



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Visto el expediente administrativo al rubro citado, el Pleno de la Comisión Federal de Competencia reunido en sesión ordinaria de fecha tres de agosto del dos mil, por unanimidad de votos, ante la fe del Secretario Ejecutivo, con fundamento en los artículos 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1º, 2º, 3º, 8º, 12, 13, 23, 24, fracciones III y IX, y 25 de la Ley Federal de Competencia Económica, 1º, 9º, 10, 11, 12 y 50 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, así como 1º, 3º, 8º, fracción I, 13 y 14, fracciones I y XII, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia, y 67 de la Ley de Aeropuertos, acordó emitir la siguiente Resolución por medio de la cual se emite opinión sobre la inexistencia de condiciones razonables de competencia en los servicios aeroportuarios incluyendo la oferta de arrendamiento y uso de la infraestructura, así como los derechos de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios en los aeropuertos que integran el Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V.

ANTECEDENTES

1.- La Ley de Aeropuertos (LEA), publicada el 22 de diciembre de 1995 en el Diario Oficial de la Federación (DOF), introduce un nuevo marco regulatorio que permite la participación de la inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM).

La LEA establece en su artículo 67 una serie de disposiciones en materia de regulación tarifaria para la prestación de servicios aeroportuarios, y para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con los prestadores de los servicios complementarios, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia (la Comisión), sobre las condiciones razonables de competencia en dichos servicios.

2.- Con fecha 9 de febrero de 1998, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), publicó en el DOF, los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano (los lineamientos).

De acuerdo a dichos lineamientos, la estrategia para la apertura de la inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano prevé en la conformación de cuatro grupos aeroportuarios regionales y la participación del capital privado a través de la enajenación de acciones representativas del capital social de cada una de las sociedades controladoras de cada uno de los grupos aeroportuarios (para mayor información de dicha estrategia, véase la quinta consideración).

3.- Con fecha 17 de diciembre de 1999, la SCT publicó en el DOF la Convocatoria y Bases para la adquisición de títulos representativos del capital social del Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. (GACN).



000375

COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

4.- Con fecha 17 de febrero de este año se publicó en el DOF el Reglamento de la Ley de Aeropuertos (RLEA).

5.- Mediante oficio número GTA00.-A054, de fecha 17 de febrero del 2000, presentado a la Presidencia de esta Comisión el 22 del mismo mes y año, el Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, solicita la opinión de esta Comisión con relación a la existencia de condiciones de competencia en la prestación de servicios aeroportuarios y los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, en los aeropuertos de Ciudad Juárez, Chihuahua, Reynosa, Monterrey, Torreón, Culiacán, Durango, Mazatlán, Zacatecas, Tampico, San Luis Potosí, Zihuatanejo y Acapulco, que integran el GACN, para los efectos previstos en el artículo 67 de la LEA.

6.- Mediante oficio número SE-10-096-2000-201 de fecha 29 de febrero de este año, esta Comisión solicitó la información necesaria al Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a fin de elaborar los estudios y análisis correspondientes en materia de competencia, que permitieran la elaboración del dictamen preliminar previsto en el artículo 50 del RLFCE.

Cabe señalar que de dicho oficio, esta Comisión turnó copia al Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

7- Mediante oficio número 4.-C-011 de fecha 1º de marzo de este año, el Coordinador de Asesores del Subsecretario de Transportes de la SCT, turnó el requerimiento de información citado en el numeral inmediato anterior, al Director General de GACN para que dicho agente proporcione a esta Comisión la información solicitada.

8.- Mediante oficio número 4.C.012 de fecha 3 de marzo de este año, presentado ante la Oficialía de Partes de esta Comisión el 7 de marzo de este año, el Coordinador de Asesores del Subsecretario de Transporte de la SCT, remitió a esta Comisión el Prospecto Descriptivo de la licitación de títulos representativos del capital social de GACN, quedando pendiente la presentación del cuestionario debidamente requisitado, mismo que le fue solicitado en el oficio relacionado en el antecedente sexto de este dictamen.

Cabe señalar que en dicho Prospecto Descriptivo se indica expresamente que a la fecha existen dos contratos de arrendamiento a largo plazo bajo la figura de coinversión, en los aeropuertos de Ciudad Juárez y Zacatecas respectivamente.

000376



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Sobre el particular, ASA ha cedido a favor de las Concesionarias del Grupo Centro Norte sus derechos y obligaciones respecto a dichos contratos de coinversión, por lo que al término de los contratos, las Concesionarias tendrán el derecho y obligación de explotar comercialmente y dar mantenimiento a la infraestructura actualmente a favor de la coinversión.

Sin embargo, el texto del Prospecto señala que en opinión de la administración de GACN, éstas coinversiones no son significativas en términos de las inversiones que realizaron y los ingresos que captan.

9.- Toda vez que no había sido presentada en su totalidad la información solicitada a la SCT, esta Comisión no contaba con los elementos necesarios para iniciar los estudios competenciales de este asunto, por lo que no estaba en posibilidad de emitir el proyecto de dictamen preliminar dentro del plazo previsto en el artículo 50 del RLFCE, el cual en su penúltimo párrafo establece:

“ Cuando la resolución haya de emitirse a solicitud de la autoridad u otro interesado, la Comisión deberá **emitir el dictamen preliminar** a que se refiere la fracción II anterior **en un plazo máximo de treinta días** contados a partir de la presentación de aquélla. Este plazo y el señalado en la fracción III del presente artículo, **podrán ser prorrogados por el Presidente** de la Comisión, cuando así se justifique, hasta por el número máximo de días previsto para cada uno de ellos. “

Por lo antes expuesto, mediante oficio número PRES-10-096-2000-025, de fecha 27 de marzo de este año, el Presidente de la Comisión informó al Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo siguiente:

(...) esta Comisión decidió ampliar el plazo para el artículo 50 del RLFCE. Lo anterior debido a que por la complejidad del asunto, a la fecha este organismo no ha recibido la información necesaria para efectos de iniciar los estudios competenciales, la cual fue solicitada mediante oficio SE-10-096-2000-201 de fecha 29 de febrero de este año.

Por lo expuesto y fundado, se le comunica que el plazo original de treinta días hábiles para emitir el dictamen preliminar a que se refiere el artículo 50 del RLFCE, mismo que comenzó a correr a partir del veintidós de febrero del presente año, y que vence el día cinco de abril de este año, se amplía hasta por treinta días hábiles adicionales. “

Por lo anterior, el plazo de treinta días que establece la penúltima fracción del artículo 50 del RLFCE, para emitir el Dictamen Preliminar vence el 26 de mayo de este año.

000377



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

10.- Mediante oficio número 4.C.021 de fecha 12 de abril de este año, recibido el mismo día por esta Comisión, el Coordinador de Asesores del Subsecretario de Transportes de la SCT, remitió la información solicitada por esta Comisión en términos del antecedente sexto de este dictamen.

11.- Con fecha 18 de mayo de este año, el Pleno de esta Comisión acordó emitir Dictamen Preliminar por medio del cual se emitió opinión sobre la inexistencia de condiciones razonables de competencia en los servicios aeroportuarios incluyendo la oferta de arrendamiento y uso de la infraestructura, así como los derechos de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios en los aeropuertos que integran el GACN.

12.- Mediante oficio número SE-10-096-2000-677 de fecha 26 de mayo de este año, esta Comisión remitió el Dictamen Preliminar señalado en el inciso inmediato anterior al Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que formulara sus comentarios.

13.- Mediante oficio número SE-10-096-2000-678 de fecha 26 de mayo de este año, esta Comisión remitió el Dictamen Preliminar señalado en el inciso once anterior, al Director General del GACN para que formulara sus comentarios.

14.- Con fecha 5 de junio de este año, salió publicado en el DOF el Acuerdo que autoriza las tarifas y su aplicación por los servicios aeroportuarios que presta el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares y las empresas de participación estatal mayoritaria, concesionarias de los aeropuertos que forman parte de los Grupos Aeroportuarios Centro Norte y Ciudad de México.

15.- Con fecha 7 de junio de este año, salió publicado en el DOF el Acuerdo por el cual se informa al público en general que el Pleno de esta Comisión emitió el Dictamen Preliminar señalado en el inciso once anterior, por medio del cual se otorgó un plazo de tres días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del presente acuerdo, el cual se hará por una sola vez, para que aquellos agentes económicos que se pudieran considerar afectados con el presente procedimiento, acreditaran su interés jurídico y se les permitiera imponerse del Dictamen Preliminar emitido, para que en su caso, manifestaran lo que a su derecho conviniera de conformidad con el artículo 50, fracción III del RLFCE.

