



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

México, D.F., 1 de octubre de 2007

Senador Ángel Heladio Aguirre Rivero
Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes
Senado de la República, LX Legislatura, H. Congreso de la Unión

Senador Gustavo Enrique Madero Muñoz
Presidente de la Comisión de Hacienda y Crédito Público
Senado de la República, LX Legislatura, H. Congreso de la Unión

Diputado Rubén Aguilar Jiménez
Presidente de la Comisión de Transportes
Cámara de Diputados, LX Legislatura, H. Congreso de la Unión

Diputado Charbel Jorge Estefan Chidiac
Presidente de la Comisión de Hacienda y Crédito Público
Cámara de Diputados, LX Legislatura, H. Congreso de la Unión

Dr. Luis Téllez Kuenzler
Secretario de Comunicaciones y Transportes

Dr. Agustín Carstens Carstens
Secretario de Hacienda y Crédito Público

Presente

Asunto: Se emite opinión

Con fundamento en los artículos 2, 23, 24 fracciones XI y XVIII, y 28, fracciones I, V y VI, de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE), así como en los artículos 1, 3, 8 fracción II, 20 y 22 fracción VIII del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia (CFC o Comisión), esta autoridad emite la siguiente opinión con el fin de promover la aplicación de los principios de competencia y libre concurrencia en la proveeduría de servicios aeroportuarios. Esta opinión no prejuzga sobre aspectos de otra índole, toda vez que no son competencia de esta autoridad.

Este documento se integra de siete secciones. La primera sección presenta unos breves antecedentes acerca de esta opinión; la segunda describe la evolución del sistema aeroportuario mexicano, destacando la reestructuración que ha experimentado a raíz de la apertura a la inversión privada; la tercera sección describe la regulación aplicable a los servicios aeroportuarios y examina sus implicaciones económicas; la cuarta analiza la eficiencia operativa y las condiciones de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; la quinta sección discute alternativas de competencia entre aeropuertos; la sexta analiza el estado que guarda la competencia en servicios complementarios y relacionados; y, finalmente, en la séptima sección se emiten algunas recomendaciones en materia de competencia.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

I. Antecedentes.

1. En 1995 la CFC resolvió disponer la venta de Grupo Aeroméxico, SA de CV (Grupo Aeroméxico) y Grupo Mexicana, SA de CV (Grupo Mexicana) en forma separada a propietarios independientes.¹ Grupo Mexicana fue vendido en 2005 y Grupo Aeroméxico se encuentra en ese proceso.
2. La separación de las dos principales líneas aéreas del país, conjuntamente con la entrada de nuevos competidores al mercado y una mayor apertura internacional, ha estimulado la competencia en los servicios de transporte aéreo. Los resultados han sido claramente positivos, ya que los consumidores tienen mayores opciones de servicio, las tarifas se han reducido en rutas donde la competencia se ha intensificado y el mercado registra un dinamismo importante: el número de pasajeros transportados en servicio nacional regular creció 11.7 por ciento en 2006, cifra comparable al crecimiento observado en el periodo de 2001 a 2005. Datos más recientes indican que el crecimiento se ha acelerado durante el primer semestre de 2007, periodo durante el cual el número de pasajeros en servicio nacional regular creció 20.1 por ciento con respecto al primer semestre del año anterior.
3. Para promover que el alentador cambio que se está desarrollando en el campo de las líneas aéreas tenga el mayor beneficio social es necesario garantizar que los servicios aeroportuarios se ofrezcan con la mayor eficiencia económica posible y que no se conviertan en cuello de botella a la expansión del transporte aéreo.
4. Los aeropuertos son el eje fundamental de organización de múltiples empresas de servicios que hacen posible el transporte aéreo. Los aeropuertos proveen los servicios esenciales para el arribo y despegue de aeronaves y coordinan la proveeduría de un número importante de servicios de apoyo que son necesarios para la operación de las aerolíneas y la atención a los pasajeros.
5. En términos de competencia es importante asegurar que los aeropuertos enfrenten incentivos y reglas claras con el propósito de, por un lado, asegurar que los servicios que ofrecen a las aerolíneas y los pasajeros se proporcionen con calidad, eficiencia y competitividad y, por otro, evitar que otorguen un trato preferencial o discriminen a determinadas aerolíneas o proveedores de servicios de apoyo.
6. En 1998 inició un importante cambio estructural en materia de aeropuertos con la apertura del sistema aeroportuario mexicano a la inversión privada. Hoy en día tres grupos privados son responsables de la operación de 34 de los aeropuertos más importantes del país. Para evitar abusos de poder de mercado, la apertura al sector privado fue acompañada de tarifas máximas en la proveeduría de servicios esenciales y de reglas de competencia en

¹ Para mayores detalles consultar la publicación: "Caso Cintra: Resolución para su venta," Serie Documentos de la Comisión Federal de Competencia, México, 2000. Disponible en:
<http://www.cfc.gob.mx/images/stories/comunicacion/Publicaciones/DOCUMENTO%20CASO%20CINTRA.pdf>



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

los servicios de apoyo. En este documento se hace una evaluación del resultado de dichas políticas.

7. Los aspectos de competencia y de eficiencia económica en el Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM) merecen especial atención. El AICM es el aeropuerto de mayor tráfico y participa como punto de origen o destino de una parte significativa de los pasajeros transportados en el país. Las consideraciones de competencia aumentan en importancia ante las condiciones de saturación que enfrenta este aeropuerto y las medidas que se han aplicado para mitigarla.
8. Las oportunidades de introducir competencia entre y dentro de los aeropuertos son escasas, pero relevantes. En este documento se examinan algunas formas con las cuales sería posible hacerlo. También se revisan las oportunidades de promover mayor competencia y eficiencia en algunos servicios, tales como el servicio de suministro de combustible y el de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos.
9. El objetivo de este documento es revisar el desempeño de los aeropuertos desde el punto de vista de competencia y eficiencia económica, y realizar las recomendaciones pertinentes.

II. Estructura y evolución de los aeropuertos mexicanos.

10. La infraestructura aeroportuaria del país se integra por 85 aeropuertos, 56 de los cuales están autorizados para proveer servicio internacional y 29 para servicio nacional.²
11. Los aeropuertos del país atendieron aproximadamente 69 millones de pasajeros en 2005, 59 por ciento de los cuales fueron pasajeros en servicio regular en rutas nacionales, 34 por ciento en servicio regular en rutas internacionales, 5 por ciento en servicio de fletamento y 1 por ciento en aviación general (servicio privado).
12. La aviación comercial en México es relativamente pequeña en el contexto internacional, lo cual se refleja en el número de pasajeros atendidos en los aeropuertos. Los tres aeropuertos con más tráfico del mundo, Hartsfield-Jackson en Atlanta, O'Hare en Chicago y Heathrow en Londres, atienden cada uno a más pasajeros que todos los aeropuertos mexicanos en conjunto. El AICM, el de mayor tráfico en el país, ocupa el lugar 44 entre los 50 aeropuertos más grandes del mundo.³

² Un aeropuerto es un aeródromo civil de servicio público que cuenta con instalaciones adecuadas para la recepción y despacho de aeronaves (Artículo 2, fracción VI de la Ley de Aeropuertos).

³ Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics, Febrero 2007.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Pasajeros Atendidos por el Sistema Aeroportuario Mexicano

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TMCA ² (%)
PASAJEROS (miles)								
COMERCIAL A¹	57,795	58,903	58,290	56,584	60,405	65,338	68,304	2.9
Nacional	37,461	36,439	36,621	35,884	38,326	40,169	41,006	1.6
Internacional	14,913	16,558	16,850	16,735	17,614	20,722	23,424	8.0
Fletamento	5,421	5,906	4,819	3,965	4,465	4,447	3,874	-4.6
COMERCIAL AA¹	538	463	490	496	541	630	649	3.6
TOTAL	58,333	59,366	58,780	57,080	60,946	65,968	68,953	2.9
OPERACIONES								
COMERCIAL A¹	977,258	1,009,791	982,995	984,151	975,043	1,020,153	1,043,171	1.1
Nacional	740,196	746,519	761,095	743,958	731,626	744,028	733,390	-0.1
Internacional	174,571	187,504	185,152	189,237	190,448	217,663	242,242	5.8
Fletamento	62,491	75,768	36,748	32,109	34,685	33,774	31,446	-7.4
Carga				18,847	18,284	24,688	36,093	26.1
COMERCIAL AA¹	183,379	160,812	161,549	169,022	181,218	204,801	215,240	3.0
TOTAL	1,160,637	1,170,603	1,144,544	1,153,173	1,156,261	1,224,954	1,258,411	1.4

Notas:

1/ Comercial A se refiere a aviación civil, mientras Comercial AA se refiere a aviación general.

2/ Tasa media de crecimiento anual.

Fuente: La Aviación Mexicana en Cifras. 1998-2005. DGAC. SCT.

13. En el periodo de 1999 a 2005 el número de pasajeros atendidos por los aeropuertos nacionales creció a una modesta tasa de 2.9 por ciento promedio anual, no obstante, existen tendencias importantes al separar este crecimiento por tipo de servicio. Los pasajeros transportados en rutas nacionales crecieron 1.6 por ciento en promedio, mientras los pasajeros en rutas internacionales lo hicieron en 8 por ciento en promedio. Una de las razones que explica este diferencial de tasas de crecimiento entre rutas nacionales e internacionales es la escasa competencia entre aerolíneas mexicanas que prevaleció durante todo este periodo. Otra tendencia es la disminución de la importancia del servicio de fletamento, para el cual se registró una reducción de 7.4 por ciento en el número de operaciones y de 4.6 por ciento en el número de pasajeros atendidos en promedio anual. Un último aspecto que merece ser destacado es la utilización del transporte aéreo como medio de transporte de mercancías. Aunque se partió de niveles muy bajos, las operaciones de vuelos exclusivos de carga crecieron a una tasa promedio anual de 26.1 por ciento entre 2002 y 2005. Este es un desarrollo importante puesto que el uso de este modo de transporte es todavía limitado en el país.⁴

⁴ Estudio monográfico en Punto de Inflexión. Instituto Mexicano para la Competitividad, 2006, p.433.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Pasajeros Atendidos en Aeropuertos Mexicanos 2006

	Pasajeros (miles)	Participación (%)
México	24,727	33.6
Cancún	9,728	13.2
Guadalajara	6,350	8.6
Monterrey	5,254	7.1
Tijuana	3,759	5.1
Subtotal	49,818	67.6
Resto	23,807	32.4
Total	73,625	100.0

Fuente: Información de reportes financieros de grupos aeroportuarios y de ASA.

14. La principal característica de la operación aeroportuaria de nuestro país es su concentración. Los cinco aeropuertos más importantes del país en términos de pasajeros atendidos concentran 67.6 por ciento del mercado. Destaca con el 33.6 por ciento de participación el AICM, siguiéndole en importancia los aeropuertos de Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana con 13.2, 8.6, 7.1 y 5.1 por ciento de participación, respectivamente.
15. La concentración en el AICM destaca aún más cuando se utilizan estadísticas de tráfico por rutas,⁵ las cuales evidencian que el AICM participó en la transportación como aeropuerto de origen o de destino de 48 por ciento de todos los pasajeros que volaron en el país y de 66.2 por ciento de los pasajeros transportados en rutas nacionales en 2006. El único segmento que no dominó el AICM es el de fletamento internacional, rubro en el que Cancún mostró una participación de 65.7 por ciento.⁶

II.1. Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano.

16. La reforma a la Ley de Aeropuertos (LA) de diciembre de 1995 introdujo un nuevo marco regulatorio para el sector aeroportuario. El nuevo marco legal abrió la posibilidad de la participación de la inversión privada para apoyar el desarrollo de la red aeroportuaria.
17. En febrero de 1998 se publicaron los *Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano*, en los cuales se definieron los criterios bajo los cuales se transferiría el control de los aeropuertos al sector privado, con el objetivo de asegurar que el proceso de apertura se diera en forma transparente y equitativa. En

⁵ La diferencia en el significado de la estadística puede ser ilustrada con un ejemplo. Si del aeropuerto A salen 100 pasajeros al destino B y 100 al destino C, en términos de pasajeros atendidos totales el aeropuerto A tiene una participación de 50 por ciento mientras que en términos de origen-destino el aeropuerto A participa en el 100 por ciento de los pasajeros transportados.

⁶ Cálculos propios con información de pasajeros por origen-destino de la DGAC, disponible en <http://dgac.sct.gob.mx/index.php?id=478>



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

esa fecha Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)⁷ administraba 58 de los 83 aeropuertos en operación, el resto eran administrados por estados (10), municipios (5), particulares (4) o dependencias del Gobierno Federal (6).

