



Ciudad de México, a diecinueve de febrero de dos mil dieciséis.- Vistas las constancias que integran el expediente administrativo al rubro citado, relativo a la investigación en el mercado de la provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue que inició la Comisión Federal de Competencia Económica, de conformidad con el extracto del acuerdo de inicio publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciséis de febrero de dos mil quince, y toda vez que existen elementos de convicción suficientes para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, derivado de la posible existencia de insumos esenciales que generan efectos anticompetitivos, con fundamento en el artículo 28, párrafos décimo cuarto y vigésimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 1, 2, 3, fracción I, 4, 12, fracciones I y XXX, 26, 28, fracción XI, 60, 94, fracción III, y 95 de la Ley Federal de Competencia Económica; 1, 2, 10, 12 y 105 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica; y 1, 2, 4, fracción III, 16 y 17, fracción XVI del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica, se emite el presente dictamen preliminar que propone las medidas correctivas que se consideran necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado de la provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, conforme a lo siguiente:

El presente DICTAMEN no debe entenderse como un prejuzgamiento sobre la existencia o realización de alguna de las conductas anticompetitivas y/o supuestos que se establecen en el Libro Segundo de la LFCE, dentro del MERCADO INVESTIGADO o dentro del mercado relevante descrito en la **Sección VIII.I.** del DICTAMEN, específicamente respecto de las prácticas monopólicas contenidas en los artículos 53 y 54 de dicho ordenamiento. En ese mismo sentido, el presente DICTAMEN no es una determinación de la existencia de AGENTES ECONÓMICOS con poder sustancial dentro del MERCADO INVESTIGADO, mercado relevante o dentro de cualquier otro mercado, salvo con lo relacionado a la **Sección VIII.I.** del DICTAMEN.

Glosario de Términos

Para los efectos del presente dictamen preliminar, se entenderá por:

| | |
|-----------------------------|--|
| ABCs | Aerolíneas de Bajo Costo. |
| ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO | El administrador aeroportuario designado por el AICM para administrar el AEROPUERTO. |
| AEROCALIFORNIA | Aero California, S.A. de C.V. |
| AEROMAR | Transportes Aeromar, S.A. de C.V. |
| AEROMÉXICO | Aerovías de México, S.A. de C.V. |
| AEROMÉXICO CONNECT | Aerolitoral, S.A. de C.V. |
| AEROMÉXICO SAB | Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. |





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | |
|--|---|
| AEROPUERTO | Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México. |
| AGENTE ECONÓMICO | Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica. ¹ |
| AICM | Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. |
| AIP | Publicación de Información Aeronáutica (AIP por sus siglas en inglés). |
| AIRBUS | Airbus, S.A.S. |
| AIT | Aeropuerto Internacional Licenciado Adolfo López Mateos de Toluca, en el Estado de México. |
| AMAIT | Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. |
| AMERICAN | American Airlines Inc. |
| AMX REPORTE 2014 | Reporte anual que presenta GRUPO AEROMÉXICO de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores por el ejercicio terminado el treinta y uno de diciembre de dos mil catorce. |
| ASA | Aeropuertos y Servicios Auxiliares. |
| AUBCS | Acrolíneas de Ultra Bajo Costo. |
| AUTORIDAD INVESTIGADORA² | El órgano de la COMISIÓN encargado de desahogar la etapa de investigación. En el ejercicio de sus atribuciones, la Autoridad Investigadora estará dotada de autonomía técnica y de gestión para decidir sobre su funcionamiento y resoluciones. |
| AVIACSA | Consortio Aviaxsa, S.A. de C.V |

¹ Artículo 3, fracción I de la LFCE.

² Artículo 26 de la LFCE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | |
|------------------------------------|---|
| AVIANCA | AV Aerolíneas, S.A. de C.V. |
| CFC | Comisión Federal de Competencia. |
| CRITERIO 85/15 | Criterio establecido en el artículo 99 del RLA, en el que se señala que: <i>“El administrador aeroportuario deberá retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más;”</i> . |
| CRITERIO DE PRIORIDAD | La asignación de temporada que se realiza otorgando prioridad a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que habiendo tenido un horario de aterrizaje y/o despegue asignado la temporada equivalente anterior, lo hubieren ocupado. |
| COH | Comité de Operación y Horarios del AEROPUERTO, conformado de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 de la LA. |
| COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO | El representante de la SECRETARÍA en el AEROPUERTO en su carácter de autoridad aeroportuaria y autoridad aeronáutica, de conformidad con el artículo 7 de la LA, así como los artículos 6 y 7 de la LAC, respectivamente. |
| COMISIÓN O COFECE | Comisión Federal de Competencia Económica. |
| CONSTITUCIÓN | Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. |
| CONVENIO DE CHICAGO | Convenio sobre Aviación Civil Internacional. |
| DECRETO | Decreto que establece el cierre del AEROPUERTO a partir del primero de junio de mil novecientos noventa y cuatro, para las operaciones de aeronaves que se indican en el mismo; publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro. |
| DELTA | Delta Air Lines, Inc. |
| DGAC | Dirección General de Aeronáutica Civil de la SECRETARÍA. |
| DGMR | Dirección General de Mercados Regulados de la COMISIÓN. |



Versión Pública

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | |
|---------------------|---|
| DICTAMEN | Dictamen Preliminar del expediente IEBC-001-2015. |
| DISPOSICIONES | Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica vigentes al día de hoy. |
| DIRECTRICES | "Directrices Mundiales de Slots 2015" de la IATA. |
| DOF | Diario Oficial de la Federación. |
| ESTATUTO | Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica. |
| EUA | Estados Unidos de América. |
| EXPEDIENTE | Los autos de la presente investigación radicada en el expediente IEBC-001-2015. |
| FONDO DE RESERVA | Fondo que incluye cualquier nuevo horario de aterrizaje y/o despegue creado a partir de la implementación de las medidas. |
| GACM | Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. |
| GAP | Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. |
| GRUPO AEROMÉXICO | Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales. |
| GRUPO AEROPORTUARIO | Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., sus subsidiarias y filiales. |
| GRUPO MEXICANA | Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., sus subsidiarias y filiales. |
| IATA | Asociación de Transporte Aéreo Internacional (<i>International Air Transport Association</i>). |
| INSUMO ESENCIAL | La pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO. |
| INTERJET | ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. |
| LA | Ley de Aeropuertos. |
| LAC | Ley de Aviación Civil. |
| LFCE | Ley Federal de Competencia Económica. |
| LFD | Ley Federal de Derechos. |
| LIE | Ley de Inversión Extranjera. |