16.- Los agentes económicos que acudieron ante esta Comisión a acreditar su interés jurídico en el procedimiento fueron Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. (Mexicana), Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), Aerovías de México, S.A. de C.V. (Aeroméxico), Aerolitoral, S.A. de C.V. (Aerolitoral) y Aeromexpress, S.A. de C.V., (Aeromexpress), por lo que a todos se les entregó una copia del citado Dictamen Preliminar, para que en un plazo de quince



000378

COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

días hábiles contados a partir que surtiera efectos la notificación correspondiente, manifestaran lo que a su derecho conviniera.

17.- Mediante oficio número 4.C.037 de fecha 28 de junio de este año, presentado ante la Oficialía de Partes de esta Comisión el 28 del mismo mes y año, la SCT, a través de la Coordinación de Asesores de la Subsecretaría de Transportes, remitió comentarios sobre el Dictamen Preliminar para dar respuesta el oficio relacionado en el antecedente doce anterior.

18.- Mediante escrito de fecha 29 de junio de este año, presentado en tiempo y forma ante la Oficialía de Partes de esta Comisión el tres de julio de este año, Mexicana remitió sus comentarios sobre el Dictamen Preliminar relacionado en el antecedente once anterior.

19.- Mediante escrito de fecha 29 de junio de este año, presentado en tiempo y forma ante la Oficialía de Partes de esta Comisión el tres de julio de este año, Mexicana remitió en tiempo y forma sus comentarios sobre el Dictamen Preliminar relacionado en el antecedente once anterior.

20.- Mediante oficio número DGPL-10-096-2000-048 de fecha 5 de julio de este año, esta Comisión solicitó información a la Coordinación de Asesores del Subsecretario de Transporte de la SCT, para que precisaran si el arrendamiento de espacios que ofrece el Concesionario a los prestadores de servicios comerciales son parte de los servicios aeroportuarios. Lo anterior, en virtud en su oficio relacionado en el antecedente diecisiete de esta resolución, no se atendía esa precisión solicitada en el resolutivo segundo del Dictamen Preliminar.

21.- Mediante oficio número GACN/DGI/0067 presentado ante la Oficialía de Partes de esta Comisión el 6 de julio de este año, el Director General del GACN remitió sus comentarios sobre el Dictamen Preliminar para dar respuesta el oficio relacionado en el antecedente trece anterior.

22.- Mediante escrito presentado el 12 de julio de este año ante la Oficialía de Partes de esta Comisión, Aeroméxico, Aeromexpress y Aerolitoral remitieron sus comentarios sobre el Dictamen Preliminar relacionado en el antecedente once anterior. En virtud que dicho escrito fue presentado fuera del plazo otorgado, se tuvo por agotado su derecho para manifestar lo que a su derecho conviniera.

23.- Mediante oficio número 4.C.038 de fecha 7 de julio de este año, presentado ante la Oficialía de Partes de esta Comisión el día 10 del mismo mes y año, la SCT, a través de la coordinación de Asesores de la Subsecretaría de Transportes, dio respuesta al oficio relacionado en el antecedente veinte anterior, precisando que los contratos de arrendamiento de espacios para la prestación de servicios comerciales y los propios servicios, así como las contraprestaciones derivadas de lo anterior, no se consideran servicios aeroportuarios, por lo que no pueden ser objeto de regulación tarifaria en términos del artículo 67 de la LEA.

Handwritten signatures and initials: B, sh, T, A, A, Re, cot.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000379

24.- Con fecha 1º de agosto de este año, salieron publicadas en el DOF las “Reglas de operación aplicables para el cobro de las tarifas por los servicios aeroportuarios que prestan las sociedades concesionarias, subsidiarias del Grupo Aeroportuario Centro, S.A. de C.V.”, las cuales estarán vigentes a partir de dicha fecha y hasta el 31 de agosto de este año.

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- La LEA establece en el artículo 67 la posibilidad de aplicar bases de regulación tarifaria y de precios en la prestación de los servicios aeroportuarios y en los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, cuando de acuerdo a opinión que emita esta Comisión, no existan condiciones razonables de competencia.

Por su parte, el artículo 70 establece que dicha regulación tarifaria o de precios se mantendrá sólo mientras persistan las condiciones que la motivaron y los agentes afectados podrán solicitar a la Comisión la evaluación de tales condiciones.

El segundo párrafo del referido artículo 70 de la LEA dispone que en la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y períodos de vigencia.

Asimismo, establece que en todo momento la regulación deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Con base en lo anterior, para que exista una regulación tarifaria en la prestación de servicios aeroportuarios y los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con los prestadores de los servicios complementarios, debe mediar opinión de esta Comisión que haya declarado la falta de condiciones razonables de competencia en un aeropuerto.

SEGUNDA.- De conformidad con el artículo 23 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE), la Comisión es un órgano administrativo desconcentrado de la SECOFI, dotado de autonomía técnica y operativa que le permite dictar sus propias resoluciones, teniendo a su cargo la prevención, investigación y combate de monopolios, prácticas monopólicas y las concentraciones prohibidas en los términos de la propia ley.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000380

TERCERA.- Diversos ordenamientos legales otorgan facultades a esta Comisión para determinar si hay condiciones razonables de competencia o si existe competencia efectiva en un mercado determinado.

Pese a la terminología empleada en dichos cuerpos legales, de conformidad con la normatividad en materia de competencia económica, esta Comisión debe determinar la existencia de *poder sustancial en el mercado relevante*, para lo cual deberá considerar los supuestos expresamente contemplados en los artículos 12 y 13 de la LFCE, así como seguir las reglas para su análisis, contenidas en los artículos 9º, 10, 11 y 12 del RLFCE.

Con base en lo dispuesto en el párrafo inmediato anterior, esta Comisión considera para fines de este trámite, que no existen condiciones razonables de competencia cuando prevalece un agente con poder sustancial en el mercado relevante.

CUARTA.- El RLFCE establece en su artículo 50 el procedimiento aplicable para resolver cuestiones sobre competencia efectiva, condiciones razonables de competencia u otras cuestiones sobre competencia o libre concurrencia, cuando otras disposiciones legales o reglamentarias prevengan que la Comisión resuelva en dichas materias. Dicha disposición contempla el derecho de audiencia que debe otorgarse a los agentes económicos que tengan relación con el caso, y que deberá otorgarse previamente a que esta Comisión turne su resolución a la autoridad competente para los efectos a que haya lugar.

QUINTA.- De acuerdo con los Lineamientos citados en el antecedente segundo, la estrategia para la apertura de la inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM) definida por el Comité de Reestructuración del SAM y aprobada por la Comisión Intersecretarial de Desincorporación, consiste en la conformación de cuatro grupos regionales de aeropuertos y en la participación del capital privado.

Los cuatro grupos de aeropuertos definidos son: Grupo Ciudad de México; Grupo Centro Norte; Grupo Pacífico y Grupo Sureste.

Asimismo, con base en los objetivos del Gobierno Federal, en la operatividad y eficiencia del sistema, así como en los resultados de diversas consultas se definió la integración en principio de 35 aeropuertos en los 4 grupos aeroportuarios.

La conformación de los cuatro grupos aeroportuarios incluye la constitución de cuatro "Sociedades Controladoras" propietarias de una o varias "Sociedades Concesionarias" de los aeropuertos respectivos y de una "Sociedad de Servicios" del grupo de referencia. De esta manera, las Sociedades Concesionarias, serían las poseedoras de los títulos de concesión respecto de la operación y administración de cada uno de los 35 aeropuertos que a continuación se listan:



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000381

CUADRO 1: GRUPOS AEROPORTUARIOS

Grupo Aeroportuario:	Grupo Sureste	Grupo Pacífico	Grupo Centro Norte	Grupo Ciudad de México
Aeropuertos:	1. Cancún 2. Cozumel 3. Huatulco 4. Mérida 5. Minatitlán 6. Oaxaca 7. Tapachula 8. Villahermosa 9. Veracruz	1. Guadalajara 2. Puerto Vallarta 3. Tijuana 4. San José del Cabo 5. Bajío 6. Morelia 7. Hermosillo 8. La Paz 9. Aguascalientes 10. Los Mochis 11. Mexicali 12. Manzanillo	1. Monterrey 2. Acapulco 3. Mazatlán 4. Zihuatanejo 5. Zacatecas 6. Culiacán 7. Ciudad Juárez 8. Chihuahua 9. San Luis Potosí 10. Durango 11. Torreón 12. Tampico 13. Reynosa	1. Ciudad de México

Nota: Para la primera etapa del proceso de apertura a la inversión privada se consideraron 35 de los 58 aeropuertos operados por ASA, en tanto que presentan un balance positivo en su flujo esperado de ingresos menos egresos, esto es, se incluyen en el proceso los 35 aeropuertos que presentaron utilidades al momento de ser realizado el estudio.