18. Para el proceso de apertura se formaron cuatro grupos de aeropuertos, Grupo Aeroportuario Ciudad de México (GACM), Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), Grupo Aeroportuario Centro-Norte (GACN) y Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP); con sus respectivas *Sociedades Controladoras*. Estos grupos fueron conformados con 35 de los mejores aeropuertos que operaba ASA.
19. Para cada aeropuerto se formó una empresa a la cual se le otorgó una concesión para operarlo durante 50 años.⁸ Las empresas asociadas a cada aeropuerto, más una empresa de servicios, quedaron bajo el control de las *Sociedades Controladoras*.
20. La participación accionaria de los grupos aeroportuarios se vendió en dos etapas. En la primera etapa se vendieron mediante licitación pública el 15 por ciento de las acciones representativas de las *Sociedades Controladoras* a un *Socio Estratégico*, al cual se le requirió comprobar capacidad técnica, administrativa y financiera, así como reconocimiento internacional en el desarrollo de actividades aeroportuarias y comerciales. El restante 85 por ciento se vendió posteriormente al público en general, mediante una o varias ofertas públicas en los mercados de valores nacionales o internacionales. El *Socio Estratégico* no podía tener participación en otro grupo aeroportuario.

⁷ ASA fue creada en 1965 con la responsabilidad de administrar, planear y operar 31 aeropuertos que en ese entonces formaban parte de la red federal.

⁸ La concesión del AICM tenía originalmente una duración de 12 años. En 2004 se extiende el periodo de la concesión por 38 años más para igualar el periodo de 50 años otorgado al resto de los aeropuertos concesionados.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Pasajeros Atendidos por Grupo Aeroportuario en 2006¹
(Miles)

ASUR	13,780	GACN	11,784	GAP	20,514
Cancún	9,728	Monterrey	5,254	Guadalajara	6,350
Mérida	1,007	Acapulco	994	Tijuana	3,759
Villahermosa	725	Culiacán	844	Puerto Vallarta	2,978
Veracruz	718	Mazatlán	819	Los Cabos	2,721
Oaxaca	496	Chihuahua	699	Hermosillo	1,157
Huatulco	375	Ciudad Juárez	682	Bajío	1,157
Cozumel	371	Zihuatanejo	664	Morelia	599
Tapachula	188	Tampico	485	La Paz	502
Minatitlán	172	Torreón	410	Aguascalientes	460
		Zacatecas	332	Mexicali	386
		Durango	236	Los Mochis	234
		San Luis Potosí	227	Manzanillo	210
		Reynosa	137		

Nota:

1/ Pasajeros terminal. Incluye pasajeros en conexión y excluye pasajeros en tránsito.

Fuente: Compilado de reportes financieros de los grupos aeroportuarios a la Bolsa Mexicana de Valores, disponibles en <http://www.bmv.com.mx>.

21. Las bases de licitación establecieron requisitos de integración del *Socio Estratégico*. El *Socio Estratégico* debería estar conformado por un *Socio Mexicano* que aportara al menos 25.5 por ciento del capital, un *Socio Operador Aeroportuario*, también con al menos 25.5 por ciento del capital y, opcionalmente, un *Socio Inversionista* con un máximo de 49 por ciento del capital.
22. Los aeropuertos que serían transferidos al sector privado fueron seleccionados en buena medida por sus niveles de tráfico y sus perspectivas de crecimiento. Las economías de escala que son características en esta industria incrementan las posibilidades de éxito financiero a los aeropuertos de mayor tráfico. Los aeropuertos de menor tráfico continuarían siendo operados por ASA.⁹
23. Cada grupo aeroportuario se formó alrededor de un aeropuerto con tráfico mayor a cinco millones de pasajeros anuales, el cual permite aprovechar al máximo las economías a

⁹ Actualmente ASA tiene concesionados los aeropuertos de Campeche, Cam., Ciudad Obregón, Son., Colima, Col., Ciudad del Carmen, Cam., Chetumal, Q.Roo., Cuernavaca, Mor. (49%), Ciudad Victoria, Tamps., Guaymas, Son., Loreto, B.C.S., Lázaro Cárdenas, Mich., Matamoros, Tamps., Nuevo Laredo, Tamps., Nogales, Son., Palenque, Chis., Poza Rica, Ver., Puerto Escondido, Oax., San Cristóbal de las Casas, Chis., Tehuacan, Pue., Tepic, Nay., Uruapan, Mich.; tiene participación accionaria en los aeropuertos de Puebla, Pue. (25%), Querétaro, Qro. (25%) y Toluca, Mex. (25%); y tiene participación y opera el aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez, Chis. (49).



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

escala. Asimismo, los grupos aeroportuarios fueron configurados con una clara visión regional.¹⁰

24. Por el contrario, la integración vertical está sujeta a restricciones importantes en la legislación. En este sentido la LA limita la participación de accionistas o grupos de control de un aeropuerto a cinco por ciento de la estructura accionaria de una aerolínea, y viceversa.

II.1.1. Resultados de las licitaciones

25. Las licitaciones del 15 por ciento de los grupos aeroportuarios Sureste, Pacífico y Centro Norte se llevaron a cabo en 1998, 1999 y 2000, respectivamente. El criterio de adjudicación de las licitaciones fue asignar el grupo aeroportuario a aquel postor que, habiendo cumplido con los requisitos técnicos de las bases, ofreciera el precio más alto por la participación accionaria.
26. En diciembre de 1998 se vendió 15 por ciento del Grupo Aeroportuario del Sureste por 1,165.1 millones de pesos (equivalente a 120 millones de dólares). La colocación del restante 85 por ciento se realizó en dos etapas, 74 por ciento en septiembre de 2000 y 11 por ciento en marzo de 2005.
27. La participación del *Socio Estratégico* del Grupo Aeroportuario del Pacífico se adjudicó en agosto de 1999, mientras el 85 por ciento restante se colocó entre el público inversionista en febrero de 2006. El precio pagado por el *Socio Estratégico* por el 15% de las acciones de Grupo Aeroportuario del Pacífico ascendió a 2,453 millones de pesos (equivalentes a 261 millones de dólares al tipo de cambio de agosto de 1999).
28. En cuanto al Grupo Aeroportuario Centro Norte, 15 por ciento de las acciones se colocó en junio del año 2000, pagando el Socio Estratégico 864 millones de pesos (equivalentes a 88 millones al tipo de cambio promedio de junio de 2000). El acuerdo con el *Socio Estratégico* incluía una opción de compra de 36 por ciento adicional si en cuatro años no se colocaba al menos dicho porcentaje en el mercado. La opción se ejerció en diciembre de 2005. En noviembre de 2006 la empresa se inscribe en el mercado de valores y colocó entre el público inversionista el resto de las acciones (48 por ciento).

II.2. Resultados financieros

29. Los estados financieros de los grupos aeroportuarios mexicanos muestran estructuras atípicas respecto a otros aeropuertos internacionales y respecto a empresas de otros sectores. Destaca por ejemplo, el bajo nivel de pasivos respecto al capital contable. Por tal

¹⁰ Se advierten ligeras desviaciones a la visión regional con el propósito de diversificar la vocación de los aeropuertos que integran los grupos Centro-Norte y Pacífico. El grupo Centro-Norte opera los aeropuertos de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, destinos de playa que se encuentran sobre la costa del Pacífico, mientras el grupo aeroportuario del Pacífico opera aeropuertos en ciudades industriales del centro del país, tales como Aguascalientes y el Bajío.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

razón y para dar una mejor idea de su desempeño, en esta sección se describen distintos indicadores financieros y se comparan con aeropuertos internacionales.¹¹

30. La Utilidad Antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización (UAFIDA),¹² acumulada durante el periodo 2001-2006, alcanzó 6,537 millones para ASUR, 3,559 millones para GACN y 8,843 para GAP, expresados en pesos de diciembre de 2006. El indicador UAFIDA, como porcentaje de los ingresos acumulados durante el mismo periodo, representó 59 por ciento para ASUR, 45.8 para GACN y 64 para GAP. Para efectos de comparación, el promedio de este indicador de una lista de 50 aeropuertos internacionales fue de 47.8 por ciento en 2006. La posición de los grupos mexicanos entre estos 50 aeropuertos, si cada grupo se ubicara en la lista de mayor a menor, sería de 11, 28 y 10, respectivamente.¹³
31. En el periodo 2001-2006, ASUR registró una utilidad de operación acumulada de 4,016 millones de pesos, GACN de 2,298 millones y GAP de 5,220 millones, expresada en pesos de diciembre de 2006. La utilidad de operación como porcentaje de los ingresos representó 36.3, 29.6 y 37.8 por ciento para ASUR, GACN y GAP, respectivamente. El promedio de este mismo indicador para 50 aeropuertos internacionales representativos fue de 28 por ciento. Si comparamos los grupos aeroportuarios mexicanos con esos 50 aeropuertos, ASUR se ubicaría en la posición 14, GACN en la posición 21 y GAP en la posición 13.
32. En términos de utilidad neta acumulada durante ese mismo periodo, ASUR registró un monto de 2,653 millones, GACN de 1,568 millones y GAP de 2,968 millones de pesos, a pesos de diciembre de 2006. Como porcentaje de los ingresos, las utilidades netas representaron 23.9, 20.2 y 21.5 por ciento para ASUR, GACN y GAP, respectivamente.¹⁴
33. La rentabilidad, medida como el porcentaje de utilidades netas antes de impuestos entre el capital contable para el periodo 2001-2006 fue de 5.2 por ciento para ASUR, 5.7 para GACN y 3.5 para GAP. En términos comparativos, el promedio de este indicador de los 50 aeropuertos internacionales representativos es de 4.1 por ciento y ubicaría a los grupos aeroportuarios mexicanos en las posiciones 26, 23 y 32, de mayor a menor.

¹¹ Los principales indicadores financieros de los grupos aeroportuarios para el periodo 2001-2006 se presentan en el Anexo 1.

¹² El indicador UAFIDA se utiliza en el ámbito financiero para comparar la rentabilidad entre empresas al eliminar diferencias derivadas de la forma financiarse y de sus prácticas contables.

¹³ Airport Performance Indicators 2006. Transport Research Laboratories. Reproducido en el Anexo 2.

¹⁴ No se dispone del indicador de Utilidad Neta para aeropuertos internacionales para realizar una comparación con los grupos aeroportuarios mexicanos.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Indicadores Financieros Seleccionados

	ASUR	GACN	GAP	TRL ¹
UAFIDA / Ingresos ²	59.0	45.8	64.0	47.8
Utilidad de Operación / Ingresos ²	36.3	29.6	37.8	28.0
Utilidades Neta Antes de Impuestos / Capital Contable ²	5.2	5.7	3.5	10.9 ³

Notas:

1/ Promedio para 50 aeropuertos internacionales compilado por Transport Research Laboratories (TRL).

2/ Calculado con información acumulada para el periodo 2001-2006.

3/ Promedio simple de aeropuertos con valores positivos del indicador "Return on Shareholder's Funds".

Fuente: Elaboración propia con base en reportes financieros a la Bolsa Mexicana de Valores y con información de "Airport Performance Indicators 2006". Transport Research Laboratories.

34. Los indicadores financieros de los grupos aeroportuarios muestran un desempeño contrastante. La capacidad de generación de utilidades es relativamente elevada comparada con otros aeropuertos del mundo, pero la rentabilidad es relativamente baja. Esta combinación de resultados, aparentemente contradictoria, es resultado de la forma como fueron licitados los grupos aeroportuarios, como se verá más adelante en la sección III.
35. Las utilidades netas de los grupos aeroportuarios fueron positivas todos los años durante el periodo 2001-2006, a pesar de episodios difíciles como los atentados del 11 de septiembre del 2001, la recesión de 2002 y los eventos meteorológicos que afectaron principalmente las operaciones de ASUR en 2005. Además, las utilidades han mostrado una tendencia creciente. La tasa de crecimiento de las utilidades netas entre 2001 y 2006 fue de 18.3, 29.8 y 21.1 por ciento en promedio anual para ASUR, GACN y GAP, respectivamente.
36. Al separar el comportamiento de los ingresos y los gastos de operación por pasajero, encontramos similitudes y diferencias importantes que explican la evolución de las utilidades netas. Todos los grupos aeroportuarios han registrado un aumento consistente en los ingresos por pasajero, ASUR en 4.8, GACN en 1.1, y GAP de 3.8 promedio anual entre 2001 y 2006. Por el contrario, los gastos de operación por pasajero han mostrado comportamientos diferentes. El gasto de operación por pasajero de GACN ha registrado una reducción importante de 2.9 por ciento promedio anual, lo que aunado al crecimiento de los ingresos ha motivado que este grupo registre la mayor tasa de crecimiento de las utilidades netas. Los gastos de operación de GAP se han mantenido prácticamente constantes en términos reales a lo largo de este periodo con una tasa de 0.4 por ciento, mientras los de ASUR han aumentado en 3.4 por ciento. A excepción de GACN, el incremento en utilidades netas de los grupos aeroportuarios ha sido impulsado por el incremento en ingresos y no por una mayor eficiencia operativa.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

III. Regulación de aeropuertos.

37. Para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir aeropuertos se requiere de concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Las concesiones se otorgan por medio de licitaciones públicas, excepto en caso de los permisionarios de aeródromos civiles en operación que pretendan adoptar carácter de aeropuerto, los concesionarios que requieran un aeropuerto "complementario", y cuando se otorgan a entidades de la administración pública federal o empresas formadas mayoritariamente por gobiernos de los estados.¹⁵ Las concesiones pueden otorgarse hasta por 50 años, prorrogables por el mismo periodo.
38. Los concesionarios están obligados a presentar a la SCT un Programa Maestro de Desarrollo (PMD) que describa, entre otros, los planes de construcción y mantenimiento del aeropuerto. El PMD debe actualizarse cada cinco años y presentarse nuevamente a la SCT para su aprobación.¹⁶ Una vez aprobado, el PMD se vuelve obligatorio para los siguientes cinco años y se considera parte integral de la concesión correspondiente. El concesionario está obligado a invertir los montos totales previstos en el PMD.