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | |
|----------------------------|---|
| MAGNICHARTERS | Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V. |
| MERCADO INVESTIGADO | Mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el cual comprende el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, así como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue. |
| MEXICANA | Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. |
| MEXICANA CLICK | Aerovías Caribe, S.A. de C.V. |
| MEXICANA LINK | Mexicana Inter, S.A. de C.V. |
| NOM | Norma Oficial Mexicana. |
| NAICM | Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. |
| PLENO | El órgano de gobierno de la COMISIÓN integrado por siete Comisionados, incluyendo al Comisionado Presidente. ³ |
| REGLAMENTO EUROPEO | Reglamento (CEE) No 95/93 del Consejo Europeo, del dieciocho de enero de mil novecientos noventa y tres. Relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. |
| RISCT | Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. |
| RLA | Reglamento de la Ley de Aeropuertos. |
| RLAC | Reglamento de la Ley de Aviación Civil. |
| RO | Reglas de Operación Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México. |
| SACM | Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. |
| SECRETARÍA O SCT | Secretaría de Comunicaciones y Transportes. |

³ Artículo 3, fracción XIII de la LFCE.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | |
|-------------------------------|--|
| SENEAM | Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la SECRETARÍA. |
| SHCP | Secretaría de Hacienda y Crédito Público. |
| SMA | Sistema Metropolitano de Aeropuertos. |
| SUBCOMITÉ DE DEMORAS | Subcomité perteneciente al COIH, el cual se encarga de determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables , a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves. El subcomité de demoras lo preside la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO. |
| TARP | Servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros. |
| TRANSPORTE AÉREO | Servicio al público de transporte aéreo, el cual se ofrece de manera general e incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso, conforme al artículo 2, fracción XIV de la LAC. |
| TRANSPORTISTA AÉREO | Titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo privado o público. |
| TRANSPORTISTA EXTRANJERO TARP | Transportista de origen extranjero que presta el servicio público de transporte aéreo internacional regular de pasajeros. |
| TRANSPORTISTA NACIONAL TARP | Transportista de origen nacional que presta el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y/o servicio de transporte aéreo internacional regular de pasajeros. |
| TUA | Tarifa de Uso de Aeropuerto. |
| UNITED | United Airlines, Inc. |
| VIVAEROBUS | Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V. |
| VOLARIS | Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias y filiales. |
| ZMVM | Zona Metropolitana del Valle de México. |





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

I. Extracto del DICTAMEN

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

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

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

- El AEROPUERTO tiene la más alta densidad de tráfico en el país. Dos terceras partes de los pasajeros en vuelos nacionales regulares y una tercera parte de los pasajeros en vuelos internacionales regulares, tienen como origen o destino el AEROPUERTO.
- Las cinco principales rutas nacionales del servicio público del TARP desde o hacia el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Cancún, Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Mérida. En dichas rutas se transportó el 33.6% del total de pasajeros de rutas nacionales desde o hacia el AEROPUERTO.⁴ En cuanto a las rutas internacionales, las cinco principales rutas con origen o destino en el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Los Ángeles, Nueva York, Miami,

⁴ Folio 0026258 del EXPEDIENTE.



Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Houston y Bogotá, en las cuales se transportó el 10.95% del total de pasajeros de rutas internacionales desde o hacia el AEROPUERTO.

- El AEROPUERTO es considerado como el noveno aeropuerto en el mundo con mayor proporción de posibles conexiones programadas, por el número de destinos que ofrece.⁵ A pesar de ello, el aprovechamiento efectivo de dicha conectividad por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS es limitado si se compara con otros aeropuertos,⁶ pues sólo el 21% de los pasajeros que utilizan el AEROPUERTO continuaron su itinerario hacia otro destino.⁷
- Desde dos mil cinco la SECRETARÍA ha publicado en el DOF diversas declaratorias que han establecido que en el AEROPUERTO existen condiciones de saturación en el campo aéreo en ciertas horas en particular.⁸ Estas declaratorias han establecido que las operaciones en el campo aéreo del AEROPUERTO rebasan el número máximo de operaciones que puede ser atendido por hora, lo cual específicamente sucede, de conformidad con lo establecido en la última declaratoria de septiembre de dos mil catorce, en los horarios entre las 07:00 (siete) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.
- La capacidad en el campo aéreo⁹ del AEROPUERTO se ve afectada por las características de las aeronaves que operan en éste, de tal forma que se generan externalidades negativas al utilizar aeronaves ligeras, pues al utilizar éstas: i) se reduce la capacidad del AEROPUERTO en relación con el número de operaciones totales de aterrizaje y despegue que pueden realizarse en una hora determinada, y ii) se restringe el número de pasajeros que pueden ser atendidos o movilizados por cada operación de aterrizaje o despegue con tales aeronaves, las cuales, además de presentar una menor velocidad de aproximación o despegue (dependiendo del tipo de aeronave), tienen un menor número de asientos y de capacidad de carga en relación a las aeronaves medianas o grandes.

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

⁵ Folio 0027427 del EXPEDIENTE.

⁶ Los tres más importantes son el aeropuerto de Atlanta donde tal porcentaje es de 68%, en el caso del aeropuerto de Dallas es de 60% y para el aeropuerto de Ciudad de Panamá es de 54%. Folio 0027236 del EXPEDIENTE.

⁷ Folios 0008581 y 0008582 del EXPEDIENTE.

⁸ Publicaciones en el DOF de los días: quince de junio de dos mil cinco, cuatro de octubre de dos mil siete, ocho de noviembre de dos mil siete, diecisiete de abril de dos mil trece y veintinueve de septiembre de dos mil catorce. Folio 0000365 del EXPEDIENTE.

⁹ De conformidad con lo establecido en el artículo 94 del RLA, la capacidad de operación de un aeródromo se mide con base en el número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como por el número de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal.