Fuente: Elaborado con base en datos de los Lineamientos Generales para la apertura de la inversión en el SAM. Diario Oficial de la Federación de fecha 9 de febrero de 1998.

En particular, el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (Grupo Centro) está conformado por una Sociedad Controladora, trece Sociedades Concesionarias y una Sociedad de Servicios.

La Sociedad Controladora de Grupo Centro es la sociedad mercantil denominada GACN, constituida en un principio por el Gobierno Federal como empresa de participación estatal mayoritaria, propietaria de los títulos representativos del capital social de las doce Sociedades Concesionarias y de la Sociedad de Servicios de Grupo Centro.

Las Sociedades Concesionarias del Grupo Centro fueron constituidas para cada uno de los aeropuertos que conforman Grupo Centro a las cuales se les otorgó el título de concesión del aeropuerto correspondiente, en términos del artículo 14 de la LEA.

La Sociedad de Servicios de Grupo Centro es la sociedad mercantil subsidiaria de la Sociedad Controladora, denominada Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V., responsable de la prestación de servicios administrativos del Grupo Centro Norte.

SEXTA.- Además de contemplar la conformación de grupos aeroportuarios, la estrategia para la apertura del SAM contempla un proceso de apertura a la inversión privada que consistirá en la enajenación de acciones representativas del capital social de cada una de las sociedades controladoras, propietarias de las sociedades concesionarias del grupo de aeropuertos respectivo.

[Handwritten signatures and initials]



000382

COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

La enajenación de acciones representativas del capital social de cada una de las Sociedades Controladoras se realizaría en dos etapas⁹. La primera etapa consiste en la enajenación de una participación accionaria de la Sociedad Controladora a un Socio Estratégico seleccionado mediante licitación pública¹⁰. Dicha participación accionaria a enajenarse se conformaría por:

- a) La adquisición obligatoria de acciones que representen el 15% del capital social y
- b) Una opción para adquirir hasta un 3% adicional del capital social¹¹.

La segunda etapa, consistente en la enajenación de los demás títulos que no son materia de la primera enajenación de acciones. El Gobierno Federal promoverá la colocación posterior a través de los mercados de valores nacional o internacionales, mediante una o más ofertas públicas, previa autorización de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y demás autoridades competentes, así como la inscripción en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios. Los Lineamientos contemplan para la colocación las siguientes consideraciones:

- Los inversionistas extranjeros podrán participar directamente hasta en el 49% del capital social de las Sociedades Controladoras en términos de la legislación aplicable. Dicho porcentaje podrá incrementarse previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.
- El Gobierno Federal podrá cancelar cualquier colocación bursátil, si considera que no existen condiciones propicias en los mercados financieros, pudiendo aplicar el mecanismo alternativo que juzgue conveniente.
- Las características de la colocación bursátil serán dadas a conocer en su oportunidad, conforme a las reglas de los mercados de valores nacional e internacionales.

SEPTIMA.- De acuerdo con la LEA los servicios que se prestan en los aeródromos civiles se clasifican como: servicios aeroportuarios, servicios complementarios y servicios comerciales.

⁹Lineamientos generales para la apertura a la inversión en el SAM. DOF del 9 de febrero de 1998 y Convocatoria para la adquisición de títulos representativos del capital social del GACN, DOF del 17 de diciembre de 1999.

¹⁰ Los términos y condiciones se establecen en el Contrato de Participación, el cual en conjunto con el contrato de compraventa de la participación accionaria, el contrato de opción de compra de acciones y, en su caso el contrato de fideicomiso, normaran la relación jurídica entre la Sociedad Controladora, las Sociedades Concesionarias, la Sociedad de Servicios, el Gobierno Federal (en su carácter de accionista mayoritario) y el Socio Estratégico.

¹¹ La Convocatoria del 17/dic/99 para adquirir acciones representativas de este Grupo varía respecto de las anteriores licitaciones, en donde el porcentaje opcional era del 5%.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000383

Para los efectos de la Ley de Aviación Civil y de la LEA, un aeródromo civil es el área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.

Por su parte, un aeropuerto es un aeródromo civil de servicio al público que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para 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. Únicamente los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto podrán prestar servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular.

Servicios Aeroportuarios.- Son los servicios que le corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario¹², de acuerdo a la clasificación de aeródromo civil, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate el propio concesionario o permisionario. 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.

Servicios Complementarios.- Son los servicios que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquellos designen. Estos servicios incluyen entre otros, los de rampa, tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves.¹³

El prestador de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos de GACN es el Concesionario correspondiente de cada aeropuerto, sin embargo, existen otros 2 agentes que prestan servicios aeroportuarios en Ciudad Juárez y Zacatecas. Estos últimos a través de dos contratos de arrendamiento a largo plazo bajo la figura de coinversión, los cuales adquirieron el derecho de usar y explotar un área determinada para la prestación de ciertos servicios en forma temporal.

¹² Se requiere concesión para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción de aeropuertos, mientras que los permisos se otorgan para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos, como por ejemplo los aeródromos de servicio particular (arts. 2º, 10º y 17 LEA).

¹³ Además de los Servicios Aeroportuarios y Complementarios, también el Artículo 48 de la LEA clasifica a los Servicios Comerciales como aquellos que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario o permisionario, o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamientos de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000384

En particular, en el aeropuerto de Zacatecas, en su calidad de arrendatario "El Gobierno de Zacatecas" suscribió un contrato con ASA que le otorga el derecho de explotar un terreno con superficie de 8,657 m² para construcción de un estacionamiento vehicular y la explotación de áreas exclusivamente destinadas a actividades mercantiles en una superficie (que remodelaría el coinversionista) del edificio terminal. En tanto este contrato tiene una vigencia de 10 años a partir de su suscripción (23 de mayo de 1990) este vencerá el 23 de mayo de 2000. Sin embargo, de acuerdo a información proporcionada por la SCT, derivado de un acuerdo entre ASA y el gobierno del estado, se otorgó el derecho de explotación hasta el 15 de septiembre de 2004, fecha en la cual se revertirán a favor del aeropuerto los derechos de: 3 locales comerciales; 10 cajones de estacionamiento; 2 carteleras publicitarias; y, prórroga de arrendamiento (hangar)¹⁴.

Con relación al aeropuerto de Ciudad Juárez, en su calidad de arrendatario "Líneas Aéreas del Bravo, S.A. de C.V." suscribió un contrato con ASA que le otorga el derecho de explotar un terreno con superficie de 3,954 m² para construcción de hangares y taller de mantenimiento y una superficie de 559 m² de áreas (que remodeló el coinversionista) en los edificios B, C, D, y E. Asimismo, de acuerdo a información de la SCT, el coinversionista mantiene en explotación el único hangar de mantenimiento con 939 m² y tiene el derecho de desarrollo de 18 hangares con una superficie de 1,981.6 m²; mantiene una plataforma de estancia prolongada o pernocta de 6,802.95 m², en tanto que el aeropuerto explota directamente otra área de 16,000 m²; explota un estacionamiento vehicular que cuenta con un área de 7,215 m², mientras que un tercero explota un área de 4,172 m² de estacionamiento. Este contrato tiene una vigencia: 15 años a partir de su suscripción (30 de julio de 1991) y vencerá hasta el año 2006.

De acuerdo lo establecido en el artículo 15 de la LEA y a los títulos concesión, la vigencia de dichos contratos será respetada.

OCTAVA.- Los servicios aeroportuarios y complementarios prestados a las aeronaves están regulados por la LEA, el RLEA y por diferentes contratos firmados por ASA y que han sido cedidos a Grupo Centro. Dichos contratos establecen la obligación de las empresas de transporte aéreo¹⁵ de pagar las tarifas correspondientes a servicios aeroportuarios. Asimismo, derivado de un convenio suscrito entre las líneas aéreas y el aeropuerto, se contempla la obligación de cobrar a los pasajeros la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) y de entregarla a Grupo Centro.

Actualmente, las tarifas que aplican para la prestación de servicios aeroportuarios que prestan las sociedades concesionarias, subsidiarias del GACN son las publicadas en el DOF del 1° de agosto

¹⁴ Asimismo, la SCT manifiesta que el aeropuerto de Zacatecas no explota ningún área adicional a la otorgada al gobierno del estado.

¹⁵ Entre los transportistas aéreos están las líneas aéreas nacionales y extranjeras y otros usuarios, tales como taxis aéreos, concesionarios del transporte aéreo de carga y correo, empresas y personas físicas propietarias de aeronaves.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000385

del 2000, como quedó relacionado en el antecedente vigésimo cuarto de esta resolución¹⁶.