III.1. Clasificación de los Servicios Prestados en los Aeropuertos.

39. Para efectos de regulación los servicios que se prestan en un aeropuerto se clasifican en tres categorías:¹⁷

Servicios Aeroportuarios. Son los servicios básicos que se prestan en un aeropuerto. Corresponde prestarlos originariamente al concesionario pero también pueden ser prestados por un tercero que haya celebrado un contrato con el concesionario. Estos servicios incluyen los siguientes:

- el uso de las pistas de aterrizaje, calles de rodaje y plataformas para estacionamiento de aeronaves;
- el uso de hangares, abordadores mecánicos de pasajeros, autobuses e instalaciones para el estacionamiento de automóviles;
- los servicios de seguridad, rescate, extinción de incendios, control de tráfico en tierra, iluminación y ayuda visual;
- el uso general del espacio de la terminal y demás infraestructura por las aeronaves, los pasajeros y la carga, y

¹⁵ Las excepciones se describen en el Artículo 12 y 13 de la LA.

¹⁶ Las próximas revisiones a los PMD de ASUR, GAP y GACN, se llevarán a cabo en 2008, 2009 y 2010, respectivamente.

¹⁷ Artículo 48 de la LA.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

- el control del acceso al aeropuerto por terceros que presten servicios complementarios y de transporte terrestre.

Servicios Complementarios. Son servicios de apoyo que pueden ser prestados por una aerolínea para sí misma y para terceros, por el concesionario, o por un tercero bajo contrato celebrado con alguno de los dos primeros. Estos servicios incluyen los servicios de rampa y manejo de equipaje, documentación de pasajeros, seguridad para aeronaves, venta de alimentos y bebidas a las aerolíneas, limpieza, mantenimiento, reparación, suministro de combustible y otras actividades relacionadas.

Servicios Comerciales. Los servicios comerciales consisten en servicios que no se consideran esenciales para la operación de un aeropuerto o aeronave, e incluyen, entre otros, el arrendamiento de espacio a comerciantes, restaurantes, bancos, arrendamiento de vehículos y publicidad.

40. Dentro de las obligaciones de la LA se establece que los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse a todos los usuarios de manera uniforme y regular, sin discriminación en cuanto a calidad, oportunidad o precio. Los concesionarios también están obligados a proveer lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios que le permitan a los usuarios elegir el que más convenga a sus intereses. Los concesionarios únicamente pueden limitar el número de proveedores de servicios complementarios en sus aeropuertos por consideraciones de espacio, eficiencia y seguridad. En ese caso, con la participación de las aerolíneas, los contratos para la prestación de servicios complementarios deberán adjudicarse al que ofrezca las mejores condiciones de eficiencia, seguridad, calidad y precio.¹⁸

III.2. Regulación de ingresos

41. La LA dispone que la SCT podrá establecer bases de regulación tarifaria para aquellos servicios aeroportuarios para los que en opinión de la CFC no existan condiciones razonables de competencia. Entre 1999 y 2000, la Comisión emitió tres resoluciones en el sentido de que no existían condiciones razonables de competencia en los 34 aeropuertos que forman parte de los grupos aeroportuarios licitados.¹⁹ Con base en dichas resoluciones la SCT expidió bases de regulación tarifaria para los servicios aeroportuarios, y para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas a la prestación de servicios

¹⁸ Artículo 53 y 57 de la LA.

¹⁹ Expediente AD-78-1998, Grupo Aeroportuario del Sureste, SA de CV, con fecha 4 de marzo de 1999. Publicado en Gaceta de Competencia Económica No 3; Expediente AD-24-1999, Grupo Aeroportuario del Pacífico, SA de CV, con fecha 8 de septiembre de 1999. Publicado en Gaceta de Competencia Económica No 5; Expediente DC-01-2000, Grupo Aeroportuario del Centro Norte, SA de CV, con fecha 3 de agosto de 2000. Publicado en Gaceta de Competencia Económica No 7. Disponibles en <http://www.cfc.gob.mx>



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

complementarios. Las bases de regulación tarifaria pasaron a formar parte de los títulos de concesión.²⁰

42. El resto de los aeropuertos no están sujetos a la regulación tarifaria prevista en la LA. No obstante, las tarifas de los aeropuertos concesionados a ASA están sujetas a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), al igual que cualquier otra empresa pública.
43. En la práctica las bases de regulación tarifaria han tomado la forma de una tarifa máxima conjunta. En este esquema, cada concesionario es libre de fijar los precios de los servicios aeroportuarios específicos siempre y cuando los ingresos de dichos servicios divididos por las unidades de tráfico²¹ no excedan la tarifa máxima permitida. Los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales no se incluyen para efectos del cálculo de la tarifa máxima.
44. La tarifa máxima se actualiza anualmente por la inflación y por un factor de eficiencia. Dicho factor reduce gradualmente la tarifa máxima, con lo cual se busca transferir a los consumidores parte de las posibles ganancias en eficiencia que vayan generando los aeropuertos. Al término del periodo de cinco años y con base en la actualización del PMD, la SCT establece nuevas tarifas y nuevos factores de eficiencia.
45. Para los grupos aeroportuarios sujetos a regulación de tarifas por parte de la SCT, los servicios aeroportuarios regulados representan entre 70 y 81 por ciento de sus ingresos. Entre los servicios aeroportuarios destacan los ingresos provenientes de la Tarifa por Uso de Aeropuerto (TUA), que representan en promedio alrededor de 80 por ciento de los ingresos regulados y más de la mitad de los ingresos totales.
46. Los ingresos derivados de operaciones comerciales son el segundo rubro en importancia para los grupos aeroportuarios. Estos ingresos han tomado cada vez más importancia y actualmente representan entre 14.1 y 22.5 por ciento de sus ingresos totales. A pesar de lo anterior, la proporción de ingresos comerciales es todavía muy baja comparada con otros aeropuertos del mundo. En 50 de los aeropuertos internacionales más representativos, el porcentaje de ingresos comerciales representa 43.5 por ciento de los ingresos totales.²²

III.2.1. Experiencia internacional en regulación de ingresos.

47. A pesar de la creciente participación del sector privado, los aeropuertos públicos continúan siendo mayoría en el mundo. Entre los regímenes regulatorios que se utilizan en aeropuertos públicos destaca el aplicado en Estados Unidos, mientras para los

²⁰ El control del acceso a los prestadores de servicios complementarios forma parte de los servicios aeroportuarios, mientras que el acceso cobrado a los servicios de transporte terrestre y los estacionamientos están excluidos de las bases de regulación tarifaria, de acuerdo al Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

²¹ Una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal, o a 100 kilos de carga.

²² Ibidem, Transport Research Laboratories.





COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

aeropuertos privatizados sobresale el aplicado en el Reino Unido, que inició la transferencia de sus aeropuertos al sector privado en 1988. Otros países, entre ellos México, han tomado como base las características del régimen inglés para desarrollar sus propios esquemas.

Estados Unidos

48. En Estados Unidos la gran mayoría de los aeropuertos son públicos, propiedad del condado o el estado, y no persiguen fines de lucro. Estos operan bajo un modelo tipo arrendador, con funciones concentradas en el desarrollo del aeropuerto y su infraestructura, así como en la gestión del negocio de bienes raíces y de algunas funciones administrativas. Muchos de los servicios son proveídos por las mismas aerolíneas o por terceros y es común que terminales completas sean arrendadas a aerolíneas específicas, quienes son las encargadas de administrarlas.
49. La expansión y crecimiento de los aeropuertos se financian a través de bonos municipales y de fondos federales que provienen de un impuesto que pagan los pasajeros. Por ser entidades que no persiguen fines de lucro, éstas básicamente tienen el objetivo de recuperar los gastos de operación y pagar, en su caso, los intereses de los bonos emitidos. Existen tres esquemas que intentan lograr dicho objetivo.
 - **Residual.** Este esquema está diseñado para igualar, año con año, los ingresos y gastos de operación del aeropuerto. El *residual* entre los gastos de operación y los ingresos derivados de actividades comerciales se cargan a las aerolíneas. Cuando los ingresos por operaciones comerciales se incrementan, se refleja en menores tarifas de servicios aeroportuarios, y viceversa. El riesgo del desempeño comercial lo absorben completamente las aerolíneas. Entre los aeropuertos que aplican este esquema se encuentran Dallas, Chicago, San Diego y San Francisco.
 - **Compensatorio.** Bajo este esquema el aeropuerto cobra a las aerolíneas sólo el costo de los servicios que utiliza. Si existe alguna infraestructura subutilizada entonces el aeropuerto no recupera su costo de operación completamente, por lo cual se le permite acudir a fuentes de ingresos comerciales para compensarlo. En este esquema el riesgo de las fluctuaciones en los ingresos comerciales lo absorbe el aeropuerto. Entre los aeropuertos que aplican este sistema se encuentran Atlanta, Houston, Nueva York (JFK), Newark, Las Vegas y Los Angeles.
 - **Híbrido.** Es una variación de los dos esquemas anteriores. El costo de operación de algunos servicios aeronáuticos (por ejemplo el aterrizaje) se sujeta al esquema residual cuyo costo tiene que ser absorbido por las aerolíneas, el resto se basa en un esquema compensatorio. Este esquema le permite al aeropuerto tener una base de ingresos más estable que el esquema compensatorio, pero tener la posibilidad de mejores recompensas que en el puramente residual. Entre los aeropuertos que



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

aplican este esquema se encuentran Washington (DCA), San Luis Missouri y Baltimore.

Europa

50. En los aeropuertos europeos existe una mayor participación del sector privado en comparación con Estados Unidos. Entre los distintos esquemas de participación privada que se han utilizado se encuentran el de aportación al capital, como en los aeropuertos de Londres, Copenhague, Roma y Viena; o de proyectos financiados del tipo construye, opera y transfiere, como en los de Dusseldorf y Atenas.
51. De los esquemas de regulación tarifaria sobresale el aplicado en el Reino Unido, del cual México tomó aspectos importantes. Al igual que en México, en ese país, existe un esquema de tarifa máxima conjunta ("price cap") en el cual los ingresos por unidad de tráfico no pueden rebasar un tope. Esta tarifa se establece por cinco años y durante este periodo sólo se actualiza por la inflación y por un factor de eficiencia de acuerdo con el mecanismo conocido como CPI - X. La posibilidad de corregir las tarifas cuando se desvían de niveles aceptables es un componente importante del esquema regulatorio. Aunque es reconocido que este sistema genera un conjunto de incentivos adecuados a la inversión también puede generar problemas. Si el nivel de la tarifa inicial no es el correcto se pueden crear grandes ganancias, a costa de precios excesivos que pagan los servicios aeroportuarios. Por ejemplo, en el Reino Unido, durante el primer periodo de cinco años de vigencia de la regulación (1988-1992) se generaron ganancias extraordinarias por lo que para el segundo periodo quinquenal se aplicaron factores de eficiencia del orden de 8 por ciento anual por dos años y 6 por ciento por tres años, para llevar las tarifas a niveles más adecuados.
52. Aunque similares, existen diferencias importantes entre la regulación aplicada en el Reino Unido y la aplicada en México. La más importante es que en el Reino Unido todos los ingresos del aeropuerto, incluyendo los comerciales, se contabilizan contra la tarifa máxima (esquema conocido como *single till*). En México sólo los ingresos por servicios aeroportuarios están sujetos a la tarifa máxima (esquema conocido como *dual till*).²³
53. Cabe mencionar que en la revisión quinquenal de 2003 en el Reino Unido las autoridades de aviación propusieron cambiar el sistema prevaleciente hacia uno de *dual till* en que los ingresos comerciales no formaran parte de los ingresos regulados. La autoridad de competencia del Reino Unido no aprobó la propuesta, considerando entre otros, a) que los aeropuertos gozaban de poder monopólico, tanto en las actividades aeronáuticas como en las comerciales; b) que es difícil separar las instalaciones aeroportuarias de las comerciales y que en la medida que los ingresos comerciales no pueden ser generados sin las instalaciones aeronáuticas los dos deberían ser considerados como un solo negocio; y

²³ El sistema de una sola bolsa de ingresos regulada que se aplica en el Reino Unido se asemeja al sistema "residual" de EEUU, mientras que el aplicado en México guarda más relación con el sistema "compensatorio".



