo de que los documentos, a través de los cuales se regulará el sistema abierto propuesto por el AIFA, cuenten con todas las disposiciones que propicien y fomenten una mayor concurrencia y competencia, se recomiendan las siguientes modificaciones y/o adiciones, según corresponda:

1. El esquema propuesto no es claro respecto al tiempo en que las solicitudes para acceder para prestar el Servicio podrán presentarse. En este aspecto, se recomienda incluir en las Reglas de Operación que el sistema abierto propuesto permanecerá vigente de manera continua, siempre que exista disponibilidad de espacio en las instalaciones; de no existir dicho espacio, este deberá ser administrado de forma competitiva.
2. La cláusula Décima Tercera del Contrato de Autobús establece que la posible permisionaria se obliga a organizarse con las otras prestadoras para vender los boletos dentro de las seis taquillas disponibles. El AIFA no presentó una justificación para esta obligación y sólo manifestó que el agrupamiento de ingenieros militares es la unidad encargada de la construcción de las instalaciones del Aeropuerto, por lo que el número de taquillas destinadas a la venta de boletos para el Servicio de taxi o autobús no puede ser modificado o alterado.³⁷

Esta autoridad considera que esta obligación podría funcionar como un vehículo que facilitaría a los permisionarios incurrir en la comisión de prácticas monopólicas absolutas, por lo que se sugiere su eliminación.

Además, se considera que la determinación de los canales de comercialización de boletos es una variable a través de la cual competirían los oferentes del Servicio, por lo que es fundamental otorgarles libertad a los permisionarios para adoptar sus estrategias comerciales a fin de compartir vigorosamente por la preferencia del consumidor. Por ello, esta autoridad recomienda que se le permita a los permisionarios en todas las modalidades de servicio determinar los esquemas de comercialización de boletos que mejor se ajusten a sus necesidades y estrategias, que podría ser taquillas físicas, máquinas automáticas o medios electrónicos, como aplicaciones móviles o páginas de internet, entre otros. Asimismo, se recomienda que, en la medida de lo

³⁷ El AIFA únicamente podrá solicitar modificaciones en el diseño y número de taquillas al consejo de administración con posterioridad al dieciséis de marzo de dos mil veintidós. Véase escrito presentado el veintitrés de febrero de dos mil veintidós dentro del expediente.

- posible y conforme las reglas aplicables, la infraestructura aeroportuaria permita este tipo de interacciones.
3. A fin de facilitar la disponibilidad de información en beneficio del consumidor, de tal forma que pueda tomar las decisiones que más convengan a sus intereses y necesidades, se recomienda diseñar e implementar un espacio digital que muestre las tarifas de todos los permisionarios en unidades estandarizadas, de manera que facilite la comparación objetiva de los precios de los distintos oferentes del Servicio.
 4. Homologar el Contrato de Autobús y el Contrato de Taxi respecto a obligaciones y causales de rescisión por prácticas monopólicas.³⁸

Lo anterior, toda vez que en el Contrato de Autobús el permisionario se obliga a no realizar prácticas monopólicas absolutas. Al respecto, el Contrato de Autobús debería modificarse a efecto de incluir que el permisionario también se obliga a no realizar prácticas monopólicas relativas.

Además, por lo que hace al Contrato de Taxi, este deberá homologarse a lo señalado en el Contrato de Autobús, en sentido de incluir como una obligación al permisionario no realizar prácticas monopólicas absolutas y relativas. Asimismo, se recomienda incluir en ambos tipos de contrato la obligación de no realizar concentraciones ilícitas en términos de la Ley Federal de Competencia Económica.

De esta manera, en ambos tipos de contrato se recomienda incluir como causal de rescisión la existencia de resolución de la Comisión firme en sede administrativa que declare al permisionario responsable de prácticas monopólicas o concentraciones ilícitas.

5. El AIFA manifestó que las aplicaciones digitales destinadas al transporte de pasajeros como UBER, no tendrán permitido el ascenso de pasajeros en el Aeropuerto hasta que se regularicen ante la SICT.