La TUA es una tarifa a cargo de los pasajeros por el uso de las instalaciones y servicios del edificio terminal de cada uno de los aeropuertos administrados por ASA o por las Sociedades Concesionarias. Esta tarifa es nacional, cuando es aplicable a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, si su destino final es nacional, e internacional, cuando es aplicable a los pasajeros que aborden en cualquier aeropuerto, si su destino final es el extranjero.¹⁷

Para lo establecido en el párrafo anterior, se consideran como instalaciones del edificio terminal las siguientes zonas: zonas de libre acceso, zonas de acceso restringido, áreas de revisión utilizadas por las siguientes autoridades adscritas al aeropuerto, entre ellas las salas de revisión y entrega de equipaje, última espera, vialidades, señalización, sistemas de información de llegadas y salidas de vuelo.

La TUA no es una tarifa que aplican las aerolíneas, éstas sólo se cobran a nombre y por cuenta de los aeropuertos. Esta tarifa es entregada a ASA y está relacionada a los servicios aeroportuarios que presta ASA y no son cobrados de manera explícita.

NOVENA.- Para la prestación de servicios en los aeropuertos, el prestador del servicio aeroportuario o complementario debe suscribir un contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo civil de que se trate. Dicho contrato establece contraprestaciones a pagar por parte de los prestadores de servicios a los concesionarios del aeródromo civil, las cuales se pueden considerar que actualmente son impuestos por ASA o por el concesionario del aeropuerto, con un margen mínimo de capacidad de negociación por parte del prestador de servicios.

Al 30 de junio de 1999, GACN mantenía vigentes alrededor de 326 contratos para los servicios que reciben las aeronaves en el campo aéreo (servicios aeroportuarios) y cerca de 29 celebrados con prestadores de servicios complementarios.

En los contratos suscritos entre GACN y los prestadores de servicios complementarios se establece como contraprestación un mínimo mensual a garantizar ó el 15% del total de su facturación antes del I.V.A., cuando ésta (la facturación) rebasa una cantidad predeterminada. Por ejemplo, el cargo mínimo garantizado como contraprestación de los servicios de rampa, tráfico y despacho es de \$15,000.00 pesos y el monto a rebasar sobre el que se aplicará el 15% asciende a \$100,000.00 pesos.

¹⁶ Para mayor referencia sobre las tarifas consultar dicho publicación en el DOF del 1º de agosto del 2000.

¹⁷ La TUA es un cargo al pasajero que se instituyó en 1974, como un pago de derechos por parte de los pasajeros que abordaban una aeronave. Dicho cargo fue transformado en tarifa en 1988 y en 1990 se estableció que las aerolíneas serían las encargadas del cobro del TUA al pasajero y de su entrega a ASA.

000386



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Por otra parte y de manera adicional, los prestadores de servicios complementarios tienen la posibilidad de contratar un arrendamiento con el concesionario o permisionario del aeródromo civil. Dichos arrendamientos¹⁸ se refieren a la renta de espacios dentro y fuera del edificio terminal de cada aeropuerto para la prestación de servicios complementarios y están regulados específicamente por diferentes contratos firmados con ASA que han sido cedidos a Grupo Centro Norte.¹⁹ En dichos contratos, el arrendatario adquiere la obligación de pagar una renta calculada por tipo de servicio, ajustada mediante inflación, que se fija por metro cuadrado en función a un catálogo de rentas establecido por ASA²⁰.

El catálogo establece las tarifas a cobrar por unidad de área (m²) con relación al giro y actividad del arrendatario, así como por la categoría del aeropuerto, misma que es fijada por la SCT con base en el volumen de pasajeros. El catálogo se actualiza considerando los índices publicados por la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (CABIN) año con año en el Diario Oficial de la Federación o bien el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) publicado por el Banco de México.

Por último, el derecho de acceso a zona federal por parte de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios, está regulado a través de contratos firmados por ASA, mismos que han sido cedidos a Grupo Centro Norte. En esos contratos, el prestador del servicio adquiere la obligación de pagar un monto de participación o un monto mínimo mensual ajustado por inflación (dependiendo cual de éstos dos resulte mayor)²¹.

DECIMA.- Con la entrada en vigor del Reglamento de la LEA y los avances del proceso de privatización, iniciará la vigencia de un nuevo marco de regulación económica en virtud del cual, la Concesionaria de cada aeropuerto tendrá la libertad de fijar su estructura tarifaria para los servicios aeroportuarios y para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con los prestadores de los servicios complementarios.

¹⁸ La Ley de Aeropuertos en su Artículo 45 establece que la operación de los aeródromos comprende la prestación de los servicios mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos, así como también determina en las fracciones I y II del Artículo 48 cuales son los servicios complementarios, estableciendo la facultad al concesionario o permisionario de realizarlos directamente o a través de terceros que designe o contrate.

¹⁹ La mayor parte de los contratos firmados con ASA y cedidos a Grupo Centro Norte se han ido renovando con plazos de un año computado a partir de junio de 1998 y como política general no se han celebrado contratos por plazo mayor de 3 años.

²⁰ Dicho catálogo entró en vigor el 1º de enero de 1999 y contiene precios actualizados al 31 de diciembre de 1998.

²¹ Para GACN estos contratos tienen una vigencia de un año forzoso para el usuario. GACN mantiene el derecho de rescindir dichos contratos entre otras razones, por incumplimiento en el pago de la renta por más de dos meses, la suspensión de actividades por un plazo mayor a 20 días o por cambios en el plan maestro aeroportuario y/o necesidades aeroportuarias.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000387

A partir del 1º de noviembre de 1998 los aeropuertos de GACN iniciaron operaciones independientes, sin embargo seguirán estando sujetos a la Ley Federal de Entidades Paraestatales, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables a entidades de participación estatal mayoritaria hasta el momento de enajenación.

Como consecuencia del traspaso del capital social de GACN en favor de Nacional Financiera S.N.C. (NAFINSA) y de la colocación del capital licitado a la inversión privada, las políticas tarifarias descritas en el numeral noveno anterior se dejarán de ir aplicando para adecuarse al funcionamiento de una empresa privada.

MERCADO RELEVANTE.

Para determinar si existen condiciones razonables de competencia en la prestación de los servicios aeroportuarios, incluyendo los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con los prestadores de los servicios complementarios en los aeropuertos de Grupo Centro Norte, se definen de conformidad con el artículo 12 de la LFCE como mercados relevantes, la prestación de los distintos servicios aeroportuarios en cada uno de los aeropuertos que integran Grupo Centro Norte²².

1. SERVICIOS RELEVANTES.

De conformidad con el artículo 9 del RLFCE y para los efectos del artículo 12 de la LFCE, se identifican como servicios que componen el mercado relevante, cada uno de los denominados como **servicios aeroportuarios** en los términos de la normatividad vigente en la materia.

De acuerdo al artículo 48 de la LEA, los servicios aeroportuarios son los servicios que le *corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario*, de acuerdo a la clasificación de aeródromo civil²³, y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que éste designe y contrate²⁴.

²² El análisis sobre la existencia de condiciones razonables de competencia en la prestación de los servicios complementarios no es motivo del presente.

²³ Para los efectos de la Ley de Aviación Civil (D.O.F. del 12/05/95) y de la LEA (Art. 2 fracc. I), un aeródromo civil es el área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.

²⁴ De acuerdo a la LEA, el concesionario del aeropuerto está obligado a: prestar los servicios aeroportuarios y complementarios a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio (Art.53); Proveer lo necesario para que el Aeropuerto cuente con opciones competitivas de Servicios Complementarios que permitan a los usuarios seleccionar al prestador de servicios que convengan a sus intereses. Además por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, podrá limitar el número de prestadores de Servicios Complementarios (Art.57). No dejar de prestar los



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000388

Por su parte, el artículo 55 del RLEA establece que los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:

CUADRO 2: SERVICIOS AEROPORTUARIOS

I	Aterrizaje y despegue: uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales
II	Plataforma: iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, y señalamientos de estacionamiento y de posición, áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras;
III	Control en plataformas: para el movimiento de aeronaves y de vehículos en determinadas plataformas y la asignación de posiciones;
IV	Hangares para la operación aeronáutica, guarda de aviones y mantenimiento;
V	Abordadores mecánicos para pasajeros: pasillos telescópicos, salas móviles, aeropuentes y aerocares;
VI	Edificio terminal: para pasajeros y para carga, áreas indispensables para oficinas de tráfico y de operaciones de transportistas y autoridades, señalamientos e información al pasajero, mostradores y bandas de equipaje, servicios sanitarios; en las modalidades de acceso, uso o, en su caso, arrendamiento;
VII	Estacionamientos: para automóviles y para vehículos de los servicios de transporte terrestre al público;
VIII	Seguridad y vigilancia: revisión de pasajeros y su equipaje de mano; control de accesos, patrullaje y vigilancia de edificios e instalaciones, bienes y otros que se establezcan de conformidad con las disposiciones legales aplicables;
IX	Rescate y extinción de incendios;
X	Sanitarios: atención médica de urgencias, ambulancia, Incineración de productos orgánicos, tratamiento de aguas negras provenientes de aeronaves y recolección de basura, entre otros;
XI	Derecho de acceso: para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios, y
XII	Los demás que determine y publique la SCT en el DOF.