- El AICM cobra, entre otros, por los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue (uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales) y de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque (por la asignación de posición y estancia en plataforma para efectuar ascenso o descenso de pasajeros y carga). Las tarifas correspondientes, se cobran por tonelada de acuerdo con el peso máximo de la aeronave. Derivado de la forma de aplicación de estas tarifas, el cobro realizado a los TRANSPORTISTAS AÉREOS por el uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales, y plataformas, no parece estar alineado con el mejor aprovechamiento de la infraestructura escasa y saturada del AEROPUERTO, pues los TRANSPORTISTAS AÉREOS que usan aeronaves de menor peso, el cual se asocia a una menor capacidad de asientos, se ven beneficiados por dicho mecanismo.
- Se determinó acotar al TARP el análisis desarrollado en el DICTAMEN, en virtud de que: i) las operaciones del TARP en el AEROPUERTO en horarios saturados desde el año dos mil catorce, representaron más del 96% del total de operaciones realizadas en tal aeródromo; ii) que de conformidad con el artículo 95, fracción I, inciso a) del RLA, en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto, tienen prioridad las operaciones de TARP, respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO, y iii) el TARP es el servicio que genera el mayor impacto social y económico en el MERCADO INVESTIGADO, al tener el mayor valor agregado en su actividad, respecto del resto de operaciones de otro tipo de TRANSPORTE AÉREO.¹⁰
- Las operaciones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO, de la temporada de verano dos mil nueve a la de verano dos mil catorce, se caracterizaron por:
 - i) Escasa expansión de rutas desde o hacia el AEROPUERTO. En el periodo de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce el número de rutas desde o hacia el AEROPUERTO se mantuvo estable (de noventa y cinco a noventa y siete), y se abrieron y cerraron aproximadamente el mismo número de rutas.
 - ii) Dadas las condiciones de saturación, sólo tras el cese de operaciones de GRUPO MEXICANA fue posible la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO.
 - iii) Según los datos proporcionados en la investigación, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP que requieren el mayor número de vuelos, y por lo tanto el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue, por cada mil pasajeros desde o hacia el AEROPUERTO son AEROMAR, con cincuenta, y GRUPO AEROMÉXICO, con trece. Bajo esta métrica, les siguen INTERJET, MAGNICHARTERS, VIVAAEROBUS y VOLARIS con aproximadamente once, diez y nueve vuelos, respectivamente.

¹⁰ De conformidad con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para dos mil trece, el Producto Interno Bruto del "Transporte aéreo regular", representó el 85.6% del total del Producto Interno Bruto del Subsector "Transporte Aéreo". Folio 0027262 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- iv) El número promedio de pasajeros transportados por vuelo son superiores en las rutas internacionales (ciento trece, *versus* sesenta y uno de las rutas nacionales).
- v) Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP presentaron, de dos mil nueve a dos mil catorce, una tendencia decreciente en sus índices de puntualidad (de 90% a 85%), lo anterior en contraste con los índices presentados por los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP, los cuales mantuvieron niveles de puntualidad de al menos 90% en el mismo periodo.
- vi) En la temporada verano dos mil catorce, GRUPO AFROMÉXICO prestó el TARP en setenta y un rutas que tuvieron como origen y/o destino el AEROPUERTO (cuarenta y un nacionales y treinta internacionales). En términos de rutas atendidas, le sigue INTERJET con cuarenta y cuatro, y VOLARIS con veintisiete. En una tercera parte de las rutas operadas desde o hacia el AEROPUERTO en tal temporada, existió sólo un oferente.
- vii) En vuelos nacionales, todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce su capacidad instalada (número total de asientos disponibles en un vuelo multiplicado por la distancia de su ruta). Sobresalen INTERJET y VOLARIS en tal incremento. Sin embargo, GRUPO AEROMÉXICO es quien tiene una mayor capacidad instalada en términos absolutos. Por su parte, AEROMAR es quien presenta menor capacidad instalada.
- viii) Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron la cantidad de vuelos que operaron en todas las temporadas, a excepción de AEROMAR que tuvo una disminución.

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

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

1. En relación al control del INSUMO ESENCIAL, al AICM le corresponde de manera exclusiva la administración del AEROPUERTO y la prestación de los servicios aeroportuarios. Adicionalmente, para acceder al INSUMO ESENCIAL y realizar las operaciones, la organización y la planeación de sus vuelos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue que determine el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, designado por el AICM. Por lo tanto, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que controla el INSUMO ESENCIAL y que puede dar acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, así como prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas en el AEROPUERTO.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

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





SECRETARÍA, mediante adjudicación directa y la modificación a dicha concesión para administrar, operar, explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el AEROPUERTO.

8. Finalmente, en relación con las eficiencias derivadas de permitir el acceso al INSUMO ESENCIAL, conforme a las medidas propuestas en las *Sección XI.3*, destacan las siguientes: i) certeza para la planeación de la oferta derivado de la participación de mercado; ii) beneficios para impulsar la conexión de vuelos, sin que ello dependa necesariamente en qué aerolínea se ofrezca el servicio; iii) beneficios de la transparencia y control sobre la utilización de los horarios de aterrizaje y/o despegue; iv) eliminación de cancelaciones de última hora de horarios de aterrizaje y/o despegue que pudieran limitar la intensidad de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS; v) evitar que las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y/o despegue pudieran limitar la intensidad de competencia entre los AGENTES ECONÓMICOS, y vi) incremento de oferta de servicios TARP en el AEROPUERTO, derivado de restringir ciertas operaciones. Estas eficiencias se analizan en detalle en la sección de "Eficiencias" del capítulo de Medidas Correctivas (*Sección XI.5*).

Posteriormente, en el DICTAMEN se analizan los procedimientos de acceso al INSUMO ESENCIAL (*Capítulo IX*), tomando en consideración la capacidad operativa del AEROPUERTO, la cual se sitúa en sesenta y un operaciones por hora, con un máximo de cuarenta operaciones de aterrizaje.¹¹ De las operaciones por hora que se pueden realizar en el AEROPUERTO, se destinan cincuenta y ocho para operaciones comerciales y tres para operaciones oficiales.

Cabe destacar que de acuerdo con lo manifestado por el AICM, un horario de aterrizaje y despegue es aquel "que se considera para que llegue, entre en posición hasta que se colocan los calzos a la aeronave para las operaciones de llegada y es el horario asignado que se considera para el retiro de los calzos a la aeronave para las operaciones de salida",¹² y que éste "no es una posesión, ni propiedad de ningún transportista aéreo y es asignado con una vigencia específica".¹³

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

Las aeronaves que pueden entrar y salir del AEROPUERTO sin una asignación previa de horarios de aterrizaje y despegue, son: militares, del Estado Mayor Presidencial, de aviación general (incluye aeronaves privadas comerciales y no comerciales) solicitadas por la Presidencia de la República; así como, aeronaves oficiales y de aviación general que transporten a Secretarios de la Administración Pública Federal, Titular de la Procuraduría General de la República, mandos de la

¹¹ Folio 0008616 y 0023659 del EXPEDIENTE.