Esta autoridad considera que esta redacción podría inducir al error de que las aplicaciones de transporte funcionan en un esquema irregular. Por ello, se recomienda que se incluya en las Reglas de Operación la posibilidad de que estas aplicaciones podrán obtener el contrato respectivo, si cumplen con los requisitos establecidos.

6. La regla Cuarta de las Reglas de Operación establece que los Autobuses Integrales son unidades con origen o destino en el Aeropuerto y hacia o desde la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Esta autoridad considera que este tipo de rutas es muy limitado, por lo que se recomienda que se establezca que también podrán prestar el servicio foráneo.³⁹

³⁸ Se observó que el Contrato de Autobús únicamente establece como obligación al permisionario no realizar prácticas monopólicas absolutas. Véase cláusula Décima Segunda del Contrato de Autobús.

³⁹ A saber, la regla Cuarta de las Reglas Operación señala lo siguiente: "**CUARTA.- MODALIDADES DEL 'SERVICIO'**. Las diferentes modalidades de 'SERVICIO' que 'LOS PERMISIONARIOS' podrán realizar previo

7. El segundo párrafo de la cláusula Segunda del Contrato de Autobús establece que el permisionario no podrá variar el uso y destino convenidos, salvo que cuente con el consentimiento previo y por escrito del AIFA.

Esta autoridad considera la definición de rutas y horarios son variables en las cuales los permisionarios podrían competir. De esta forma, el esquema propuesto por el AIFA limita la libertad de los permisionarios para tomar las mejores decisiones de negocio e impondría rigideces que les impediría responder de manera ágil a las necesidades de los consumidores.

Por ello, se recomienda eliminar el párrafo de referencia y sustituirlo por uno donde se le otorgue libertad al permisionario de definir rutas, destinos y horarios, con la obligación de notificar o dar aviso al AIFA.

8. La cláusula Décima Novena del Contrato de Autobús establece que el AIFA, de acuerdo a las necesidades aeroportuarias, o cambios al programa de desarrollo del aeropuerto, o por así convenir a sus intereses, sin mediar causa justificada y de manera unilateral podrá dar por terminado el contrato.

Esta autoridad considera que esta cláusula introduciría serias distorsiones a la competencia, ya que otorga un amplio margen de discrecionalidad al AIFA para decidir respecto de los agentes económicos que deberán permanecer en el mercado o salir de él.

Por lo anterior, se recomienda eliminar esta redacción de la cláusula de referencia.

9. Las cláusulas Décima Novena, Vigésima Séptima, Trigésima Primera, Trigésima Quinta de las Reglas de Operación establecen que el AIFA se reserva el derecho de aceptar y rechazar las solicitudes presentadas por el permisionario para registrar a los operadores, cajeros, moduladores y coordinadores.

Esta autoridad considera que estas cláusulas definen un esquema de discrecionalidad a favor del AIFA al momento de registrar operadores, cajeros, moduladores y coordinadores, que podrían introducir distorsiones a la competencia al favorecer o perjudicar a ciertos permisionarios.

Por ello, se recomienda que se modifiquen estas cláusulas para establecer que el AIFA registrará a este personal siempre que se cumplan con los requisitos establecidos.

10. La cláusula Quinta del Contrato de Taxi establece que el AIFA se reserva el derecho de renovar el contrato por el mismo periodo o por un periodo menor.

cumplimiento de los requisitos que establezcan para el efecto la 'SICT' y convenidos con 'AIFA', serán los siguientes: A) Sedán: Son 'UNIDADES' con origen o destino en el 'AEROPUERTO' y hacia o desde la Zona Metropolitana de la Ciudad de México o foráneo (...) B) Vagoneta: Son 'UNIDADES' con origen o destino en el 'AEROPUERTO' y hacia o desde la Zona Metropolitana de la Ciudad de México o foráneo (...) C) Autobús Integral: Son 'UNIDADES' con origen o destino en el 'AEROPUERTO' y hacia o desde la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. (...)"

Esta autoridad considera que la redacción de esta cláusula abre la posibilidad de que el AIFA funcione de manera discrecional entre los distintos permisionarios, por lo que se podrían introducir distorsiones a la competencia.