Fuente: Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Diario Oficial de la Federación. 17 de febrero de 2000.

El RLEA también establece en su artículo 55 que, 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 los servicios complementarios y los señalados en las fracciones VII y XI.

Servicios Complementarios y en todo caso el concesionario del Aeropuerto deberá hacerlo directamente o a través de terceros que designe y contrate (Art. 58).



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000389

La SCT es la entidad facultada para interpretar la LEA y su reglamento. De acuerdo con esa dependencia, los espacios que las concesionarias ofrecen para el desempeño de giros comerciales no forman parte de los servicios aeroportuarios ni en el arrendamiento de espacios para la prestación de los servicios complementarios, regulados por el artículo 48 fracción I de la LEA, y si en cambio están comprendidos en los servicios comerciales que establece el artículo 48 fracción III del propio ordenamiento. De tal manera que los arrendamientos de espacios comerciales no son sujetos del presente análisis, en tanto los contratos de arrendamiento de espacios para la prestación de servicios comerciales y los propios servicios, así como las contraprestaciones derivadas de lo anterior, no pueden ser objeto de regulación tarifaria²⁵.

En consideración a lo anterior, el análisis de las condiciones de competencia en la prestación de los servicios aeroportuarios, es incluyente de las condiciones de competencia para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios o permisionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, toda vez que estos arrendamientos y contraprestaciones son retribuciones inherentes a la prestación del servicio aeroportuario de arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de los servicios complementarios.

Cabe citar que la clasificación de servicios aeroportuarios que enumera el artículo 55 del RLEA, es enunciativa y no limitativa, toda vez que permite la incorporación de otros servicios que determine y publique la SCT.

Cabe mencionar que un agente distinto al concesionario que presta un servicio (aeroportuario o complementario) deberá para la prestación del servicio correspondiente, suscribir un contrato con los concesionarios o permisionarios de los aeródromos civiles.

Por su parte, el artículo 66 del RLEA establece que los contratos que el concesionario o permisionario de un aeródromo civil de servicio público con terceros, para que estos últimos presten servicios aeroportuarios o complementarios, deben formalizarse por escrito y contener por lo menos, entre otros requisitos: los términos y condiciones conforme a los cuales el prestador de servicios podrá utilizar las instalaciones del aeródromo, así como la delimitación y descripción de las áreas específicas que, en su caso, tenga asignadas; la forma y términos en que el prestador de servicios pagará al concesionario o permisionario las contraprestaciones derivadas

²⁵ Del artículo 48 del RLEA se desprende que los terceros que pretendan prestar servicios comerciales deberán celebrar contrato de arrendamiento. Asimismo, del artículo 67 del mismo reglamento se desprende que los arrendamientos de espacios para la prestación de los servicios comerciales y la prestación de dichos servicios no están sujetos a regulación tarifaria. En congruencia con lo anterior los artículos 133 y 145 del RLEA prevén que sólo pueden ser objeto de regulación tarifaria los servicios aeroportuarios y complementarios, quedando excluidos los servicios comerciales y los arrendatarios de áreas destinadas a éstos, al no haber ninguna referencia a los mismos.



000390

COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

del propio contrato; la vigencia del contrato (misma que en ningún caso podrá ser superior a la vigencia de la concesión o permiso); y en su caso, los términos conforme a los cuales el prestador de servicios podrá fijar las tarifas por los servicios que preste, entre otros.

Respecto a los servicios aeroportuarios, cada sociedad concesionaria del GACN tiene celebrados contratos con líneas aéreas nacionales y extranjeras y otros usuarios, tales como taxis aéreos, transportistas aéreos de carga y correo; empresas y personas físicas propietarias de aeronaves; así como prestadores de servicios complementarios y otros que requieren espacios en los aeropuertos o acceso a ellos.

En términos generales, al 30 de junio de 1999, los aeropuertos de GACN mantenían vigentes cerca de 326 contratos con líneas aéreas y otros usuarios para los servicios que reciben las aeronaves en campo aéreo y cerca de 29 celebrados con prestadores de servicios complementarios. En los contratos relativos a los servicios aeroportuarios prestados a las aeronaves se establece la obligación de las empresas de transporte aéreo de pagar tarifas correspondientes a servicios aeroportuarios²⁶. Estos contratos han sido firmados por ASA y han sido cedidos a GACN.

En lo que se refiere al cobro de la tarifa de uso aeroportuario (TUA) que aplican los transportistas aéreos a los pasajeros y que entregan a GACN, esta se deriva de un convenio entre los transportistas y los aeropuertos²⁷.

Por su parte, los arrendamientos de espacios dentro y fuera del edificio terminal de cada aeropuerto para la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios²⁸ están regulados por diferentes contratos firmados por ASA, mismos que han sido cedidos a GACN. Como política general no se han celebrado contratos por plazo mayor a tres años y la mayor parte de los contratos de GACN fueron renovados con un plazo de un año computado a partir de junio de 1999.

²⁶ Las tarifas para la prestación de los servicios aeroportuarios a las aeronaves, así como la TUA aplicada en GACN corresponden a las publicadas en el DOF del 1º de agosto del 2000.

²⁷ En el convenio suscrito entre transportistas y los aeropuertos a que se hace referencia, los primeros aceptan hacer el cobro de la TUA. Dicho convenio puede ser cancelado por cualquiera de las partes dando aviso con treinta días de antelación. La TUA no es una tarifa que aplican las aerolíneas, estas solo cobran a nombre y por cuenta de los aeropuertos.

²⁸ En los aeropuertos de GACN los servicios complementarios son prestados principalmente por las líneas aéreas y sus subsidiarias además de Ground Handling Services de México, International Ground Service, RTR Servicios de México, SEAT y OGDEN, entre otros.

B
K
A
R
E
C
A

000391



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

En dichos contratos, el arrendatario adquiere la obligación de pagar una renta calculada por tipo de servicio, ajustada mediante inflación, que se fija por metro cuadrado en función de un catálogo de rentas establecido por ASA. Dicho catálogo establece distintos niveles de rentas por aeropuerto, actividad y superficie arrendada. Adicionalmente, el arrendatario se obliga a pagar sus cuotas alícuotas por consumo de agua y consumo de energía eléctrica. Cuando no ha existido disponibilidad, los espacios se asignan mediante proceso de selección, salvo en los casos de renovación de contratos con arrendatarios que hayan efectuado inversiones en la infraestructura aeroportuaria.

El acceso a zona federal, se otorga mediante contratos firmados por ASA, mismos que han sido cedidos a GACN, otorgando el derecho de acceso a las instalaciones de un aeropuerto a fin de desarrollar actividades definidas. Estos contratos tienen una vigencia de un año para el usuario y establece el pago de una contraprestación consistente en pagar el monto que resulte mayor entre un porcentaje de participación y un monto mínimo mensual ajustado por inflación.

2. SERVICIOS SUSTITUTOS.

De conformidad con el artículo 9 del RLFCE y para los efectos del artículo 12 de la LFCE a continuación se identifican los servicios que sustituyen o pueden sustituir a los servicios aeroportuarios, mismos que incluyen el servicio de uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta que ofrece el Concesionario a los prestadores de servicios complementarios.

Dadas las características específicas y los requerimientos de los transportistas aéreos que demandan los servicios aeroportuarios, no existe posibilidad de que los demandantes de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos de GACN sustituyan dichos servicios por otro tipo de servicios alternativos. Ello en función de las siguientes consideraciones.

- No existe posibilidad de sustituir un servicio aeroportuario por otro tipo de servicio, incluso si éste es otro servicio aeroportuario. Los servicios de aterrizaje y despegue; control de plataformas; hangares; abordadores mecánicos para pasajeros; edificio terminal; estacionamientos; seguridad y vigilancia; rescate y extinción de incendios; servicios sanitarios y derecho de acceso no son sustitutos entre sí, de hecho conforman en conjunto, una gama de servicios que se suplementan.
- No existe posibilidad de que los demandantes del servicio sustituyan el servicio aeroportuario acudiendo a mercados distintos. Los usuarios de los servicios aeroportuarios que se prestan en cada uno de los aeropuertos de GACN no tienen la posibilidad de acudir a otros aeropuertos, ya que requieren de una prestación temporal y geográfica precisa. Una vez definida una ruta y horarios aéreos, el transportista aéreo requiere de los servicios aeroportuarios en el aeropuerto específico que se preestablece de acuerdo a su ruta y horarios ya programados.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000392

Por su parte, los prestadores de servicios no tienen en la mayoría de los casos, la posibilidad de sustituir el servicio aeroportuario de arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta que les ofrece el concesionario para la prestación de dichos servicios, ello en función de las siguientes consideraciones:

- Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios que requieren de áreas para la prestación de sus servicios no cuentan con la posibilidad técnica de sustituir el arrendamiento y uso de la infraestructura ofrecida dentro de los aeropuertos, así como el derecho de acceso a dicha infraestructura por otro tipo de servicios, dentro o fuera del aeropuerto.