¹² Folio 0018478 del EXPEDIENTE.

¹³ Folio 0008600 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Policía Federal, gobernadores y diplomáticos (estos últimos a solicitud de la Secretaría de Relaciones Exteriores). Al respecto, las aeronaves que se utilizan tienden a ser de menor capacidad, con lo que se retarda la utilización del espacio aéreo y el uso de la infraestructura del AEROPUERTO, bloqueando así capacidad para la eficiente operación y asignación a TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP.

Asimismo, la circular administrativa emitida por la SECRETARÍA en el año dos mil doce (CO SA-30/12), establece que no se podrán autorizar las operaciones descritas en el párrafo anterior (excluyendo a las aeronaves militares y del Estado Mayor Presidencial) en los horarios de alta intensidad de tráfico en el AEROPUERTO, es decir, entre las 07:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas, así como entre las 19:00 (diecinueve) horas y las 22:00 (veintidós) horas considerando la fecha en que se emitió la referida circular.

Sin embargo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, aun cuando dichas aeronaves están restringidas para operar en franjas horarias de alta intensidad de tráfico, SENEAM reportó un uso intensivo y significativo de vuelos de aeronaves de uso oficial y aviación general en franjas horarias vedadas. En este sentido, para el año dos mil catorce, se pudo observar que hasta el 13% de las operaciones por hora (aproximadamente ocho vuelos) en el AEROPUERTO fueron de vuelos oficiales y de aviación general.¹⁴

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

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

No obstante, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que en el AEROPUERTO existen TRANSPORTISTAS AÉREOS que sí efectúan operaciones de aterrizaje y

¹⁴ Este porcentaje fue calculado para un rango de veinticuatro horas, lo que implicó que el porcentaje de utilización fue significativamente mayor en las franjas horarias de alta intensidad de tráfico.





despegue sin una asignación por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, y únicamente reportando a la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO.

Las operaciones de vuelos sin horario asignado afectan a la planeación del AEROPUERTO.¹⁵ Además, el AICM indicó que supone que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, pues se ha detectado vuelos regulares para los que no se otorgó una asignación de un horario de aterrizaje y despegue.¹⁶ Esta situación coadyuva al desfase de las operaciones programadas y, como consecuencia, no se tiene certeza de que las operaciones asignadas por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO se efectúen conforme a lo planificado. Adicionalmente, la suposición del AICM respecto a que los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no les fueron asignados, se corrobora con el hecho de que un volumen importante de horarios de aterrizaje y despegue son asignados una vez iniciada la temporada, así como con la necesidad que tienen los TRANSPORTISTAS AÉREOS TARP de comercializar los vuelos antes de que empiece la temporada a fin de poder vender los boletos de un itinerario en específico.

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

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

- i) El artículo 95 del RLA y las RO, las cuales establecen que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe atender a un criterio de seguridad y eficiencia para llevar a cabo la asignación los horarios de aterrizaje y despegue. Es decir, tienen prioridad las aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros, después el transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de pasajeros, seguido del transporte regular de carga, y por último el transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de carga.
- ii) Considerar al TRANSPORTISTA AÉREO que ocupó un horario en el periodo anterior, pues éste tiene prioridad sobre su asignación.¹⁷ (CRITERIO DE PRIORIDAD)
- iii) Cuando dos o más TRANSPORTISTAS AÉREOS de idéntico tipo compiten por el mismo horario de aterrizaje y despegue, y ninguno de los dos lo ocupó en el periodo anterior, éste será otorgado con base en los siguientes criterios: a) el TRANSPORTISTA AÉREO que tenga la mayor antigüedad operando en el AEROPUERTO; b) el TRANSPORTISTA AÉREO que opere con un índice de cumplimiento mayor en sus horarios, y c) el TRANSPORTISTA

¹⁵ Folio 0008613 del EXPEDIENTE.

¹⁶ Folio 0025358 del EXPEDIENTE.

¹⁷ Tracción I del artículo 95 del RLA.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

AÉREO que opere el itinerario efectivo para un periodo de tiempo mayor en la misma temporada.¹⁸

Asimismo, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue; sin embargo, apuntaron que recibe recomendaciones por parte del COH sobre dichas asignaciones.¹⁹ Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP precisaron que dichas opiniones no son vinculatorias,²⁰ así como que desconocen la relevancia de las mismas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.²¹

En estos términos, para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan obtener la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, deben hacer su solicitud, conforme a los tres tipos de horarios que son: 1) "Horarios de Largo Plazo" los cuales se asignan bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD; 2) "Horarios de Mediano Plazo"; y 3) "Horarios de Corto Plazo".²² Estos dos últimos, incisos 2) y 3), considerados como horarios adicionales o de asignación sin CRITERIO DE PRIORIDAD.

La solicitud de "Horarios de Largo Plazo", realizada antes del inicio de una temporada, es para requerir al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO aquellos horarios de aterrizaje y despegue sobre los que el TRANSPORTISTA AÉREO puede solicitar la prioridad de su asignación por ser el TRANSPORTISTA AÉREO que lo operó la temporada equivalente anterior.²³ Por su parte, la solicitud de "Horarios de Mediano Plazo" se prevé para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS complementen la asignación de "Horarios de Largo Plazo"²⁴ y las solicitudes de "Horarios de Corto Plazo" son aquellas que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan a fin de ajustar su operación diaria.²⁵

Así, el AICM publica en su página electrónica el listado de los "Horarios de Largo Plazo" asignados. No obstante lo anterior, el AICM no establece un plazo definido para dicha publicación. Lo anterior, ha permitido que tales asignaciones se hayan publicado de dos meses y hasta dos días antes del inicio de la temporada.²⁶ Cabe resaltar que durante dos mil catorce, que el 67.4% de los vuelos que fueron operados se originaron de asignaciones de horarios considerados como "Horarios de Largo Plazo".

Aunado a lo anterior, los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la posibilidad de solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados a lo largo de la

¹⁸ Fracción III de las RO, ubicada en el Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹ Folios 0005526, 0003321, 0003532, 0002076, 0008630, 0018492 y 0021830 del EXPEDIENTE.

²⁰ Folio 0003321 del EXPEDIENTE.