Por lo anterior, se recomienda que se establezca un esquema similar al que se contempla en el Contrato de Autobús, en el sentido de que, si el permisionario ha cumplido con sus obligaciones y está al corriente en sus pagos, se le renovará el contrato por un periodo similar al originalmente previsto.

Segunda.- Mecanismo de prevención de concentraciones ilícitas en el servicio.

En términos del artículo 62 de la Ley Federal de Competencia Económica, se consideran ilícitas todas aquellas concentraciones que tengan por objeto o efecto obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia o la competencia económica. Asimismo, se considera como indicios de una concentración ilícita, que la concentración o tentativa de la misma: i) confiera o pueda conferir al fusionante, al adquirente o al Agente Económico resultante de la concentración, poder sustancial en términos de la Ley, o incremente o pueda incrementar dicho poder sustancial, con lo que se puede obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre competencia y la competencia económica; ii) tenga o pueda tener por objeto o efecto establecer barreras a la entrada, impedir a terceros el acceso al mercado relevante, a mercados relacionados o a insumos esenciales, o desplazar a otros Agentes Económicos, o iii) tenga por objeto o efecto facilitar sustancialmente a los participantes de dicha concentración el ejercicio de conductas prohibidas por la Ley y, particularmente, de prácticas monopólicas.

En este sentido, en caso de que el AIFA tenga indicios de que podría existir una concentración ilícita correspondiente al Servicio, podrá hacerlo de conocimiento de la Comisión para que ésta actúe con base en sus atribuciones.

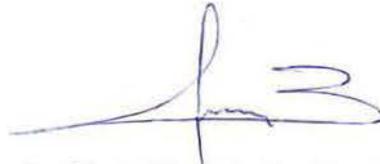
Tercera.- Asegurar efectividad del esquema propuesto por el AIFA.

El análisis realizado en la presente opinión parte del estudio de los documentos presentados por AIFA. En este sentido, se debe considerar que para que la implementación del sistema abierto para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasajeros en el Aeropuerto genere todos los beneficios planteados a lo largo del presente, existen otras variables que también serían necesarias para garantizar la eficiencia del mercado. En general, con independencia de lo analizado en los documentos presentados, el AIFA deberá mantener la búsqueda de la mayor competencia posible, garantizando que existan competidores sin que existan restricciones artificiales al acceso o permanencia de agentes económicos para la prestación de los servicios correspondientes y sin que existan conductas anticompetitivas como las prácticas monopólicas o concentraciones ilícitas.

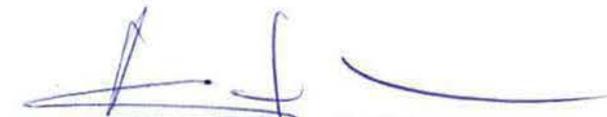
De esta forma, es fundamental reducir los espacios de discrecionalidad que permitan un trato diferente entre quienes se encuentran en situaciones similares; además, es necesario que la SICT otorgue todos los permisos de autotransporte de pasajeros a todo aquel que cumpla con los requisitos correspondientes; asimismo, que el AIFA haga lo propio respecto de los contratos de acceso, de manera neutral y con parámetros objetivos.

Finalmente, la presente opinión no prejuzga sobre la realización de conductas o estructuras de mercado que pudieran resultar contrarias a la Ley Federal de Competencia Económica respecto de la prestación del Servicio o del uso de la infraestructura a cargo del AIFA.

Notifíquese por oficio. Así lo resolvió, por unanimidad de votos, el Pleno de esta Comisión en la sesión de mérito, con fundamento en los artículos citados a lo largo de esta resolución, y ante la fe del Secretario Técnico, con fundamento en los artículos 4, fracción IV, 18, 19, 20, fracciones XXVI, XXVII y LVI, del Estatuto.



**Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada Presidenta
en suplencia por vacancia***



**Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado**



**José Eduardo Mendoza Contreras
Comisionado**



**Ana María Reséndiz Mora
Comisionada**



**Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico**

*En términos del artículo 19 de la LFCE.