Las áreas necesarias para los servicios de hangares para la operación aeronáutica, guarda de aviones y mantenimiento, así como las áreas para oficinas de tráfico y operación aérea son indispensables para la operación de los transportistas aéreos y su disponibilidad dentro del aeropuerto responde a cuestiones de seguridad y operatividad de los transportistas aéreos. Por su parte, los prestadores de servicios complementarios (de rampa; tráfico; suministro de combustible; seguridad y vigilancia de aeronaves, equipaje, carga y correo; retiro de aeronaves inutilizadas; y, mantenimiento y reparación de aeronaves) requieren de espacios dentro de un aeropuerto ya que para la prestación de esos servicios es necesario contar con instalaciones (ya sean propias o arrendadas) en el aeródromo.

El criterio anterior aplica en los aeropuertos de Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Culiacán, Chihuahua, San Luis Potosí, Durango, Torreón, Tampico y Reynosa, en virtud de que de conformidad con la información proporcionada por la SCT a esta Comisión sólo hay un proveedor de servicios aeroportuarios, incluyendo el acceso, uso y arrendamiento de infraestructura para la prestación de servicios complementarios.

Tanto en el aeropuerto de Zacatecas como en el de Ciudad Juárez existe un oferente alternativo, el cual opera a través de un contrato de coinversión. Las características de dichas coinversiones fueron señaladas en el séptimo Antecedente.

3. ÁMBITO GEOGRÁFICO

De conformidad con el artículo 9 del RLFCE y para los efectos del artículo 12 de la LFCE a continuación se delimita el área geográfica en la que se ofrecen o demandan los servicios relevantes.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000393

Como se describió antes, existen restricciones que impiden que los usuarios de los servicios aeroportuarios puedan tener acceso a fuentes alternativas de abasto, ya que la precisión temporal y geográfica que requieren los usuarios en la prestación de dichos servicios debe corresponder a las rutas y horarios de los vuelos preestablecidos para los transportistas aéreos.

Asimismo, los prestadores de servicios enfrentan restricciones de tipo operativo que hacen indispensable el arrendamiento y uso de infraestructura dentro del aeródromo, así como el derecho de acceso a ésta para la operación de aeronaves y atención de los pasajeros.

En este sentido, se define como la dimensión geográfica del mercado relevante de los servicios aeroportuarios a aquélla que se circunscribe de manera limitativa a la territorialidad de cada uno de los 13 aeropuertos que conforman el Grupo Centro Norte.

GACN administra y opera (desde el 1° de noviembre de 1998 como unidad independiente de ASA), 13 aeropuertos localizados en 9 estados de la República Mexicana. Estos aeropuertos atendieron en 1998 a alrededor de 8.8 millones de pasajeros, cifra que representa el 16.1% del tráfico total de pasajeros de la Red Aeroportuaria. Destacan en GACN los aeropuertos de Monterrey, Acapulco y Mazatlán, los cuales se encuentran entre los 10 aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros del país.

A continuación se exponen algunos indicadores relativos a la operación de los aeropuertos de GACN.

[Handwritten signatures and initials]



CUADRO 3: AEROPUERTOS DEL GRUPO CENTRO NORTE 1998

	Monterrey	Acapulco	Mazatlán	Zihuatanejo	Culiacán	Chihuahua	Ciudad Juárez	Torreón	Tampico	Zacatecas	Durango	Sn Luis Potosi	Reynosa
Pax Nacionales	2,462,414	660,451	439,863	323,650	518,910	412,546	448,837	326,208	313,619	214,034	196,647	169,571	130,035
Pax Internacionales	586,417	202,287	184,588	99,508	31,984	39,912	306	15,630	25,551	99,070	25,830	7,385	291
Pax Chárter	150,894	198,379	201,607	243,873	215	15,954	5,380	7,035	5,633	-	-	-	-
Total Pasajeros	3'199,725	1,061,117	826,058	667,031	551,109	468,412	454,523	348,873	344,803	313,104	222,477	176,956	130,326
Oper. Nacionales	61,058	12,744	13,058	7,081	27,550	19,704	10,515	21,578	10,855	5,953	14,269	12,742	3,704
Oper. Internacionales	13,933	1,951	2,372	1,174	723	7,316	188	1,552	843	1,944	577	351	179
Oper. Chárter	6,786	1,842	3,074	2,162	8	398	470	80	38	-	-	3,457	-
Oper. Av. General	3,253	8,152	5,602	3,983	20,211	9,460	2,909	4,076	6,663	1,172	2,512	4,185	3,836
Total Operaciones	83,030	24,689	24,106	14,400	48,492	36,878	14,082	27,286	18,399	9,069	17,358	20,735	7,719
No. de pistas	2	2	1	1	1	3	2	2	3	2	1	2	1
Rodajes	4	6	4	2	2	5	3	2	3	2	5	2	2
Capacidad Almacenamiento Combustible (Its.)													
Turbina	1,970,000	6,000,000	2,300,000	900,000	1,000,000	650,000	492,000	6,000,000	345,000	300,000	460,000	300,000	240,000
Gasavión	159,000	146,000	160,000	100,000	160,000	200,000	185,000	146,000	185,000	60,000	100,000	60,000	90,000
Cap. Teórica de:													
Campo aéreo ^{1/}	38	40	23	20	20	40	20	20	22	20	40	20	18
Terminal ^{2/}	1,316	1,397	939	547	203	356	428	374	610	346	252	274	150

Notas:

Pax= Pasajeros

1/- Número de Operaciones por Hora

2/- Número de Pasajeros en Hora Pico

Fuente: Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano, SCT

000395



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

IV. PODER SUSTANCIAL DE MERCADO

Para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante deberán de considerarse los criterios establecidos en el artículo 13 de la LFCE y 10 del RLFCE, mismos que se incluyen a continuación.

1. PARTICIPACION EN EL MERCADO Y EXISTENCIA DE COMPETIDORES EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN LOS AEROPUERTOS DE GACN.

Actualmente, los servicios clasificados de conformidad con el RLEA como servicios aeroportuarios en los aeropuertos de GACN son proporcionados en la mayoría de los casos por el concesionario del aeropuerto correspondiente.

Tal y como se manifestó en la séptima consideración, en los aeropuertos de GACN existen contratos de arrendamiento a largo plazo bajo la figura de coinversión en los aeropuertos de Ciudad Juárez y Zacatecas²⁹. Dichos contratos han sido cedidos por ASA a favor de las Concesionarias correspondientes, cediendo sus derechos y obligaciones respecto a los contratos de coinversión en los aeropuertos de GACN. Debido a ello, al término de los contratos las Concesionarias tendrán el derecho de explotar comercialmente y dar mantenimiento a la infraestructura a favor de las coinversiones³⁰.

Las coinversiones a que se hace referencia son las que se presentan a continuación:

a) Respecto a la coinversión del aeropuerto de Ciudad Juárez, la SCT informa que:

²⁹ Cabe señalar que en términos del antecedente décimo quinto de esta resolución, se publicó en el DOF, el acuerdo por medio del cual se informó al público en general sobre la emisión del dictamen preliminar por parte de esta Comisión, sin que los coinversionistas acudieran a ésta Comisión a imponerse de dicho dictamen, previa acreditación de su interés jurídico, por lo que se entiende que voluntariamente decidieron no ejercer su derecho de garantía de audiencia.

³⁰ En el pasado y ante la insuficiencia de recursos presupuestales y las necesidades de ampliación de las instalaciones aeroportuarias, ASA permitió la participación de capital privado en la construcción, ampliación y remodelación de la infraestructura de algunos aeropuertos. Las coinversiones son contratos de arrendamiento celebrados entre ASA y empresas privadas ("coinversionistas"). Generalmente, los contratos se han celebrado a largo plazo y establecen la obligación del coinversionista de realizar obras con recursos propios en el aeropuerto correspondiente. A cambio, éste recibe el derecho de explotar cierta infraestructura aeroportuaria y/o prestar servicios aeroportuarios, complementarios y/o comerciales dentro del aeropuerto. En algunos casos, las obras pasan a formar parte del patrimonio de ASA inmediatamente después de que se termina su construcción. En otros, las obras son transferidas sin costo al patrimonio del organismo al final del plazo de arrendamiento objeto del contrato de coinversión.