²¹ Folios 0005526, 0017287, 0007968 a 0007969, 0003321, 0002076, 0008630, 0018492, 0008630 y 0018492 del EXPEDIENTE.

²² Folios 0018480 y 0008604 del EXPEDIENTE.

²³ Folios 0017272 y 0019333 del EXPEDIENTE.

²⁴ Folios 0008601 y 0003311 del EXPEDIENTE.

²⁵ Folio 0008601 del EXPEDIENTE.

²⁶ Folio 0017284 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

temporada y hasta el mismo día de su operación, con al menos cuatro horas de anticipación a su operación.²⁷

Cuando se soliciten horarios de aterrizaje y despegue con al menos una semana de anticipación a la operación se consideran como solicitudes de "Horarios de Mediano Plazo".²⁸ Cabe señalar que no hay concordancia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y AICM sobre si las asignaciones de "Horarios de Mediano Plazo" generan prioridad sobre su asignación en futuras temporadas equivalentes.

Ahora bien, cuando las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue se llevan a cabo hasta cuatro horas previas a la operación de un vuelo, éstas se denominan solicitudes de asignación de "Horarios de Corto Plazo".²⁹

Además, existen dos momentos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS cancelen horarios de aterrizaje y despegue. Primero, durante la etapa previa a la asignación de "Horarios de Largo Plazo", donde los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben devolver horarios de aterrizaje y despegue que no les será viable operar durante la temporada. Segundo, una vez iniciada la temporada, en la operación diaria, con el objeto de que el AICM redistribuya la asignación original, a través de "Horarios de Mediano Plazo" y de "Horarios de Corto Plazo".³⁰

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

Cabe señalar que, el AICM ha manifestado en diversas ocasiones que el único criterio que existe para otorgar prioridad al TRANSPORTISTA AÉREO que lo ocupó en el periodo anterior es que éste haya sido ocupado por el mismo;³¹ no obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que de acuerdo a las RO, sólo los horarios de aterrizaje y despegue cancelados con menos de una hora de anticipación se considerarán como incumplimiento.³² Es decir, las cancelaciones

²⁷ Folio 0017279 del EXPEDIENTE.

²⁸ Folios 0008606 a 0008607 y 0003311 del EXPEDIENTE.

²⁹ Folios 0008832 y 0017274 del EXPEDIENTE.

³⁰ Folio 0003313 del EXPEDIENTE.

³¹ Folio 0018482 del EXPEDIENTE.

³² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

que se realicen hasta una hora antes de que inicie el vuelo mantendrán la prioridad para su asignación en la próxima temporada equivalente.

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

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

Por otro lado, en condiciones de saturación, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO tiene la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS, por causas imputables a ellos, tales como no operar los horarios de aterrizaje y despegue asignados en una proporción igual o mayor al 85% u observen demoras en un 15%.³³ Sin embargo, no se tiene registro de que se hayan retirado horarios por esta causa, incluso el AICM señaló que en el AEROPUERTO "no se han efectuado subastas de horarios de aterrizaje y despegue (retirados)".³⁴ Por lo tanto, ninguno de los métodos de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue previstos en el marco jurídico en la materia, ha surtido efecto alguno en el AEROPUERTO. Lo anterior, a pesar de que ya se han emitido diversas declaratorias de saturación.

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

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

1. En las horas de mayor aglomeración de demanda, sin incluir las operaciones oficiales y de aviación general: i) ocurre el 92.6% del total de tráfico en el AEROPUERTO, y ii) en dos mil catorce el 97.7% del tráfico fue TARP. Asimismo, se observa que en la asignación de

³³ Folio 0008617 del EXPEDIENTE.

³⁴ Folio 0008616 del EXPEDIENTE.





horarios de aterrizaje y despegue, tienen prioridad las operaciones del TARP respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO que se llevan a cabo en el AEROPUERTO.

2. El TARP provisto en horas de mayor aglomeración de demanda en el AEROPUERTO no cuenta con sustitutos cercanos, toda vez que: i) las estadísticas indican que las preferencias de los usuarios muestran que el modo de transporte más utilizado en México es el de autotransporte de pasajeros, el cual atiende distancias menores a las atendidas por el TARP; ii) el TARP se caracteriza por la concentración de rutas desde o hacia la Ciudad de México, y iii) los usuarios prefieren usar el modo de TRANSPORTE AÉREO para viajes de largas distancias, el cual representa un nicho de mercado distinto al atendido por otros modos de transporte, puesto que los beneficios que proporciona el ahorro en tiempo de desplazamiento son significativos. Para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, la franja horaria con mayor aglomeración de demanda es de su principal interés, pues ésta no es sustituible por otra franja horaria sin aglomeración de demanda.
3. A nivel nacional el 26.7% del TARP atendió las rutas México-Guadalajara, México-Monterrey y México-Cancún. A nivel internacional, el 12.7% del TARP atendió las rutas México-Los Ángeles, Guadalajara-Los Ángeles, México-Chicago, México-Nueva York, Atlanta-Cancún y México-Miami. Entre dos mil nueve y dos mil catorce el 98.4% del tráfico total de pasajeros del TARP se efectuó a través de ochenta rutas, desde o hacia el AEROPUERTO, de las cuales 66.3% fueron vuelos nacionales y el restante 32.1% vuelos internacionales.
4. En cuanto a conectividad, se pudo observar que la mayoría de los pasajeros que arribaron al AEROPUERTO, tanto de origen nacional como de internacional, no realizaron ninguna conexión adicional posterior a su llegada.

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

1. En dos mil catorce el 87.8% del total de vuelos operados en el AEROPUERTO fueron realizados por GRUPO AEROMÉXICO (con 46.9%), INTERJET (con 20.4%), VOLARIS (con 7.8%), VIVAEROBUS (con 3.5%), AEROMAR (con 7.6%), y MAGNICHARTERS (con 1.6%).
2. Durante todo el periodo de dos mil diez a dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO mostró la mayor participación en el mercado, ya sea medida tanto por número de vuelos como por el número de pasajeros. Para los años comprendidos entre dos mil nueve y dos mil diez, el mayor competidor de GRUPO AEROMÉXICO fue GRUPO MEXICANA, de tal forma que para el año dos mil nueve ambos transportistas mostraron participaciones de mercado similares, y una participación conjunta del 70% del mercado del TARP en horas de mayor aglomeración de demanda.



Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

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



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

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



los TRANSPORTISTAS AÉREOS optan por comercializar los vuelos sin un horario previamente asignado no tienen la certeza de que podrán operar dichos vuelos, y iii) si por el contrario no comercializan los vuelos con el tiempo suficiente de anticipación, corren el riesgo de no poder tener la ocupación suficiente para ser competitivos en el mercado.

15. Durante la temporada de verano del año dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitaron sin éxito, la asignación de “Horarios de Mediano plazo”, por lo que al AICM no le fue posible asignar, en promedio, el 41% de los horarios de aterrizaje y despegue que le fueron solicitados, esto derivado de que éstos fueron asignados como “Horarios de Largo plazo”, con una alta probabilidad de no ser usados.
16. Partiendo de que la asignación de horarios de aterrizaje y despegue es realizada por el AICM de manera previa e independiente a la autorización de los Horarios-Itinerarios (combinación de una ruta, con sus frecuencias y horarios de llegada y salida) por parte de la SECRETARÍA, autorización señalada en el *Capítulo V* de las concesiones y el artículo 21 del RLAC, se observó que: i) el 57.3% de los Horarios-Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA no tienen una asignación del AICM de horario de aterrizaje y despegue, y ii) que el 53.8% de las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue realizadas por el AICM no tienen en correspondencia una autorización de Horario-Itinerario. Por lo que se concluyó que las autorizaciones de Horarios-Itinerarios de la SECRETARÍA mostraron diferencias significativas con las asignaciones de horarios del AICM.
17. Durante la temporada de verano del año dos mil catorce, se efectuaron quinientos sesenta y tres vuelos sin un horario de aterrizaje y despegue asignado; el 41% se trató de una operación de despegue, mientras que el restante 59% correspondió a aterrizajes. La operación de este tipo de vuelos obstruye la operación del resto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
18. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS ofertan y comercializan vuelos sin contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, lo anterior debido a que les es necesario ofertar con gran anticipación sus vuelos a fin de que éstos sean rentables. No obstante, se incentiva a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a solicitar y retener horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no están en sus planes operar, puesto que ello garantiza un horario de aterrizaje y despegue, no importando que éste no corresponda con la hora real del vuelo comercializado. Incluso, una vez obtenida la asignación adicional, no se suele cancelar aquella que originalmente no se pretendía operar.
19. La reglamentación relacionada con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, señala que las aerolíneas tienen la obligación de regresar al AICM aquellos horarios de aterrizaje y despegue que no utilizarán. Asimismo, dicha reglamentación de cancelación de los horarios de aterrizaje y despegue prevé que, siempre y cuando se cancele un horario de aterrizaje y despegue en tiempo y forma, dicho horario se calificará como operado para fines de mantener el CRITERIO DE PRIORIDAD de asignación para la próxima temporada equivalente. Como resultado de ello, se bloquea el uso del mismo por otros competidores.



En este sentido, durante el año dos mil catorce, el número de horarios de aterrizaje y despegue cancelados fue mínimo respecto del volumen de horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD no operados, casi 1%. Esto implica que los horarios no utilizados que representan el 37% de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, se siguieron asignando bajo dicho criterio, bloqueando así el uso de estos horarios a otros competidores.

20. Desde el año dos mil doce, las operaciones oficiales y de aviación general autorizadas por la SECRETARÍA están restringidas (por la circular administrativa CO SA-30/12 emitida por la SECRETARÍA en el año dos mil doce) a tres por hora para operar entre las 07:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas, y entre las 19:00 (diecinueve) y las 22:00 (veintidós) horas; no obstante lo anterior, desde dicho año y hasta el cierre del año dos mil catorce se han efectuado este tipo de operaciones en horarios restringidos para tales efectos, y además rebasando el límite permitido de tres operaciones por hora. Dichas operaciones oficiales y de aviación general, al igual que aquellas de transporte de pasajeros o carga, consumen un tiempo y espacio de la infraestructura del AEROPUERTO en horarios declarados como saturados. En consecuencia, cada uno de estos vuelos disminuye el número de operaciones; limitando o impidiendo la entrada de otros competidores al mercado.
21. A pesar de tener un horario de aterrizaje y despegue asignado, y de contar con un margen de tolerancia de operación del mismo de más/menos quince minutos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS operan vuelos con grandes diferencias de tiempo respecto de hora asignada. Resalta que GRUPO AEROMÉXICO, siendo el TRANSPORTISTA AÉREO que ostenta el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, operó el 40% de sus horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD con una diferencia superior a quince minutos. En un caso similar se ubica a INTERJET, VOLARIS, VIVA AEROBUS y AEROMAR, con porcentajes de 34%, 32%, 47% y 37% respectivamente. Lo anterior implica una barrera a la entrada y expansión de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, puesto que la operación de vuelos con demora significa el desplazamiento de algún vuelo que tenía asignado el horario en el cual se realizó la operación con demora y la falta de orden en la operación del AEROPUERTO.
22. Los elementos antes referidos, señalan que existe una serie de efectos anticompetitivos en el mercado del TARP provisto en franjas horarias de aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Lo anterior con base en que las actuales reglas de acceso al INSUMO ESENCIAL permiten algunos actos de los AGENTES ECONÓMICOS que tienen como efecto limitar la capacidad de competir de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Entre ellas destacan: la no operación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados, la operación de vuelos fuera de horarios asignados, la operación de vuelo sin un horario asignado y el uso por parte de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados para vuelos con pocos pasajeros, respecto de los demás competidores.

Conforme al análisis realizado en el DICTAMEN en la *Sección X.2.* esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó preliminarmente que la forma en que se suministra el acceso al INSUMO





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilicen el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

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

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



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

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

Así, los vuelos comerciales que se dejan operar por efecto de los vuelos derivados de la aviación general y oficial significan un alto costo de oportunidad, tanto para el AEROPUERTO como para usuarios y TRANSPORTISTAS AÉREOS, y pérdida de potenciales ingresos derivados de más vuelos



de pasajeros. Al respecto, se estimó que el total de TRANSPORTISTAS AÉREOS tendrían ingresos de aproximadamente cincuenta y seis millones de pesos por día.