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

c) que en la medida que los ingresos comerciales son generados por el tráfico que generan las aerolíneas, los beneficios de los ingresos comerciales deben ser compartidos por las aerolíneas y los pasajeros, situación que no se presentaría con el esquema de *dual till*.²⁴

54. Otro elemento importante del esquema regulatorio vigente en el Reino Unido es la transparencia. El proceso de revisión quinquenal se da en el contexto de una consulta pública ("public inquiry") el cual tiene una amplia participación de todos los interesados. Todos los documentos intercambiados entre las autoridades y los regulados y todos los pronunciamientos de los interesados se hacen públicos.²⁵ Además, la división de responsabilidades entre las autoridades aeronáuticas y las de competencia contribuye a la realización de un proceso más abierto, transparente y sólido. Al considerar como referencia el caso inglés, se advierte que el proceso de revisión quinquenal en México puede enriquecerse con una interacción más amplia y abierta entre las autoridades, el regulado, y los usuarios.
55. Otro régimen regulatorio que conviene mencionar es el de Australia, que al realizar un proceso de privatización similar al del Reino Unido determinó que el esquema de tarifa máxima se implantaría sólo por un periodo de cinco años, después del cual las tarifas estarían sujetas a un proceso de seguimiento ("price surveillance"). Una de las principales ventajas de este sistema es que evita la complejidad y el costo del proceso de revisión de tarifas.
56. Las autoridades australianas decidieron aprovechar el único periodo quinquenal para eliminar las ganancias extraordinarias que se generarían al pasar de una administración pública a una privada. Para tal efecto, el factor de eficiencia durante dichos cinco años se fijó en niveles promedio de 5 por ciento. Es decir, al término del periodo de cinco años las tarifas eran alrededor de 25 por ciento menores en términos reales que al inicio de la privatización. Posterior a ello, no se realiza ningún proceso de revisión detallada, pero los incrementos en las tarifas tienen que someterse a la aprobación de las autoridades reguladoras.

III.3. Tarifas máximas

57. La tarifa máxima promedio en 2006 para los aeropuertos mexicanos privatizados fue de 115.9 pesos por unidad de tráfico, expresada en pesos de junio de 2006. La diferencia entre la tarifa máxima más alta (Zihuatanejo) y la más baja (Tijuana) fue de 45 por ciento como porcentaje de la tarifa promedio.

²⁴ BAA plc: A report on the economic regulation of the London airports companies (Heathrow Airport Ltd, Gatwick Airport Ltd and Stansted Airport Ltd). U.K. Competition Commission. Noviembre 2002. Disponible en: http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2002/473baa.htm#full.

²⁵ Ver como ejemplo el intercambio de opiniones que se está dando actualmente en el marco de la revisión quinquenal del aeropuerto de Heathrow, disponible en: <http://www.competition-commission.org.uk/inquiries/ref2007/heathrow/index.htm>



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

58. Los aeropuertos han tratado de aprovechar al máximo el tope de su tarifa de acuerdo a la información reportada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y a los propios grupos aeroportuarios en sus reportes financieros, por lo que la tarifa máxima es una buena fuente de comparación de los costos que enfrentan los usuarios entre los distintos aeropuertos mexicanos.

Tarifas Máximas en 2006

(Pesos de junio de 2006)

ASUR		GACN		GAP	
Mérida	91.70	San Luis Potosí	89.81	Tijuana	82.53
Veracruz	95.13	Ciudad Juárez	103.77	Hermosillo	89.86
Villahermosa	106.24	Monterrey	106.22	Mexicali	97.17
Huatulco	107.61	Chihuahua	112.56	Guadalajara	103.48
Oaxaca	112.01	Culiacán	114.84	Aguascalientes	110.65
Minatitlán	114.05	Reynosa	120.30	Los Mochis	113.66
Cancún	121.67	Tampico	127.23	La Paz	119.00
Cozumel	130.54	Durango	128.26	Guanajuato (Bajío)	119.21
Tapachula	133.83	Torreón	129.86	Manzanillo	125.53
		Mazatlán	131.81	Puerto Vallarta	126.35
		Acapulco	132.81	Los Cabos	131.28
		Zacatecas	134.56	Morelia	132.28
		Zihuatanejo	135.57		

Fuente: Cálculos propios con información de la DGAC y actualizados a junio de 2006 con el Índice Nacional de Precios al Productor sin Petróleo.

59. De acuerdo a una metodología reconocida a nivel internacional para comparar tarifas de aeropuertos, se encontró que los aeropuertos mexicanos se ubican en posiciones intermedias, de la 17 a la 37, entre 50 aeropuertos internacionales representativos.²⁶ Si se ajustan las tarifas por paridad de poder de compra, los aeropuertos mexicanos se ubican entre la posición 7 y la 19, lo que significa que de acuerdo a este criterio los precios de los servicios aeroportuarios en México son relativamente altos en el contexto internacional (ver Anexos 3 y 4).²⁷

²⁶ Review of Airport Charges 2006. Transport Research Laboratories. Octubre 2006.

²⁷ Los aeropuertos de Cancún, Guadalajara y Monterrey se ubicarían en la posición 11 entre esos 50 aeropuertos mientras que el AICM se ubicaría en la posición 19, ajustando las tarifas por paridad de poder de compra.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

III.4. Fórmula para determinar la tarifa máxima conjunta

60. Las bases de regulación tarifaria establecidas por la SCT se traducen en una tarifa máxima y un factor de eficiencia para cada uno de los cinco años en que se compone el periodo.
61. La tarifa máxima se determina a través de una fórmula que utiliza el concepto de valor presente de flujo de efectivo de los servicios regulados. El flujo de efectivo para cada periodo se define como la diferencia entre los ingresos y los gastos de operación más las inversiones, todos estos rubros relacionados con el negocio regulado. Los ingresos son el resultado de multiplicar las unidades de tráfico por la tarifa máxima. Los flujos hasta el término de la concesión se traen a valor presente con una tasa de descuento. A la suma de los flujos descontados se le denomina valor de referencia en los títulos de concesión de aeropuertos (ver detalles de la fórmula en el Anexo 5).
62. La fórmula de determinación de la tarifa máxima genera las siguientes relaciones. La tarifa es función creciente del valor de referencia, los gastos y las inversiones y decreciente en el tráfico y la tasa de descuento. Es decir, la tarifa máxima tenderá a ser más alta para un aeropuerto en el cual se vaya a desarrollar un fuerte programa de inversión que en otro cuyas inversiones en el futuro cercano sean mínimas; y la tarifa tenderá a ser más baja para un aeropuerto con fuertes expectativas de crecimiento que en otro en el cual se espera un crecimiento nulo del tráfico.
63. La tarifa máxima reflejará las necesidades y las condiciones específicas que enfrenta cada aeropuerto en la medida que las proyecciones de tráfico y gastos sean apropiadas, que el programa de inversión sea propicio y que la tasa de descuento refleje adecuadamente las condiciones vigentes de los mercados financieros. Lograr la congruencia de todas estas variables es uno de los principales retos que enfrenta el regulador. La transparencia y el intercambio abierto de información con los usuarios puede ayudar en este proceso.

III.4.1. Valor de referencia

64. Uno de los componentes de la fórmula que tiene un papel diferente al resto de las variables que se utilizan al calcular la tarifa máxima es el valor de referencia. Este valor está predeterminado al realizar la revisión quinquenal y sirve de "ancla" para calcular la tarifa máxima. Una vez determinada la tarifa también se deriva el valor de referencia que va a ser utilizado como valor inicial de la siguiente revisión quinquenal y así sucesivamente. De esta manera, el primer valor de referencia utilizado tiene una influencia importante en el nivel promedio de la tarifa durante la vida de la concesión.
65. Para entender mejor su impacto conviene re-expresar la fórmula de determinación de la tarifa máxima de tal manera que el valor de referencia inicial es igual al promedio de la diferencia entre la tarifa máxima y el costo unitario anual, ponderado por las unidades de tráfico y descontado por la tasa de interés. Por tanto, un valor de referencia positivo implica que en promedio anual la tarifa máxima será mayor a los costos unitarios, incluyendo en los costos las inversiones. En un mercado competido no sería posible fijar un valor de



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

referencia discrecional dado que la libre entrada de competidores tendería a eliminar las utilidades excesivas.

66. En el caso mexicano, los valores de referencia iniciales de los grupos aeroportuarios ascendieron a 4,302 millones de pesos para ASUR, 4,758 para GAP y 3,312 para GACN. Estos valores de referencia denotan la posibilidad de ganancias extraordinarias. Con la licitación estas posibles ganancias parcial o totalmente se materializaron en las posturas de compra de los ganadores y se convirtieron en ingresos del Gobierno Federal. Lo anterior explica el comportamiento de los indicadores financieros de los grupos aeroportuarios, los cuales muestran por un lado utilidades sobre ingresos relativamente altas, que son congruentes con un negocio con una importante generación de flujo de efectivo y, por otro, un bajo rendimiento sobre capital contable.²⁸

III.4.2. Factor de eficiencia

67. El factor de eficiencia es parte importante del esquema regulatorio como mecanismo para incentivar al regulado a realizar esfuerzos de reducción de costos y trasladarlos al usuario. En otros países el factor de eficiencia se ha utilizado también para reducir ganancias excesivas a través de la corrección de las tarifas a niveles más adecuados. En el esquema regulatorio mexicano, el factor de eficiencia no ha cumplido completamente con los objetivos para el cual fue diseñado. Tanto el diseño como la aplicación de la regulación han influido en este resultado. En términos del diseño, la ausencia de interacción entre el valor de referencia y el factor de eficiencia produce una tarifa máxima en el tiempo que "brinca" cada cinco años.
68. Este comportamiento se constata al comprobar que 31 de los 34 aeropuertos privatizados tuvieron un incremento en la tarifa máxima en términos reales el primer año del segundo periodo quinquenal respecto al último año del primer periodo quinquenal. En el mismo sentido, 24 de esos 34 aeropuertos tienen en el segundo quinquenio una tarifa máxima promedio mayor que la tarifa máxima del primer quinquenio, en términos reales (ver Anexo 6).²⁹ La efectividad del factor de eficiencia debería reflejarse en tarifas decrecientes y sin "brincos" cuando no existan cambios significativos en las perspectivas de crecimiento e inversión de un aeropuerto entre revisiones quinquenales.

IV. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

69. El AICM juega un papel fundamental en el transporte aéreo nacional. Aproximadamente dos de cada tres pasajeros en vuelos nacionales y uno de cada tres en vuelos internacionales tienen como origen o destino el AICM. La concentración de pasajeros

²⁸ En los grupos aeroportuarios el capital contable registra básicamente la contraprestación pagada por la concesión y no se relaciona necesariamente con los activos tangibles del aeropuerto.

²⁹ En las revisiones quinquenales la tarifa también puede incrementarse por cambios en cualquiera de las variables que componen la fórmula. No obstante, el "brinco" es resultado del diseño de la regulación.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

desde y hacia la ciudad de México afecta de manera crítica la operación de todo el sistema de transporte aéreo mexicano, de allí la importancia de un manejo eficiente del AICM.

70. La naturaleza de los servicios aeroportuarios y la presencia de barreras a la entrada sugieren la no existencia de condiciones razonables de competencia en los servicios prestados por el AICM. De este modo el AICM debería estar sujeto a las mismas bases de regulación tarifaria aplicadas a los grupos aeroportuarios privatizados. Sin embargo, al ser una empresa de participación paraestatal mayoritaria, las tarifas del AICM están sujetas a la aprobación de la SHCP, de acuerdo al artículo 31 fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
71. La SHCP persigue objetivos distintos al aprobar las tarifas de las diversas entidades paraestatales. No obstante, el objetivo principal es el control presupuestal ligado al entorno macroeconómico y a la disponibilidad de recursos. En este contexto, la determinación de tarifas no necesariamente responde a una mejora operativa del aeropuerto y las decisiones de inversión están sujetas a fuentes de incertidumbre adicionales por lo que se dificulta la planeación de un negocio que por naturaleza es de largo plazo.
72. De los estados de resultados del AICM, se estimó que el costo de proveer el servicio es alto comparado con los demás grupos aeroportuarios. Si se considera un indicador modificado,³⁰ el costo de los servicios en el AICM fue de 76 pesos por pasajero atendido en 2006, mayor en 58 y 20 por ciento que los correspondientes a GAP y GACN, que fueron de 47.9 y 62.9 pesos por pasajero, respectivamente. Por otro lado, el costo de proveer los servicios se mantuvo prácticamente constante en términos reales durante los últimos cuatro años. Es decir, no hubo una mejora operativa en el aeropuerto.³¹

³⁰ En 2005 el AICM cedió los derechos de cobro del TUA por quince años a Nafin para la construcción de la Terminal 2 del AICM. La manera como esta operación se refleja en los estados de resultados dificulta la comparación del costo de operación con años anteriores y con otros grupos aeroportuarios. El indicador modificado elimina del gasto de operación del AICM la partida "Aprovechamiento de la Concesión" y la partida denominada "Cesión por Derechos de Cobro de la TUA", que no están relacionadas con la operación del aeropuerto. Por otro lado, también se elimina el concepto de depreciación y amortización para poder tener una base de comparación de costos homogénea con los otros grupos aeroportuarios.