000396



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

- Líneas Aéreas del Centro, S.A. de C.V. (LAC) explota un estacionamiento de 7,215 m² y un tercero explota un estacionamiento de 4,172 m² para 200 cajones de estacionamiento. Por tanto, LAC concentra alrededor del 63% del área de estacionamiento vehicular y el otro agente el 27%.
- LAC mantiene en explotación un hangar de mantenimiento con 939m² y tiene derecho de desarrollo de 18 hangares con una superficie de 1,981.6 m². Por tanto considerando que GACN arrienda alrededor de 20,803.75 m², se calcula que el aeropuerto controla alrededor del 88% del área de hangares.
- En materia de plataforma, LAC cuenta con un área de 6,802.95 m² y el aeropuerto explota directamente otra área de 16,000 m². Por tanto el aeropuerto controla el 70.2% del área de de plataforma del aeropuerto, mientras que LAC mantiene el 29.8%.

b) Respecto a la coinversión del aeropuerto de Zacatecas la SCT informa que el gobierno del estado de Zacatecas cuenta con el derecho de explotación hasta el 15 de septiembre del 2004 de:

- 3 locales comerciales actualmente en renta simbólica
- 10 cajones de estacionamiento (comodato), y
- 2 carteleras publicitarias.

Además, el Gobierno de Zacatecas cuenta con un contrato de arrendamiento de hangar prorrogado.

**CUADRO 4: COINVERSIONES EN LOS AEROPUERTOS DE
CIUDAD JUÁREZ Y ZACATECAS**

Aeropuerto	Ciudad Juárez	Zacatecas
Coinversionista	Líneas Aéreas del Centro, S.A. de C.V.L	Gobierno del Estado de Zacatecas
Derechos a explotar	Estacionamiento vehicular de 7,215 m ² . Único hangar de mantenimiento con 939 m ² y derecho de desarrollo de 18 hangares con una superficie de 1,981.6 m ² Plataforma de estancia prolongada o pernocta de 6,802.95 m ² .	3 locales comerciales actualmente en renta simbólica 10 cajones de estacionamiento (comodato) 2 carteleras publicitarias, y prorroga de contrato de arrendamiento (hangar)
Vigencia del contrato	Hasta el 29 de julio de 2006	Hasta el 15 de septiembre de 2004

Fuente: Elaborado con base en información proporcionada por la Subsecretaría de Transporte de la SCT.

(1) Los derechos con que cuenta el Gobierno del Estado de Zacatecas y que serán revertidos en materia de áreas mercantiles corresponden a 3 locales comerciales y 2 carteleras publicitarias. Como ya fue mencionado, los servicios comerciales y los arrendamientos correspondientes a dichos servicios no son objeto de análisis.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000397

Tomando en consideración información proporcionada por GACN, se puede afirmar que cada una de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Acapulco, Culiacán, Chihuahua, Durango, Mazatlán, Monterrey, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zihuatanejo es la prestadora por excelencia de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos de GACN.

En el caso el aeropuerto de Ciudad Juárez sobresale el hecho de que no obstante la existencia de dos prestadores de servicios en lo que respecta a servicio de estacionamiento, hangar y plataforma, no puede afirmarse que haya competencia razonable. Por un lado, en materia de estacionamiento, el coinversionista tiene el derecho de explotar hasta el año 2006, más del 63% del área total de estacionamiento del aeropuerto, de tal forma que dadas las fuertes barreras de entrada para la prestación de dicho servicio, es previsible que no exista entrada de nuevos competidores con posibilidad de contrarrestar su poder. En materia del servicio aeroportuario de hangar, el aeropuerto controla casi el 88% del área de hangares, además que existen fuertes barreras a la entrada de competidores. Asimismo, en la prestación del servicio de plataforma, el aeropuerto no cuenta con competidores que puedan contrarrestar el poder que detenta, no obstante que LAC opera el 29.8% de la capacidad instalada. En estos dos últimos casos debe considerarse además que el concesionario del aeropuerto tiende a ser competidor con acceso privilegiado a ciertos recursos aeroportuarios.

Respecto al aeropuerto de Zacatecas, de acuerdo a la información proporcionada por la SCT, la coinversión no es significativa ni en cuanto a los ingresos que captan, ni por su extensión. Así, si bien el gobierno del estado de Zacatecas provee servicio de estacionamiento y de hangar, no existen alternativas de competencia, dada la preponderancia de un prestador del servicio frente a la ausencia de competidores actuales o potenciales que puedan contrarrestarlo.

2. BARRERAS A LA ENTRADA

La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores, es otro elemento que debe considerarse para la determinación de poder sustancial.

Al respecto, de acuerdo al artículo 10 de la LEA, la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de un aeropuerto requiere de concesión otorgada por la SCT. Asimismo, dichas concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 50 años, y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 años adicionales (Art. 15 LEA).

[Handwritten signatures and initials]

Handwritten signatures and initials at the top left of the page.



CUADRO 5: PRESTADORES DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN LOS AEROPUERTOS DEL GRUPO CENTRO NORTE 1998

		Monterrey y	Acapulco	Mazatlán	Zihuatanejo	Culiacán	Chihuahua	Ciudad Juárez	Torreón	Tampico	Zacatecas	Durango	Sn Luis Potosi	Reynosa
I	Aterrizaje y despegue	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
II	Plataforma	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI/(1)	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
III	Control en plataformas	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
IV	Hangares	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI/ (1)	ATO	ATA	AZA/(2)	ADU	ASL	ARE
V	Abordadores mecánicos para pasajeros	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
VI	Edificio terminal	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
VII	Estacionamientos	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	(1)	ATO	ATA	(2)	ADU	ASL	ARE
VIII	Seguridad y vigilancia	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
IX	Rescate y extinción de incendios	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
X	Sanitarios	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE
XI	Derecho de acceso	AMO	ACA	AMA	AZI	ACU	ACH	ACI	ATO	ATA	AZA	ADU	ASL	ARE

Nota: AMO.-Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V. ACH.- Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V. ATO.- Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V.
 ACA.- Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V. ACI.- Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V. ATA.- Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V.
 AMA.- Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V. ASL.-Aeropuerto de San Luis Potosí, S.A. de C.V. AZA.- Aeropuerto de Zacatecas, S.A. de C.V.
 AZI.- Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V. ARE.- Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V. ADU.- Aeropuerto del Durango, S.A. de C.V.
 ACU.- Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.

- (1) Líneas Aéreas del Centro, S.A. de C.V. presta ese servicio aeroportuario a través de contrato de coinversión.
- (2) El Gobierno del estado de Zacatecas es prestador de ese servicio aeroportuario, a través de contrato de coinversión. Cabe mencionar que participa en el servicio de hangar en su carácter de arrendatario del aeropuerto.

Fuente: Elaborado con base en información proporcionada por GACN



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000399

En cuanto a las barreras económicas, cabe destacar que un incremento importante en la demanda de los servicios aeroportuarios es el factor clave para el desarrollo de proyectos de ampliación de pistas o construcción de aeropuertos complementarios.

La posibilidad de que nuevos agentes participen como concesionarios de aeropuertos complementarios y que presten servicios aeroportuarios alternativos a los de GACN es limitada, dada la existencia de capacidad ociosa en los aeropuertos del Grupo Centro Norte y las perspectivas de crecimiento en el tráfico aéreo.

Aunque la normatividad no aplica condiciones de exclusividad para el concesionario de los aeropuertos del Grupo Centro Norte en la construcción y operación de aeropuertos complementarios o alternativos, la posibilidad de entrada de un nuevo agente (que preste servicios aeroportuarios alternativos) es limitada en tanto que, aún y si existieran condiciones de factibilidad técnica y rentabilidad económica para la construcción de un aeropuerto alternativo, la SCT podrá otorgar concesiones a los concesionarios (ya existentes) que requieran un aeropuerto complementario, sin sujetarse a licitación pública, con el objeto de satisfacer un incremento en la demanda³¹.

3. TARIFAS

Los servicios aeroportuarios, incluyendo el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios en los aeropuertos que integran GACN, se prestan de manera exclusiva por la concesionaria de cada aeropuerto o por un contratista de la misma. Actualmente aplica un esquema de regulación tarifaria por parte de la SHCP por lo que no hay posibilidad de fijar precios.

Sin embargo, este esquema tarifario no podrá mantenerse una vez que se traspase el control de GACN. Así, se hace necesario determinar que no existen condiciones razonables de competencia en los aeropuertos que integran dicho grupo, para que, con fundamento en lo establecido en el artículo 67 de la LEA, la SCT pueda aplicar una nueva regulación tarifaria que impida la fijación de precios.