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

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

| Medida | Descripción | Efectos |
|--|--|--|
| Bloque 1: Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS. | | |
| M1: | Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. | Corrigen asimetrías de información en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Otorgan criterios y reglas claras en la asignación de horarios, así como la utilización efectiva y real de los horarios, lo cual busca brindar certeza jurídica y operativa a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Buscan contrarrestar conductas estratégicas en los TRANSPORTISTAS AÉREOS como operar en horarios distintos a los asignados, usar horarios sin asignación, o cancelar un horario una hora antes que imposibilite una reasignación. Situación que a su vez disminuiría los retrasos e ineficiencias en la operación diaria de vuelos. |
| M1a: | Realizar y garantizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente. | |
| M1b: | Monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a través del tiempo. | |
| M1c: | Calificar el uso de los horarios asignados y, en su caso, imponer sanciones a los TRANSPORTISTAS AÉREOS o solicitar la imposición de multas a la SECRETARÍA. | |
| M2: | Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue. | |
| M2a: | Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para | |





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Versión Pública

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | |
|---|--|---|
| | cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada. | |
| M2b: | Realizar la asignación de temporada con base en el CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉREO que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado. | |
| M2c: | Las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias. | |
| M3: | Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS. | |
| M3a: | Establecer criterios para calificar como utilizado el horario asignado (reglas de uso). | |
| M3b: | Establecer criterios para calificar el uso indebido de un horario asignado. | |
| Bloque 2: Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO. | | |
| M4: | Establecer criterios para la conformación inicial del FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue. | |
| M4a: | Impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del AEROPUERTO, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo. | Busca corregir la concentración de operaciones, la baja disponibilidad de horarios, el desarrollo de conductas que restringen la capacidad del AICM, y ampliar la capacidad existente de horarios en el AICM. |
| M4b: | Integrar al FONDO DE RESERVA todos los horarios de aterrizaje y despegue que se generen al liberar capacidad en el AEROPUERTO. | Se busca evitar i) la excesiva concentración, ii) la baja disponibilidad de horarios que inhiba la competencia, iii) el establecimiento de precios más altos en el mercado del TARP en el AEROPUERTO, iv) la escasa innovación de rutas, y v) los |
| M4c: | Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que le fueron asignados a cada TRANSPORTISTA AÉREO regular en la planeación de largo plazo y | |



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



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

| Recomendaciones a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Impulsar la creación de una instancia técnicamente autónoma que asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Emitir normatividad para prohibir las operaciones de aviación oficial y aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por helicópteros. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Emitir un nuevo estudio de capacidad en el AEROPUERTO. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Iniciar el proceso de modificación al artículo 99 del RLA. |

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

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

[ESPACIO SIN TEXTO]





| Correspondencia entre las Medidas Correctivas propuestas y los efectos anticompetitivos que eliminan | |
|--|--------------------------------|
| Efectos anticompetitivos en el TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO | Medida correctiva |
| 1. Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios | M2, M4, M5, M6 |
| Conduce a una excesiva concentración de mercado. | M4c, M6a, M6b |
| La baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas. | M4a, M4b, M5, M6 |
| El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del TARP. | M4c, M5, M6a, M6b |
| Escasa innovación en rutas. | M6a, M6b |
| La forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO evidencia las restricciones de capacidad dificultando la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la reacción competitiva del TARP. | M2, M6a, M6b, M4, M5 |
| 2. Externalidades en el mercado del TARP | M3a, M4b, M4c, M5a, M6b |
| Operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO: la realización de operaciones oficiales y de aviación general limita la insuficiente capacidad del AEROPUERTO, en detrimento de las operaciones de los Transportistas Aéreos y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por TRANSPORTE AÉREO. | M4b |
| Vuelos operados en un horario distinto al asignado: las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. | M3a, M4c, M5a |
| Utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el AEROPUERTO pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura. | M4b, M6b |



| | |
|---|----------------------------|
| 3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor | M1, M2, M3, M5 |
| En el procedimiento de asignación: existe una disparidad en la información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que resta certeza sobre la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue. | M1a, M1b, M1c, M2 |
| En los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: la falta de una interpretación clara sobre el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue no permite la internalización de los costos a quien incumple y restringe la capacidad del AEROPUERTO. | M2, M3, M5, M6b |
| Existen mecanismos establecidos en la normatividad y RO que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS AÉREOS. | M1c, M2a, M3a, M5a |
| Las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios. | M1c, M3b, M5b |
| 4. Comportamiento estratégico: Dadas las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, se posibilita que un comportamiento anticompetitivo por parte de los Transportistas Aéreos. | M1, M2, M3, M5b, M6 |
| Las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS retengan los horarios, lo que se constituye como una barrera a la entrada para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, obligando a obtener horarios mediante asignaciones de mediano y corto plazo. | M3a, M5a |
| La inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores. | M1, M2, M3b |
| La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada (base histórica). | M2c |
| Las reglas de operación permiten, por la distribución de horarios de aterrizaje y despegue, que un TRANSPORTISTAS AÉREOS tenga la capacidad de ofrecer un número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda. | M3, M5, M6 |





| | |
|--|-----|
| La normatividad contemplada para las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue permite que no todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acceder al bien en las mismas condiciones de tal forma que se fomente la competencia. | M6b |
| 5. El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS AÉREOS incide en la valoración que éstos le dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA AÉREO, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos. | M6 |

II. Antecedentes de Investigación

El cinco de febrero de dos mil quince el Titular de la AUTORIDAD INVESTIGADORA de la COMISIÓN dictó el acuerdo de inicio de la presente investigación, la cual quedó radicada bajo el número de expediente IEBC-001-2015, por la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos en el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y despegue.

El dieciséis de febrero de dos mil quince se publicó en el DOF un extracto del acuerdo de inicio señalado en el párrafo anterior.

Derivado de lo anterior, esta COMISIÓN requirió diversa documentación e información a los AGENTES ECONÓMICOS, realizó comparecencias a personas físicas y vistas de verificación todo relacionado con el MERCADO INVESTIGADO, como se muestra a continuación:

II.1. Concesionarios para operar aeropuertos

II.1.1. AICM

II.1.1.1. Alejandro Argudín Le Roy

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-001 de fecha dieciséis de febrero de dos mil quince se citó a Alejandro Argudín Le Roy, Director General del AICM, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta COMISIÓN el veintisiete de febrero de dos mil quince. Dicho oficio fue notificado el diecisiete de febrero de dos mil quince.

El veintisiete de febrero de dos mil quince se llevó a cabo la comparecencia de Alejandro Argudín Le Roy de conformidad con el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-001. Consecuentemente se emitió acta de fecha veintisiete de febrero de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

II.1.1.2. AICM

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-023 de fecha quince de abril de dos mil quince se requirió información y documentos al AICM, el cual fue notificado el dieciséis de abril de dos mil quince.