³¹ Una importante erogación de recursos se origina por el convenio de asistencia técnica que el AICM tiene con ASA, que se refleja en la partida de servicios administrativos.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México Indicadores de resultados

(Millones de pesos de diciembre de 2006)

	2003	2004	2005	2006
Ingresos	2,489.4	2,543.4	2,833.1	3,611.3
TUA	1,371.6	1,403.0	1,454.8	1,496.9
Aeroportuarios	570.2	595.1	669.0	676.7
Comerciales	525.7	520.1	486.5	485.3
Complementarios	21.9	25.2	25.8	82.6
Remanentes derechos TUA ¹			197.0	869.8
Gastos Operación	2,276.0	2,548.0	6,766.6	4,417.3
Servicios personales	305.9	313.0	307.9	314.2
Servicios materiales	149.9	29.9	166.5	176.3
Servicios administrativos	817.4	872.2	878.3	906.5
Servicios generales	454.4	634.1	613.3	658.0
Aprovechamiento de concesión	548.5	698.9	4,288.4 ¹	921.5
Cesión por derechos de cobro de TUA ¹			512.2	1,440.8
Utilidad de operación	213.4	(4.6)	(3,933.5)	(806.0)
Costo de los servicios modificado ²	1,650.0	1,738.8	1,812.7	1,879.5
Pasajeros (miles)	21,693.0	22,994.0	24,115.0	24,727.0
Costo por pasajero	76.1	75.6	75.2	76.0

Notas:

1/ En 2005 el AICM cedió a Nafin los derechos de cobro del TUA por quince años para la construcción de la Terminal 2. Esta operación se refleja en varias cuentas del estado de resultados de 2005 en adelante, Remanente de derechos TUA, Aprovechamiento de la concesión y Cesión por derechos de cobro de TUA.

2/ El costo de los servicios modificado se refiere al gasto de operación menos el aprovechamiento de la concesión, menos la cesión por derechos de cobro de la TUA, menos la depreciación y amortización.

Fuente: Estados Financieros auditados. La actualización a diciembre de 2006 de los resultados de 2003 y 2004 fue cálculo propio con base en el IPC.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

IV.1. Declaratoria de saturación en el campo aéreo

73. Conforme a las normas establecidas para el AICM respecto al número de aterrizajes y despegues que pueden ser atendidos en cada hora, la SCT determinó que el aeropuerto se encuentra en condiciones de saturación al rebasar las 54 operaciones por hora.³²
74. El 1 de junio de 2005 entró en vigor la declaratoria de existencia de condiciones de saturación en el campo aéreo del AICM.³³ Los horarios que fueron declarados como saturados fueron de 9:00 a 10:59, de 14:00 a 14:59 y de 19:00 a 21:59 horas. Sin embargo, también se observó que de lunes a viernes, entre las 8:00 y las 23:00 horas, el número de operaciones promedio es superior a 50 operaciones por hora. El uso intensivo del AICM es una señal de la necesidad de nuevas inversiones aeroportuarias.
75. La declaratoria de saturación obliga al aeropuerto a aplicar reglas especiales de asignación de horarios. En términos generales las reglas son las siguientes:
- a) Durante los cuatro años posteriores a la declaratoria de saturación, se retiran de las aerolíneas aquellos horarios que no hayan sido utilizados más de 85 por ciento del tiempo programado. Los horarios retirados se subastan y se asignan al que ofrece el mayor pago económico.
 - b) Si las condiciones de saturación se mantienen al inicio del cuarto año, se implementa un proceso que entra en vigor al quinto año: cada año se retiran de las aerolíneas 10 por ciento de los horarios que tienen asignados para ser subastados. El ganador de la subasta tiene derecho a utilizarlos por los siguientes cuatro años.
76. En un aeropuerto saturado la disponibilidad de horarios es un problema de competencia ya que se convierte en una importante barrera de entrada para nuevos competidores y fuente de competitividad para las aerolíneas establecidas.³⁴ En el aeropuerto de la Ciudad de México, la falta de horarios no ha permitido la entrada a nuevos competidores y al mismo tiempo se observa una alta concentración entre los principales grupos aéreos del país. De lunes a viernes se asignaron 3,902 horarios entre las aerolíneas mexicanas para la temporada de verano de 2007, alrededor de 85 por ciento del total de horarios asignados a todas las aerolíneas. Los grupos Aeroméxico y Mexicana tienen asignados cada uno más de 30 por ciento de los horarios asignados a las aerolíneas mexicanas, sumando entre los

³² En la práctica, el número de aterrizajes y despegues que el AICM puede atender en una hora puede ser superior a 54 operaciones. Por ejemplo, en condiciones de visibilidad adecuadas, la cifra puede alcanzar hasta 76 operaciones por hora.

³³ La declaración de saturación se emite cuando la capacidad del aeropuerto en una determinada hora se rebasa al menos 52 veces al año.

³⁴ Para establecer mejores condiciones de acceso para nuevos competidores, la Unión Europea desde 1993 estableció como requisito para los aeropuertos comunitarios saturados que se forme un fondo de reserva de franjas horarias, constituido con las de reciente creación, las no utilizadas y las abandonadas. La mitad de las asignaciones provenientes de este fondo de reserva se distribuyen entre nuevos competidores (Reglamento CEE no. 95/95, reformado con Reglamento CE no. 793/2004).



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

dos 65.8 por ciento en total. El 34.1 por ciento restante se reparte entre otras cinco aerolíneas. En los horarios declarados como saturados, el número de horarios asignados a aerolíneas mexicanas asciende a 1,657, de las cuales 62.7 por ciento se asignaron a los grupos mencionados.

Horarios Asignados a Aerolíneas Nacionales en el AICM de Lunes a Viernes

Vigentes del 1 de abril al 27 de octubre de 2007

	Total		Asignadas en	
	Asignadas	(%)	horas saturadas	(%)
Grupo Aeroméxico ¹	1,234	31.6%	502	30.3%
Grupo Mexicana ²	1,336	34.2%	537	32.4%
Otras aerolíneas mexicanas ³	1,332	34.1%	618	37.3%
Total	3,902		1,657	

Notas:

1/ Aeroméxico y Aerolitoral

2/ Mexicana y Clic Mexicana

3/ Aviacsa, Aeromar, Aerocalifornia, Líneas Aéreas Azteca y Magnicharters

4/ Los horarios que fueron declarados como saturados fueron de 9:00 a 10:59, de 14:00 a 14:59 y de 19:00 a 21:59 horas.

Fuente: CFC con información del AICM, disponible en: <http://www.aicm.com.mx/ClienteseInversionistas/Slots/>

77. La normatividad actual para la asignación de horarios tiene algunos elementos pro-competitivos, como por ejemplo el retiro y posterior subasta de aquellos horarios que se utilizan menos de 85 por ciento del tiempo, con lo cual se evita que las aerolíneas acaparen los horarios sólo para evitar la entrada de nuevos competidores. No obstante, la regulación es poco propicia para que los incentivos a la competencia se concreten con celeridad. Los primeros cuatro años no producen cambios significativos y se requieren nueve años para que 50 por ciento de los horarios sean sujetos de subasta, lo cual favorece claramente a las aerolíneas establecidas.
78. Adicionalmente, a más de dos años de la declaratoria, no se ha dado el caso de algún horario subastado, ni tampoco existen reglas de cómo se realizaría esta subasta. En particular, no se conoce si una aerolínea que actualmente no opera en el AICM puede participar en una eventual subasta.
79. El establecimiento de subastas como mecanismo de racionamiento de la capacidad tiene dos funciones: eliminar la discrecionalidad inherente en la asignación de horarios y elevar el costo de proveer servicios aeroportuarios para que reflejen el valor de la congestión. Mientras el mecanismo de subastas no funcione adecuadamente, la asignación de horarios seguirá realizándose con un mecanismo ineficiente de racionamiento.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

V. Aeropuertos “complementarios” y competencia económica

80. El artículo 12, fracción II de la Ley de Aeropuertos faculta a la SCT a otorgar una nueva concesión aeroportuaria, sin que medie licitación pública:

“A los concesionarios que requieran un aeropuerto complementario, con el objeto de satisfacer un incremento en la demanda y siempre que se demuestre 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 más eficiente, en comparación con otras opciones, para lograr una mejor 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.”

81. Las concesiones aeroportuarias son una barrera de entrada importante al mercado de servicios aeroportuarios y la regulación para limitar el poder de mercado es difícil de instrumentar adecuadamente. De otorgarse una concesión bajo los términos del artículo 12 se estaría cancelando la posibilidad de introducir competencia.³⁵
82. Estas consideraciones toman mayor relevancia ante el anuncio del desarrollo de nuevos aeropuertos incluidos en el Plan Nacional de Infraestructura y ante la incertidumbre respecto a la construcción de un nuevo aeropuerto para atender el exceso de demanda de la Ciudad de México y el papel del Sistema Aeroportuario Metropolitano.
83. Una de las pocas oportunidades de promover competencia en el sistema aeroportuario mexicano se dará a través de nuevos aeropuertos cuya área de influencia pudiera traslaparse con la de aeropuertos ya existentes. De los tres aeropuertos contemplados en el Plan Nacional de Infraestructura, el de la Riviera Maya y el de Ensenada ameritan un análisis de competencia ante la posibilidad de una concentración horizontal con los aeropuertos de Cancún y Tijuana, respectivamente.³⁶
84. El otorgamiento de nuevas concesiones a los grupos aeroportuarios privados establecidos, sin licitación, al amparo de la fracción II del artículo 12 de la LA, debería concretarse sólo si se demuestra contundentemente que las ganancias en eficiencia y los beneficios al usuario superarán el peligro de afianzar el poder de mercado de los segundos. Es conveniente que, en su caso, la CFC revise la pertinencia de la operación.
85. La participación de la CFC también se justifica porque el área de influencia de los aeropuertos es susceptible a modificaciones en el mediano plazo, producto del desarrollo de vías de comunicación y crecimiento de las ciudades. Asimismo, el ingreso de nuevos

³⁵ Para una discusión de este tema previo a la privatización de los aeropuertos ingleses ver “Privatising London’s Airports”. The Institute for Fiscal Studies. David Starkie y David Thompson. 1985.

³⁶ El otro aeropuerto contemplado en el Plan Nacional de Infraestructura es el de Mar de Cortés, que se localizaría en Puerto Peñasco, Sonora.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

competidores es limitado dado que el otorgamiento de nuevas concesiones aeroportuarias es poco frecuente.³⁷

V.1. Sistema Metropolitano de Aeropuertos

86. El Sistema Metropolitano de Aeropuertos (SMA) nace como respuesta del Gobierno Federal a la saturación del AICM, con el objetivo de desconcentrar pasajeros hacia los aeropuertos de Toluca, Puebla, Queretaro y Cuernavaca. Para promover estos aeropuertos se realizaron importantes inversiones y se otorgaron descuentos temporales en el TUA y en otros servicios aeroportuarios. La estrategia ha sido especialmente exitosa en el aeropuerto de Toluca. Las dos aerolíneas que establecieron su base de operaciones en dicho aeropuerto alcanzaron durante su primer año de operación más de un millón de pasajeros transportados. Sin embargo, la estrategia podría presentar problemas de sustentabilidad en el largo plazo, una vez que el atractivo de los descuentos desaparezca. En particular, las aerolíneas que operan actualmente en estos aeropuertos tendrán mayores incentivos para solicitar su entrada al AICM y, por la ausencia de un mecanismo de subastas adecuado que eleve los precios en el AICM, se tendrá que acudir nuevamente al racionamiento.
87. La experiencia internacional indica que la influencia del gobierno para dirigir tráfico hacia aeropuertos secundarios para acomodar nuevos competidores es muy limitada.³⁸ Los aeropuertos secundarios son por naturaleza aeropuertos de "nicho" que atienden pasajeros en algún segmento del mercado que el aeropuerto principal no atiende de manera adecuada. El "nicho" adecuado a cada aeropuerto casi nunca obedece a decisiones administrativas y es mejor dejar que mecanismos de mercado sean los que determinen la especialización de cada uno de ellos, promoviendo al mismo tiempo mayor competencia.
88. En los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca participan los gobiernos locales respectivos, ASA y en dos de ellos, inversionistas privados. Se prevé que la participación del gobierno federal en estos aeropuertos y en el AICM podría tener efectos contrarios a la competencia en el mediano plazo.
89. Llama la atención, por ejemplo, que estos aeropuertos no estén sujetos a bases de regulación tarifaria, a pesar de que en dos de ellos el inversionista privado es el que cuenta con la mayor participación accionaria y que ASA sólo participe con 25 por ciento del capital de dichos aeropuertos.