³¹ Se requiere demostrar que dicho incremento es necesario para ampliar la capacidad existente con otro aeropuerto; que la operación de ambos aeropuertos por el mismo concesionario será económicamente eficiente, en comparación con otras opciones, para lograr una mayor coordinación y prestación de los servicios; que se ha cumplido con las obligaciones establecidas en el título de concesión y que se reúnen los requisitos que al efecto se señalen, para la nueva concesión.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000400

Para tal efecto, se prevé establecer para cada aeropuerto un esquema de regulación tarifario mediante el cual se fija el total de ingresos máximos atribuibles al conjunto de servicios aeroportuarios regulados de un aeropuerto (canasta de servicios)³² y que se expresa por unidad de tráfico (pasajeros)³³.

Es decir, los topes tarifarios aplicarán al conjunto de servicios aeroportuarios como si se tratara de una canasta de servicios, y de tal manera, que los ingresos totales de la Concesionaria a partir de esa canasta de servicios, divididos por unidad de tráfico, no supere “la tarifa máxima” aplicable fijada para ese aeropuerto en particular.

La Concesionaria podrá solicitar a la autoridad competente la reexpresión de la tarifa por pasajero u operación a unidades de carga de trabajo, prestando la justificación correspondiente. Periódicamente, la Concesionaria podrá redefinir su estructura tarifaria, pero sin exceder la tarifa máxima aplicable a la canasta de servicios regulados y notificada con anticipación a los usuarios.

En cuanto a las revisiones tarifarias, la SCT considerará un factor de eficiencia que buscará reflejar las mejoras en eficiencia, en los costos de operación y en la mayor productividad en la prestación de los servicios aeroportuarios.

Se prevé que los factores de eficiencia que se determinen para los 5 años subsecuentes a la revisión estarán fijos. Durante los períodos entre las revisiones, cualquier mejora en la eficiencia operativa real por encima de los factores de eficiencia determinados en el período, se traducirá en un beneficio adicional para la Concesionaria hasta la siguiente revisión.

³² RLEA. Artículo 133. Para los efectos del presente Reglamento se entiende por:

- i) tarifa específica: la contraprestación que debe pagar el usuario por los servicios aeroportuarios o complementarios o para los arrendamientos y contratos que los concesionarios o permisionarios celebren con los prestadores de servicios complementarios, la que debe contener las bases de aplicación, condiciones y restricciones aplicables según las características del servicio de arrendamiento que se contrate, y
- ii) tarifa máxima conjunta: el total de ingresos máximos por unidad que el concesionario puede recibir por un conjunto de servicios, arrendamientos y contratos de los señalados en la fracción anterior durante un plazo previamente determinado.

³³ De acuerdo con información proporcionada por la SCT, tratándose de los aeropuertos de GACN, la expresión por unidad de tráfico se da exclusivamente en función del número de pasajeros. En otros grupos aeroportuarios se ha usado asimismo, la carga manejada para el ajuste.

Por otra parte, el rendimiento sobre las inversiones aeroportuarios que se utilizará para la fijación de la tarifa máxima de los servicios aeroportuarios, se calculará en cada revisión tarifaria con base en la fórmula o mecanismo que se establecerá en el Título de Concesión del aeropuerto correspondiente.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000401

El esquema tarifario a aplicarse así como las condiciones y conjunto de reglas o normas de operación son materia propiamente de la regulación tarifaria a cargo de la SCT, mientras que el sentido de la presente resolución que emite esta Comisión es pronunciarse sobre las condiciones de competencia que imperan en los mercados relativos a la prestación de los servicios en cuestión.

En virtud de las anteriores consideraciones y análisis en materia de competencia económica, se concluyen los siguientes puntos:

1.- Cada servicio aeroportuario prestado en un aeropuerto constituye un servicio relevante que no puede ser sustituido por los servicios que se prestan en otros aeropuertos, incluyendo el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de los servicios complementarios de espacios que ofrece el Concesionario a los prestadores de servicios complementarios.

2.- La dimensión geográfica del mercado relevante se circunscribe a la territorialidad del cada uno de los aeropuertos que integran GACN. De tal manera que cada uno de los aeropuertos que integran GACN constituye un mercado relevante en los términos de la LFCE.

3.- Actualmente los servicios aeroportuarios y el acceso y arrendamientos para la prestación de servicios complementarios, se prestan básicamente por el Concesionario del aeropuerto.

Tratándose del acceso y los arrendamientos de espacios para la prestación de servicios complementarios, compete exclusivamente al Concesionario suscribir los contratos correspondientes.

Sólo en los aeropuertos de Ciudad Juárez y Zacatecas existen al momento dos coinversionistas (Líneas Aéreas de Centro, S.A. de C.V. y el gobierno del estado de Zacatecas) que proveen de manera alternativa algunos servicios aeroportuarios.

En el caso del aeropuerto de Ciudad Juárez, el coinversionista (Líneas Aéreas de Centro, S.A. de C.V.) tiene el derecho de explotar hasta el año 2006, más del 63% del área total de estacionamiento del aeropuerto, de tal forma que dadas las fuertes barreras de entrada para la prestación de dicho servicio, es previsible que no exista entrada de nuevos competidores con posibilidad de contrarrestar su poder.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

000402

En materia del servicio aeroportuario de hangar, el aeropuerto controla casi el 88% del área de hangares, además que existen fuertes barreras a la entrada de competidores. Asimismo, en la prestación del servicio de plataforma, el aeropuerto explota poco mas de las dos terceras partes del área designada a plataforma del aeropuerto, mientras que el coinversionista mantiene la parte restante, de tal manera que aunado a las significativas barreras a la entrada, es previsible que éste último no esté en posibilidades de contrarrestar el poder que detenta el propio aeropuerto.

En el caso de Zacatecas, el coinversionista (gobierno del estado de Zacatecas) permanecerá prestando servicios de manera simultánea al Concesionario hasta el año 2004. Sin embargo, de acuerdo a lo señalado por la SCT las instalaciones que opera este coinversionista son poco significativas y no pueden ser consideradas como una alternativa de competencia razonable. Por lo anterior tampoco en este aeropuerto hay condiciones razonables de competencia.

4.- La prestación de servicios aeroportuarios y el acceso y arrendamiento de espacios que ofrece el Concesionario a los prestadores de servicios complementarios para la prestación de dichos servicios, enfrentan importantes barreras a la entrada, particularmente de tipo económico como son los elevados costos de inversión requeridos, la capacidad instalada excedente y los patrones de crecimiento de la demanda. Asimismo, hay elementos normativos que podrían desincentivar la inversión en aeropuertos alternativos en una misma plaza.

5.- La incorporación de agentes independientes a la prestación de los servicios aeroportuarios y el acceso y arrendamiento de espacios para la prestación de servicios complementarios y sus contraprestaciones, dependerá de los contratos que éstos suscriban con las concesionarias.

Por las anteriores conclusiones, el Pleno de esta Comisión resuelve:

PRIMERO.- En la prestación de todos los servicios aeroportuarios incluyendo el acceso y arrendamiento de espacios para la prestación de servicios complementarios en los aeropuertos de Acapulco, Ciudad Juárez, Culiacán, Chihuahua, Durango, Mazatlán, Monterrey, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón, Zacatecas y Zihuatanejo, que integran el GACN, existe un agente con poder sustancial de mercado.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

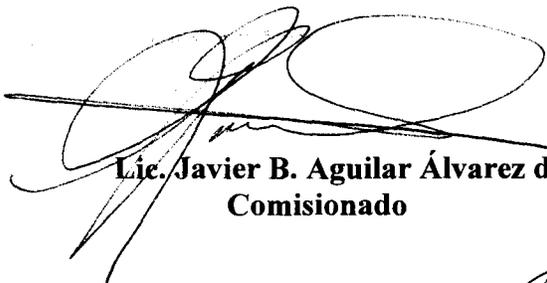
000403

De tal manera se declara que no hay condiciones razonables de competencia en la prestación de todos servicios aeroportuarios, incluyendo el arrendamiento y uso de infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de los servicios complementarios en los aeropuertos antes señalados, que conforman el GACN.

SEGUNDO.- Notifíquese a la autoridad reguladora en términos del artículo 50, fracción IV del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica.



Dr. Fernando Sánchez Ugarte
Presidente



Lic. Javier B. Aguilar Álvarez de Alba
Comisionado



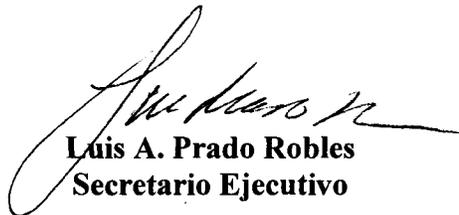
Dr. Pascual García Alba Iduñate
Comisionado



Lic. Fernando Heftye Etienne
Comisionado



Ing. Adalberto García Rocha
Comisionado



Luis A. Prado Robles
Secretario Ejecutivo