³⁷ Desde 1989 se han habilitado solamente tres aeropuertos en el país.

³⁸ Planning Multi-Airport Systems in Metropolitan Regions in the 1990s. R. Neufville. MIT.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

VI. Servicios complementarios

90. Los servicios complementarios pueden ser prestados por las aerolíneas, para sí mismas o para otros usuarios, por el aeropuerto o por terceros que designen. En caso de que las aerolíneas no presten el servicio generalmente lo presta un tercero, bajo contrato con las aerolíneas. El concesionario actúa como último recurso cuando no existen las dos opciones anteriores. 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.
91. Se estima que la regulación actual es adecuada para promover la competencia en la mayoría de los servicios complementarios. No obstante, existen dos servicios en los cuales mayor competencia puede mejorar el funcionamiento general de los aeropuertos: el servicio de suministro de combustible y el servicio de transportación terrestre desde y hacia el aeropuerto.

VI.1. Exclusividad en el servicio de suministro de combustible

92. De acuerdo al artículo 9 transitorio del RLA el servicio de suministro de combustible en los aeropuertos mexicanos está reservado a ASA.³⁹ La exclusividad de ASA en la proveeduría del servicio no es justificable en términos económicos, disminuye los incentivos para reducir costos y resta flexibilidad a las aerolíneas en el manejo físico y financiero de uno de los insumos más importantes para la aviación.
93. En aeropuertos de otros países es común que participen varios proveedores de servicio de suministro de combustible, particularmente en aeropuertos que por su tráfico hacen viable económicamente la participación de más de un proveedor.
94. El precio que paga una aerolínea a ASA por la turbosina incluye tres componentes, el precio del producto en la planta de suministro de PEMEX, el costo de llevarlo al aeropuerto y el costo de introducirlo en los tanques de las aeronaves. Los dos primeros están fuera del control de ASA y sólo los traspasa al usuario. El tercer componente es el que cobra ASA por sus servicios y representa alrededor de 1.5 por ciento del costo total.⁴⁰ La tarifa que cobra ASA es una tarifa diferenciada en función de la cantidad consumida y en la actualidad solamente las dos aerolíneas más grandes pueden acceder al segmento de la tarifa más barata.
95. Bajo el esquema actual las aerolíneas no pueden contratar los distintos componentes del servicio de manera independiente con sus respectivos proveedores, como es común en otros países. Es decir no pueden comprar directamente a PEMEX la turbosina, ni contratar

³⁹ En algunos aeropuertos pequeños existen otros proveedores que ya proveían el servicio previo a la entrada en vigor del Reglamento y que lo continúan haciendo.

⁴⁰ El servicio de suministro de ASA incluye la recepción, almacenaje, control de calidad y carga de la turbosina en la aeronave.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

a un transportista para que la lleve al aeropuerto, con lo cual la falta de competencia se extiende más allá de la esfera aeroportuaria.

96. Se prevé que la eliminación de la exclusividad de ASA inducirá una mayor competencia en el servicio de suministro de combustible, por un lado, y tarifas mejor alineadas a los costos del servicio, por el otro. Asimismo, un ambiente de competencia es más propicio para evitar conductas que puedan llegar a discriminar entre aerolíneas.

VI.2. Servicio de autotransporte terrestre de pasajeros de y hacia el aeropuerto (Taxis)

97. El costo del servicio de autotransporte terrestre del aeropuerto a la ciudad es elevado en un número importante de aeropuertos y puede significar una parte considerable del costo total del traslado del viajero, en ocasiones superior a la TUA.
98. Un elemento que contribuye a elevar el costo es el esquema regulatorio que aplica a los taxis que proveen servicio en los aeropuertos, el cual lleva implícito la generación de viajes vacíos y por lo tanto una importante subutilización de equipo.
99. Se requiere permiso de la SCT para operar un vehículo de transportación terrestre de pasajeros en los aeropuertos. La SCT solicita al aeropuerto su visto bueno para otorgar un permiso. Un taxi con permiso local no puede recoger pasaje en los aeropuertos y un taxi con permiso federal puede llevar pasaje a los aeropuertos siempre y cuando recoja al usuario en su domicilio.
100. En muchas ciudades del mundo el servicio de transportación del aeropuerto lo ofrecen los mismos prestadores del servicio local, pagando una cuota de acceso al aeropuerto. Un esquema similar se aplica en las centrales de autobuses de pasajeros de la Ciudad de México. Esta alternativa incentiva una mejor utilización de los vehículos al reducir los viajes de regreso vacíos, más flexibilidad en la oferta al contar con más unidades en las horas de mayor demanda y mayor competencia. La mejor utilización de los vehículos conjuntamente con condiciones de competencia adecuadas conducirá a menores precios para los usuarios.
101. La eliminación de barreras regulatorias es un paso importante para flexibilizar la oferta, pero también para cambiar la forma de relación entre los permisionarios y el aeropuerto. El aeropuerto establece a través de convenios con asociaciones de permisionarios las condiciones de acceso y criterios de calidad y seguridad en el servicio. Estos convenios frecuentemente contienen elementos que se pueden convertir en barreras de entrada o facilitar la fijación de tarifas excesivas.⁴¹

⁴¹ Para un ejemplo de lo anterior ver resolución de la CFC respecto a los contratos celebrados entre el AICM y los prestadores de servicios de transporte terrestre, disponible en:

http://www.cfc.gob.mx/images/stories/resoluciones/extractos_de_resoluciones/consultas/CON-13-2006.pdf



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

VII. Opiniones

Los aeropuertos son un insumo esencial del transporte aéreo. Por ello, es necesario asegurar que los servicios aeroportuarios se ofrezcan con calidad, eficiencia y competitividad, así como garantizar un trato no discriminatorio hacia las aerolíneas y los proveedores de servicios de apoyo. A partir del diagnóstico de las secciones anteriores, las opiniones siguientes tienen el objetivo de alentar una mayor competencia en donde hay espacio para ello y proponer medidas para mejorar la regulación, que conduzcan a mitigar el ejercicio del poder de mercado de los agentes económicos, en donde sea conducente.

Primera. Introducir criterios de eficiencia económica a las bases de regulación tarifaria de nuevos concesionarios.

El nivel de las tarifas de los servicios aeroportuarios es artificialmente alto como consecuencia del criterio de asignación utilizado en las licitaciones de los grupos aeroportuarios y de la forma que se eligió para implementar las bases de regulación tarifaria.⁴² La combinación de los dos elementos anteriores tuvo el efecto de maximizar los ingresos que recibiría el Gobierno Federal producto de las licitaciones y no de procurar mejores tarifas al usuario.

Por otro lado, el factor de eficiencia como mecanismo de reducción de costos y transferencia de ganancias en eficiencia a los consumidores no ha tenido el efecto esperado. Al finalizar el único periodo quinquenal que se ha revisado se observó que las tarifas se incrementaron en un amplio número de aeropuertos.

Por ello, se propone:

- a) Evaluar la conveniencia de modificar la legislación respecto a los criterios que deben cumplir las bases de regulación tarifaria aplicable a nuevos concesionarios.⁴³ Estos criterios deberían asegurar que: (i) las tarifas guarden una relación razonable con los costos; y (ii) el factor de eficiencia promueva la reducción de costos en beneficio de los usuarios.
- b) Establecer que las bases de regulación tarifaria cuenten con la opinión de la CFC para verificar el cumplimiento de los criterios anteriores.

Segunda. Incluir los ingresos comerciales en las bases de regulación tarifaria de nuevos concesionarios.

Los aeropuertos tienen características técnico-económicas que los hacen propensos a tener poder de mercado y fijar precios por encima de los que prevalecerían en un mercado

⁴² El criterio de asignación fue otorgar la concesión al participante que ofreció el mayor precio por la participación accionaria. Otros criterios son más adecuados para lograr la eficiencia económica cuando existe poder de mercado en la actividad objeto de la licitación, como por ejemplo, declarar ganador al que ofrece la tarifa más baja por proveer el servicio.

⁴³ Se refiere a concesionarios para los cuales en el futuro se apliquen bases de regulación tarifaria.





COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

competido. La legislación vigente regula los ingresos relacionados con los servicios aeroportuarios, pero excluye de la regulación los ingresos por actividades comerciales. En opinión de esta Comisión, esta política no pondera adecuadamente la naturaleza de las relaciones económicas que se dan en un aeropuerto, en particular, que los ingresos aeroportuarios y los ingresos comerciales derivan de un mismo negocio y que, en su caso, el aeropuerto tiene poder de mercado en todo el negocio.

Por ello, se propone modificar la legislación para que las bases de regulación tarifaria aplicables a nuevos concesionarios tengan como objetivo regular una sola bolsa de ingresos, constituida por servicios aeroportuarios y comerciales.⁴⁴

Con esta medida se mitiga el poder de mercado de los aeropuertos en todas sus posibles facetas y se reducen fricciones entre los operadores aeroportuarios y los usuarios que consideran que las inversiones en el negocio comercial frecuentemente entran en conflicto con aquellas necesarias para la operación eficiente del servicio aeroportuario.⁴⁵

Tercera. Fortalecer la independencia del regulador e incrementar la transparencia de la regulación de los aeropuertos.

La regulación de aeropuertos es una tarea compleja que requiere de especialidad en distintos campos del conocimiento e independencia en la aplicación de la misma. El papel múltiple que juega la SCT en la definición de políticas, planeación del crecimiento, promoción y regulación, tanto de la aviación como de los aeropuertos, es difícil de desempeñar adecuadamente.

Por otro lado, la regulación tarifaria de los aeropuertos requiere de un proceso de revisión quinquenal más transparente. En México, la limitada participación de los usuarios y la falta de discusión durante el proceso impiden que el regulador se allegue de todos los elementos disponibles para tomar una decisión que tome en cuenta las posiciones de todos los involucrados.

Por ello, se proponen las siguientes medidas:

- a) Crear un organismo regulador independiente.⁴⁶
- b) Hacer más transparente y abierto el proceso de revisión quinquenal.⁴⁷

⁴⁴ En ese caso los gastos e inversiones derivados de las actividades comerciales también deben de incluirse en la regulación.

⁴⁵ Para aeropuertos en condiciones de saturación, los ingresos derivados de las subastas no deben contar como parte de los ingresos por servicios aeroportuarios, para que los precios reflejen el costo de la congestión y se incentive una mejor asignación de recursos.

⁴⁶ Este organismo regulador pudiera desempeñar funciones más amplias que incluyan otras actividades asociadas a transporte tales como puertos, carreteras y ferrocarriles.

⁴⁷ Por ejemplo, puede establecerse la obligación de publicar durante un tiempo razonable la información requerida por los agentes para su consulta y análisis.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

- c) Asegurar que en las próximas revisiones quinquenales el regulador cuente con las capacidades necesarias para garantizar las mejores tarifas para los usuarios

La regulación de los aeropuertos es compleja y requiere del mejor entendimiento por parte de todos los interesados de sus detalles y funcionamiento. Mayor independencia y transparencia darían solidez al proceso regulatorio.

Cuarta. Promover mayor eficiencia en el mecanismo de asignación de horarios en aeropuertos saturados.

Los horarios de despegue y aterrizaje en aeropuertos saturados son una importante barrera de entrada para nuevos competidores. Las reglas vigentes favorecen claramente a las aerolíneas establecidas: existe poco espacio para que se asignen horarios a nuevos competidores y las decisiones respecto a los horarios se realizan en el seno del Comité de Operación y Horarios del aeropuerto, donde sólo participan las aerolíneas establecidas.

Las subastas son un mecanismo más eficiente para la asignación de horarios que el racionamiento. Por tanto, al fortalecer el mecanismo de subastas se promoverá una mayor eficiencia.

Con base en lo anterior, esta autoridad recomienda al AICM:

- a) Publicar periódicamente toda la información necesaria para que los usuarios tengan conocimiento de los horarios que podrían reasignarse e iniciar de inmediato el proceso de subasta de los mismos.⁴⁸
- b) Definir lo antes posible las reglas de participación de las subastas, incluyendo como criterio que cualquier aerolínea puede participar en las mismas.
- c) Recabar la opinión de la CFC respecto a las bases de las subastas y respecto de los participantes, para garantizar el proceso de competencia y libre concurrencia.

Asimismo, para contar con mejores reglas al enfrentar situaciones futuras de aeropuertos saturados, la CFC propone incorporar a la legislación las recomendaciones anteriores y adicionalmente las siguientes medidas:

- d) Reducir de cuatro a dos años el periodo inmediato posterior a la declaratoria de saturación a que se refiere la fracción I del artículo 99 del RLA.
- e) Designar a un tercero independiente como responsable del proceso de asignación de horarios en aeropuertos saturados, incluyendo el proceso de subastas.⁴⁹

⁴⁸ De acuerdo a la fracción I del artículo 99 del RLA, se establece que durante los primeros cuatro años posteriores a la emisión de la declaratoria de saturación, son sujeto de subasta los horarios nuevos, los utilizados en una proporción menor a 85 por ciento, los renunciados y los retirados por adeudos vencidos en el pago de servicios aeroportuarios y a la navegación.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

- f) Sustituir la autorización que emite la SCT a las aerolíneas para operar nuevas rutas, por un aviso de prestación del servicio, de tal manera que se garanticen las condiciones de seguridad necesarias para la adecuada prestación del servicio.

Estas recomendaciones tienen el objetivo central de que el mecanismo de asignación de horarios evite la concentración excesiva y promueva la eficiencia, en cumplimiento del artículo 28 constitucional.

Quinta. Promover mayor competencia entre aeropuertos.

Las posibilidades de competencia directa entre aeropuertos son limitadas por lo que es conveniente aprovecharlas. Esto es de relevancia en dos contextos, el desarrollo de nuevos aeropuertos y el Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM). Por ello se propone:

- a) Asegurar que la asignación de concesiones de nuevos aeropuertos sea pro-competitiva.

El desarrollo de nuevos aeropuertos es un evento poco frecuente. Por ejemplo, en el Plan Nacional de Infraestructura se establecen sólo tres aeropuertos a desarrollar en los próximos seis años: Mar de Cortés (Puerto Peñasco), Ensenada y Riviera Maya.

Es conveniente que la CFC participe en el proceso de concesión de aeropuertos, tanto en el caso de licitaciones como cuando se pretendan asignar directamente al amparo de la fracción II del artículo 12 de la Ley de Aeropuertos, para cuidar el proceso de competencia.

Se recomienda introducir la obligación legal de contar con la opinión favorable de la CFC para participar en la licitación de una concesión aeroportuaria o para recibir de manera directa una concesión.

- b) Retirar paulatinamente la participación del Gobierno Federal en alguno(s) de los aeropuertos del SAM.

El Sistema Aeroportuario Metropolitano está conformado por el AICM y los aeropuertos de Toluca, Cuernavaca, Querétaro y Puebla. Estructuralmente es recomendable contar en el mediano plazo con un sistema metropolitano configurado por aeropuertos pertenecientes a diferentes grupos de control, que compitan por el mercado del área metropolitana de la Ciudad de México y que conduzcan a una mayor eficiencia económica, menores costos al usuario y mayor calidad de servicio.

El Gobierno Federal participa como accionista mayoritario en el AICM mientras que a través de ASA tiene una participación de 49 por ciento en el aeropuerto de Cuernavaca y de 25 por ciento en los aeropuertos de Toluca, Querétaro y Puebla. Se recomienda retirar paulatinamente la inversión del Gobierno Federal en el AICM o en los otros aeropuertos que conforman el SAM, para promover mayor competencia entre este conjunto de aeropuertos. La celeridad con la que

⁴⁹ Una figura similar existe en la legislación de la Unión Europea. Reglamento CEE no. 95/93, 18 de enero de 1993.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

debería realizarse este proceso dependerá del crecimiento del tráfico en dichos aeropuertos. Actualmente el candidato más propicio es el aeropuerto de Toluca.

Sexta. Eliminar la exclusividad de ASA en el servicio de suministro de combustible.

La exclusividad de ASA en la provisión del servicio de suministro de combustible en los aeropuertos mexicanos no tiene sustento desde el punto de vista económico. Eliminar esta exclusividad daría un fuerte impulso a la competencia.

No obstante, esta medida es inoperante si no se acompaña de otras que permitan el acceso de posibles oferentes a la infraestructura necesaria para proveer el servicio. La infraestructura instalada actualmente es propiedad de ASA y tal vez no sea posible físicamente (por restricciones de espacio) o deseable económicamente, replicar parcial o totalmente dicha infraestructura.

Por ello se propone a la SCT:

- a) Emitir resolución dando por terminada la exclusividad de ASA establecida en el artículo 9 transitorio del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- b) Evaluar alternativas para posibilitar a terceros privados dar el servicio de suministro de combustible, incluyendo la posible desincorporación de los activos relacionados con la actividad.

Séptima. Eliminar restricciones a la entrada de competidores en el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos (taxis).

El servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos puede efficientarse. El esquema regulatorio que aplica a la prestación de este servicio conduce a la subutilización del equipo y mayores precios a los usuarios. Por otro lado, la suscripción de convenios de acceso entre aeropuertos y asociaciones de permisionarios puede facilitar la fijación de tarifas excesivas y convertirse en una barrera a la entrada.

Para introducir mayor eficiencia en el servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos se recomienda implementar las acciones necesarias para propiciar mayor competencia y menores precios en el servicio.

Sin menoscabo de otras opciones que conduzcan al resultado esperado, una alternativa es que el servicio sea prestado por los permisionarios o concesionarios del servicio local de transporte público de pasajeros. Lo anterior, debe considerar la transición adecuada para la instrumentación de las medidas de seguridad necesarias en la prestación del servicio.

Octava. Vigilar la integración vertical entre aeropuertos y aerolíneas.

La integración vertical entre aeropuertos y aerolíneas tiene una alta probabilidad de comprometer la competencia. La LA recoge esta preocupación por lo cual restringe la



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

participación de accionistas o grupos de control de un aeropuerto a 5 por ciento de la estructura accionaria de una aerolínea y viceversa.

La CFC tomará especial cuidado de evitar que las integraciones verticales puedan afectar la competencia, incluyendo aquellas que estén por debajo del umbral establecido en la LA.

Las recomendaciones anteriores constituyen líneas generales de política pública, las cuales se emiten con pleno reconocimiento de la confluencia de diversas políticas, legislaciones y autoridades para el logro de los objetivos sociales y económicos formulados para los servicios aeroportuarios.

La incorporación de estas recomendaciones sobre el marco regulatorio requiere de una revisión detallada, coordinada e integral del marco legal aplicable a los servicios aeroportuarios. Por ello, esta autoridad manifiesta su entera disposición para colaborar con las autoridades competentes para que, en el ámbito de las atribuciones respectivas y sumando conocimientos y experiencia sobre el sector, se diseñen propuestas específicas de reforma que promuevan el desarrollo eficiente de los mercados involucrados en beneficio de la sociedad mexicana.

Finalmente, esta autoridad reitera su compromiso de tomar acciones en el ámbito de su competencia para prevenir y sancionar las conductas contrarias a la legislación de competencia.

La presente opinión se emite con fundamento en los artículos 2, 23, 24 fracciones XI y XVIII y 28, fracciones I, V y VI de la LFCE, así como en los artículos 1, 3, 8 fracción II, 20 y 22 fracción VIII del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle la seguridad de mi atenta consideración.

ATENTAMENTE

EDUARDO PÉREZ MOTTA
PRESIDENTE

- C.c.p. Senador Eloy Cantú Segovia. Presidente de la Comisión de Comercio y Fomento Industrial y Presidente del Comité para el Fomento de la Competitividad de la Cámara de Senadores. Para su conocimiento.
- Diputada Adriana Rodríguez Vizcarra Velázquez. Presidenta de la Comisión de Economía de la Cámara de Diputados. Igual fin.
- Diputado Mariano González Zarur. Presidente del Comité de Competitividad de la Cámara de Diputados. Igual fin.
- Dr. Eduardo Sojo Garza-Aldape. Secretario de Economía. Igual fin.
- Dr. Dionisio Pérez-Jácome Friscione. Coordinador de Asesores de la Oficina de la Presidencia de la República. Igual fin.
- Lic. Gabriel Coanacoac Vázquez Pérez.- Titular de la Unidad de Enlace Legislativo, Secretaría de Gobernación. Igual fin.
- Lic. Miguel Ángel Toscano Velasco.- Secretario Técnico de Planeación, Comunicación y Enlace; Secretaría de Economía. Igual fin.
- Lic. Gualberto Garza Cantú.- Director General de Enlace, Secretaría de Economía. Igual fin.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Anexo 1. Indicadores Financieros de Grupos Aeroportuarios

Indicadores Financieros Seleccionados ¹ Grupo Aeroportuario del Sureste								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Acumulado 2001-2006	% sobre Ingresos
Ingresos	1,447,169	1,458,900	1,658,742	2,124,524	2,147,460	2,238,961	11,075,756	
Costo de Operación	978,253	1,041,228	1,091,173	1,223,944	1,315,670	1,409,293	7,059,562	63.7%
Utilidad de Operación	468,916	417,671	567,569	900,580	831,790	829,668	4,016,194	36.3%
Utilidad Neta	314,170	259,047	312,371	652,623	586,017	528,115	2,652,343	23.9%
UAFIDA ²	837,152	801,924	967,404	1,330,165	1,283,464	1,317,456	6,537,564	59.0%
Utilidad Neta/ Capital Contable	2.4%	2.0%	2.4%	4.9%	4.3%	3.8%		

Notas:

1/ Cifras en miles de pesos a diciembre de 2006.

2/ UAFIDA significa Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.

Fuente: Elaboración propia con base en reportes anuales del grupo aeroportuario a la BMV.

Indicadores Financieros Seleccionados ¹ Grupo Aeroportuario Centro-Norte								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Acumulado 2001-2006	% sobre Ingresos
Ingresos	1,178,831	1,096,336	1,160,930	1,286,339	1,426,264	1,626,182	7,774,882	
Costo de Operación	913,549	849,005	864,047	888,353	938,914	1,022,766	5,476,634	70.4%
Utilidad de Operación	265,282	247,331	296,883	397,987	487,350	603,416	2,298,248	29.6%
Utilidad Neta	128,057	138,921	184,319	297,161	367,299	452,237	1,567,994	20.2%
UAFIDA ²	432,847	422,867	490,636	606,055	712,084	895,343	3,559,832	45.8%
Utilidad Neta/ Capital Contable	1.9%	2.1%	2.7%	4.1%	4.9%	5.9%		

Notas:

1/ Cifras en miles de pesos a diciembre de 2006.

2/ UAFIDA significa Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.

Fuente: Elaboración propia con base en reportes anuales del grupo aeroportuario a la BMV.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Indicadores Financieros Seleccionados ¹ Grupo Aeroportuario del Pacífico								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Acumulado 2001-2006	% sobre Ingresos
Ingresos	1,913,883	1,848,357	2,061,807	2,354,976	2,696,264	2,935,806	13,811,092	
Costo de Operación	1,308,825	1,249,458	1,331,870	1,450,250	1,549,249	1,700,553	8,590,204	62.2%
Utilidad de Operación	605,058	598,899	729,937	904,726	1,147,015	1,235,253	5,220,888	37.8%
Utilidad Neta	437,843	244,729	334,274	416,437	685,494	894,396	3,013,173	21.8%
UAFIDA ²	1,142,813	1,070,134	1,287,233	1,517,635	1,811,515	2,013,978	8,843,308	64.0%
Utilidad Neta/ Capital Contable	1.8%	1.0%	1.3%	1.6%	2.7%	3.6%		

Notas:

1/ Cifras en miles de pesos a diciembre de 2006.

2/ UAFIDA significa Utilidad antes de Financiamiento, Impuestos, Depreciación y Amortización.

Fuente: Elaboración propia con base en reportes anuales del grupo aeroportuario a la BMV.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Anexo 2. Indicadores Financieros Seleccionados de Aeropuertos Internacionales

Posición	Aeropuerto	Utilidad de Operación ¹	Posición	Aeropuerto	UAFIDA ¹
1	Atlanta	68%	1	Atlanta	81.50%
2	Auckland	66%	2	Sydney	80.20%
3	Johannesburg	60%	3	Auckland	79.10%
4	Airports of Thailand	56%	4	Brisbane	71.80%
5	Sydney	55%	5	Melbourne	70.10%
6	Melbourne	55%	6	Athens	67.10%
7	Brisbane	49%	7	Airports of Thailand	66.00%
8	ACSA	46%	8	Singapore	65.40%
9	Singapore	43%	9	Johannesburg	64.30%
10	Perth	42%	10	Copenhagen	60.60%
11	Copenhagen	40%	11	ACSA	58.40%
12	Cape Town	38%	12	Hong Kong	58.00%
13	London-Heathrow	37%	13	Dallas Fort Worth	57.40%
14	Athens	36%	14	Perth	57.20%
15	Washington National	36%	15	London-Heathrow	53.20%
16	BAA Group	35%	16	Washington Dulles	52.90%
18	Hong Kong	32%	17	Oslo	51.90%
17	Vienna	32%	18	Washington National	51.60%
19	Dallas Fort Worth	31%	19	Cape Town	51.20%
20	London-Gatwick	30%	20	Aeroporti di Roma	50.60%
21	Oslo	29%	21	Zurich	49.60%
22	Birmingham	29%	22	Tokyo Narita	49.50%
23	Aeroporti di Roma	27%	23	Stockholm	48.00%
24	Stockholm	27%	24	Calgary	47.70%
25	Calgary	25%	25	Aeroporti di Milano	47.50%
26	Beijing	25%	26	Vienna	47.40%
29	Washington Dulles	22%	27	BAA Group	47.00%
28	Amsterdam Group	22%	28	Beijing	45.40%
27	Los Angeles	22%	29	Birmingham	44.90%
30	Aeroporti di Milano	21%	30	San Francisco	43.90%
31	Manchester	21%	31	Manchester	43.40%
32	AENA	19%	32	AENA	43.00%
33	Malasyan Airports	18%	33	London-Gatwick	42.80%
36	Zurich	17%	34	Toronto	40.90%
34	Aeroports de Paris	17%	35	Amsterdam Group	40.70%
37	Vancouver	17%	36	Chicago O'Hare	40.40%
35	Finnish Airports Group	17%	37	Aeroports de Montreal	38.20%
39	San Francisco	16%	38	Aeroports de Paris	37.60%
38	Toronto	16%	39	ANA	37.60%
40	Tokyo Narita	15%	40	Swedish Airports Group	36.60%
42	ANA	15%	41	Miami	34.40%
41	Miami	15%	42	Vancouver	33.60%
43	Chicago O'Hare	13%	43	Finnish Airports Group	33.50%
44	Geneva	12%	44	Geneva	33.00%
45	Aeroports de Montreal	10%	45	Los Angeles	32.00%
46	Ontario	7%	46	Berlin Group	31.10%
49	Swedish Airports Group	4%	47	Malasyan Airports	28.20%
47	Frankfurt	4%	48	Frankfurt	26.90%
48	Munich	4%	49	Munich	24.00%
50	Berlin Group	-17%	50	Ontario	22.40%

Nota:

1/ Como porcentaje de los ingresos totales. UAFIDA significa Utilidad Antes de Financiamientos, Impuestos, Depreciación y Amortización.

Fuente: Airport Performance Indicators 2006. Transportation Research Laboratories. Agosto 2006



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Anexo 3. Costo de Servicios Aeroportuarios en Aeropuertos Internacionales¹

	Aeropuerto	DEG ²	Dólares PPP ³		Aeropuerto	DEG ²	Dólares PPP ³
1	EWR Nueva Jersey	3,634	5,415	26	ICN Incheon	1,768	3,394
2	YYZ Toronto	3,114	4,153	27	OSL Oslo	1,757	1,904
3	ATH Atenas	3,067	5,095	28	MIA Miami	1,737	2,589
4	KIX Osaka Kansai	2,853	3,993	29	PRG Praga	1,709	3,955
5	JFK Nueva York JFK	2,736	4,077	30	TXL Berlín Tegel	1,667	2,210
6	VIE Viena	2,469	3,338	31	MXP Milán Malpensa	1,546	2,095
7	YVR Vancouver	2,465	3,288	32	LIS Lisboa	1,512	2,508
8	AMS Amsterdam	2,280	3,050	33	FCO Roma Fiumicino	1,491	2,020
9	LHR London Heathrow	2,255	2,845	34	CPH Copenague	1,482	1,531
10	FRA Frankfurt	2,252	2,986	35	GRU Sao Paulo	1,423	2,120
11	SYD Sydney	2,165	3,019	36	PEK Beijing	1,386	2,066
12	DUS Dusseldorf	2,112	2,800	37	MEX Ciudad de México	1,368	2,941
13	BRU Bruselas	2,090	2,830	38	JED Jeddah (Riyal)	1,298	2,234
14	NRT Tokio Narita	2,088	2,923	39	HEL Helsinki	1,262	1,530
15	MUC Munich	2,041	2,706	40	LGW London Gatwick	1,242	1,567
16	ZRH Zurich	1,961	2,140	41	BKK Bangkok	1,152	5,011
17	IAD Washington	1,932	2,879	42	DUB Dublin	1,087	1,256
18	SVO Moscu Sheremetyevo	1,928	2,873	43	TPE Taipei	1,052	3,123
19	CDG París CDG	1,894	2,460	44	SIN Singapur Changi	1,014	1,669
20	WAW Varsovia	1,888	4,699	45	JNB Johannesburgo	987	3,736
21	ORD Chicago O'Hare	1,846	2,750	46	HKG Hong Kong	985	2,069
22	ARN Estocolmo	1,840	2,170	47	MAD Madrid Barajas	956	1,443
23	LAX Los Ángeles	1,838	2,738	48	KUL Kuala Lumpur	895	2,853
24	SFO San Francisco	1,824	2,718	49	DXB Dubai	719	948
25	BUD Budapest	1,805	4,555	50	BOM Mumbai	558	4,134

Notas:

1/ Costo total para el pasajero y la aerolínea de los servicios aeroportuarios para un avión Boeing 737-300 de 133 asientos con un factor de ocupación de 75%. Incluye tarifa por uso de aeropuerto, tarifa de aterrizaje, plataforma por dos horas, revisión de seguridad y abordadores mecánicos, en su caso. Cuando existen horarios críticos se asumió que estos se utilizaban 25% del tiempo.

2/ Derechos especiales de giro.

3/ Dólares ajustados por poder de paridad de compra.

Fuente: Cálculos propios con base en información de Review of Airport Charges 2006. Transport Research Laboratories. Agosto de 2006, y World Economic Outlook Database. Fondo Monetario Internacional. Abril 2007, disponible en: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2007/01/data/weoselqr.aspx>



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Anexo 4. Costo de Servicios en Aeropuertos Nacionales¹

	Aeropuertos	DEG ²	PPP ³			Aeropuertos	DEG ²	PPP ³
1	Minatitlán	1,939	4,147	19	Tampico	1,647	3,522	
2	Tapachula	1,939	4,147	20	Durango	1,646	3,521	
3	Mérida	1,903	4,070	21	Culiacán	1,637	3,501	
4	Huatulco	1,894	4,052	22	Torreón	1,628	3,483	
5	Los Cabos	1,881	4,023	23	Mazatlán	1,623	3,471	
6	Villahermosa	1,869	3,997	24	Chihuahua	1,622	3,470	
7	Hermosillo	1,863	3,984	25	San Luis Potosí	1,622	3,470	
8	Cozumel	1,838	3,930	26	Manzanillo	1,620	3,465	
9	Guadalajara	1,833	3,921	27	Zacatecas	1,606	3,435	
10	Oaxaca	1,821	3,895	28	Zihuatanejo	1,604	3,432	
11	La Paz	1,800	3,851	29	Tijuana	1,628	3,400	
12	Monterrey	1,770	3,785	30	Acapulco	1,564	3,345	
13	Cancún	1,763	3,772	31	Aguascalientes	1,523	3,258	
14	Bajío	1,753	3,750	32	Reynosa	1,513	3,236	
15	Los Mochis	1,752	3,748	33	Ciudad Juárez	1,484	3,174	
16	Puerto Vallarta	1,783	3,732	34	Mexicali	1,482	3,169	
17	Morelia	1,708	3,654	35	Cd de México	1,375	2,941	
18	Veracruz	1,707	3,652					

Notas:

1/ Costo total para el pasajero y la aerolínea de los servicios aeroportuarios para un avión Boeing 737-300 de 133 asientos con un factor de ocupación de 75%. Incluye tarifa por uso de aeropuerto, tarifa de aterrizaje, plataforma por dos horas, revisión de seguridad y abordadores mecánicos, en su caso. Cuando existen horarios críticos se asumió que estos se utilizaban 25% del tiempo.

2/ Derechos especiales de giro.

3/ Dólares ajustados por poder de paridad de compra.

Fuente: Cálculos propios. La información del costo de los servicios aeroportuarios individuales es de la DGAC. El índice para ajustar por poder de paridad de compra se obtuvo de World Economic Outlook Database. Fondo Monetario Internacional. Abril 2007, disponible en: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2007/01/data/weoselgr.aspx>



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Anexo 5. Fórmula para Determinar la Tarifa Máxima

$$VPN = VT + \sum_{n=1}^{15} \left[\frac{((TM_n \times UT_n) - E_n)}{(1+r)^n} \right]$$

donde:

$VPN =$	Valor presente neto esperado de los flujos de efectivo del negocio regulado, antes de impuestos.
$VT =$	Valor remanente del negocio al termino del año 15.
$TM =$	Tarifa máxima conjunta.
$UT =$	Unidad de tráfico
$E =$	Egresos totales en cada año, relativos al negocio aeroportuario, que incluyen todos los gastos, sin depreciación ni amortización, así como todas las inversiones proyectadas.
$r =$	Tasa de rendimiento objetivo sobre las inversiones.
$n =$	Cada uno de los años calendario del 1 al 15.

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2007-182

Anexo 6. Tarifas Máximas por Aeropuerto

AEROPUERTOS

ASUR	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cancún	114.71	113.56	112.42	111.29	110.18	112.65	111.80	110.97	110.13	109.30
Cozumel	109.76	108.66	107.58	106.50	105.44	120.87	119.96	119.06	118.16	117.28
Huatulco	100.88	99.87	98.88	97.89	96.91	99.64	98.89	98.15	97.41	96.69
Mérida	87.87	86.99	86.12	85.26	84.40	84.90	84.26	83.63	83.01	82.38
Minatitlán	96.09	95.14	94.19	93.25	92.31	105.60	104.81	104.02	103.24	102.47
Oaxaca	95.43	94.46	93.53	92.59	91.66	103.70	102.92	102.15	101.38	100.62
Tapachula	118.06	116.89	115.72	114.56	113.41	123.90	122.97	122.05	121.14	120.23
Veracruz	100.22	99.21	98.22	97.24	96.26	88.09	87.42	86.76	86.12	85.47
Villahermosa	100.08	99.08	98.09	97.11	96.13	98.36	97.61	96.89	96.15	95.44
GACN	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Acapulco	114.53	111.04	109.93	108.84	107.75	127.68	126.71	125.76	124.82	123.88
Cd. Juárez	93.59	87.54	86.65	85.79	84.93	99.76	99.01	98.27	97.53	96.81
Chihuahua	112.56	97.57	96.59	95.63	94.68	108.21	107.40	106.59	105.79	105.00
Culiacán	107.33	101.42	100.41	99.41	98.40	110.41	109.58	108.76	107.94	107.13
Durango	119.11	115.41	114.24	113.11	111.98	123.30	122.37	121.45	120.54	119.64
Mazatlán	106.02	100.45	99.45	98.46	97.47	126.72	125.77	124.83	123.89	122.97
Monterrey	109.95	99.37	98.38	97.40	96.42	102.12	101.35	100.59	99.84	99.09
Reynosa	117.15	110.36	109.25	108.15	107.08	115.65	114.78	113.92	113.07	112.22
San Luis Potosí	125.00	83.61	82.76	81.94	81.12	86.33	85.69	85.05	84.41	83.78
Tampico	118.46	113.42	112.29	111.16	110.05	122.31	121.40	120.49	119.59	118.68
Torreón	111.25	106.69	105.62	104.58	103.52	124.84	123.89	122.97	122.04	121.13
Zacatecas	115.84	111.53	110.41	109.31	108.21	129.36	128.39	127.43	126.47	125.52
Zihuatanejo	99.47	97.04	96.08	95.11	94.16	130.33	129.35	128.37	127.42	126.46
GAP	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Guadalajara	95.16	94.20	93.25	92.33	91.40	104.22	103.44	102.66	101.89	101.12
Tijuana	108.74	107.66	106.58	105.52	110.61	112.28	111.44	110.60	109.77	108.95
Puerto Vallarta	96.59	95.62	94.67	93.71	92.77	97.47	96.74	96.02	95.29	94.57
Los Cabos	85.14	84.29	83.44	82.61	81.78	84.65	84.01	83.38	82.75	82.14
Hermosillo	106.61	105.54	104.48	103.43	102.40	112.08	111.24	110.41	109.58	108.77
Bajío	129.50	128.20	126.91	125.64	124.38	123.66	122.73	121.81	120.89	119.99
Morelia	103.74	102.70	101.68	100.65	99.65	107.06	106.26	105.46	104.67	103.89
La Paz	98.73	97.75	96.76	95.79	94.84	118.23	117.35	116.46	115.59	114.73
Aguascalientes	85.85	85.00	84.15	83.31	82.47	91.53	90.84	90.15	89.48	88.81
Mexicali	113.76	112.62	111.49	110.38	109.26	124.60	123.66	122.73	121.81	120.89
Los Mochis	110.18	109.08	107.98	106.91	114.21	119.01	118.12	117.23	116.35	115.48
Manzanillo	74.40	73.67	72.93	72.19	71.47	77.74	77.15	76.57	76.00	75.44

Nota:

Tarifas máximas en pesos del 30 de junio de 2006, actualizadas con el Índice Nacional de Precios Productor sin Petróleo.

Fuente: Cálculos propios con información de la DGAC. SCT.