El AICM, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-023. El AICM presentó dichos escritos en las siguientes fechas: seis y veinticinco de mayo, y diez de junio, todos de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha trece de mayo y dos de junio de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-023: se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó al AICM un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el quince de mayo y el tres de junio de dos mil quince, respectivamente.

El dieciocho de junio de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-023. Dicho acuerdo fue notificado el veintidós de junio de dos mil quince.

Posteriormente, el trece de julio y veinte de octubre, ambos de dos mil quince, el AICM presentó información complementaria al desahogo del requerimiento de información y documentos así como manifestaciones respecto de éste.

Mediante acuerdos de fecha diecisiete de julio y veintiséis de octubre, ambos de dos mil quince, se tuvieron por hechas las manifestaciones señaladas en los escritos de fecha trece de julio y veinte de octubre, ambos de dos mil quince. Ambos fueron notificados los días veintiuno de julio y veintisiete de octubre, ambos de dos mil quince, respectivamente.

II.1.2. AMAIT

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-026 de fecha veintiocho de abril de dos mil quince se requirió información y documentos a AMAIT, el cual fue notificado el veintinueve de abril de dos mil quince.

AMAIT, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-026. AMAIT presentó dichos escritos el diecinueve de mayo y el cinco de junio, ambos de dos mil quince.

Mediante acuerdo de fecha veintiséis de mayo se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-026; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a AMAIT un plazo adicional de cinco días para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el veintiocho de mayo de dos mil quince.





Posteriormente, el mismo dieciséis de junio de dos mil quince, AMAIT presentó un alcance al escrito del cinco de junio de dos mil quince.

El dieciséis de junio de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-026. Dicho acuerdo fue notificado el dieciocho de junio de dos mil quince.

II.1.3. GACM

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-022 de fecha diecisiete de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a GACM, el cual fue notificado el veinte de marzo de dos mil quince.

GACM, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-022. GACM presentó dichos escritos en las siguientes fechas: el trece y treinta de abril, de dos mil quince.

Mediante acuerdo de fecha veinte de abril de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-022; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a GACM un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el veintidós de abril de dos mil quince.

El once de mayo de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-022. Dicho acuerdo fue notificado el doce de mayo de dos mil quince.

II.2. Aerolíneas nacionales

II.2.1. AEROMAR

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-021 de fecha diecisiete de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a AEROMAR, el cual fue notificado el dieciocho de marzo de dos mil quince.

AEROMAR, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-021. AEROMAR presentó dichos escritos en las siguientes fechas: nueve de abril; quince y dieciséis de julio; dieciocho de agosto, y; ocho y treinta de septiembre, todos de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha veintiuno de julio, veintisiete de agosto y catorce de septiembre, todos de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-021; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a AEROMAR un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

notificados los días veinticuatro de julio, veintiocho de agosto y veintiuno de septiembre, todos de dos mil quince, respectivamente.

El siete de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-021. Dicho acuerdo fue notificado el doce de octubre de dos mil quince.

II.2.2. AEROMÉXICO

II.2.2.1. Jordana Espinosa

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-002 de fecha dieciséis de febrero de dos mil quince se citó a Jordana Espinosa, Gerente de Planeación Internacionales y Charters de AEROMÉXICO, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta COMISIÓN el veintiséis de febrero de dos mil quince. Dicho oficio fue notificado el diecisiete de febrero de dos mil quince.

El veintiséis de febrero de dos mil quince se llevó a cabo la comparecencia de Jordana Espinosa de conformidad con el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-002. Consecuentemente se emitió acta de fecha veintiséis de febrero de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.

II.2.2.2. Nicolás Rhoads

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-003 de fecha dieciséis de febrero de dos mil quince se citó a Nicolás Rhoads, Director de Red y Producción en la Dirección de Planeación Comercial en AEROMÉXICO, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta COMISIÓN el veintiséis de febrero de dos mil quince. Dicho oficio fue notificado el diecisiete de febrero de dos mil quince.

El veintiséis de febrero de dos mil quince se llevó a cabo la comparecencia de Nicolás Rhoads de conformidad con el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-003. Consecuentemente se emitió acta de fecha veintiséis de febrero de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.

II.2.2.3. Ricardo Medina

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-004 de fecha dieciséis de febrero de dos mil quince se citó a Ricardo Medina, Subdirector Legal de Contratos y Contencioso en AEROMÉXICO, en su carácter de persona con conocimiento del MERCADO INVESTIGADO y hechos materia de la investigación, para que compareciera en las oficinas de esta COMISIÓN el veintiséis de febrero de dos mil quince. Dicho oficio fue notificado el diecisiete de febrero de dos mil quince.

El veintiséis de febrero de dos mil quince se llevó a cabo la comparecencia de Ricardo Medina de conformidad con el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-004. Consecuentemente se emitió acta de

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



fecha veintiséis de febrero de dos mil quince, la cual contiene la información proporcionada en dicha comparecencia.

II.2.3. AEROMÉXICO SAB

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-020 de fecha once de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a AEROMÉXICO SAB, el cual fue notificado el trece de marzo de dos mil quince.

AEROMÉXICO SAB, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-020. AEROMÉXICO SAB presentó dichos escritos en las siguientes fechas: veinte de abril, doce y veintiocho de mayo, todas del año dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha veintidós de abril y veintiuno de mayo de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-020; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a AEROMÉXICO SAB un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el veintinueve de abril y el veintiuno de mayo, ambos de dos mil quince, respectivamente.

El cinco de junio de dos mil quince se emitió el acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-020. Dicho acuerdo fue notificado el nueve de junio de dos mil quince.

Posteriormente, el tres de julio de dos mil quince, AEROMÉXICO SAB entregó información en alcance al escrito de desahogo que entregó el veintiocho de mayo de dos mil quince.

El veintidós de julio y el trece de agosto, ambos de dos mil quince, AEROMÉXICO SAB entregó documentos adicionales para efectos de aportar mayor información a esta investigación. El diez de septiembre de dos mil quince, AEROMÉXICO SAB entregó información en alcance a los escritos del veintidós de julio y trece de agosto.

Mediante acuerdos de fecha diez de julio, trece de agosto, y diecisiete de septiembre, todos de dos mil quince, se tuvieron por hechas manifestaciones señaladas en los escritos de fecha tres y veintidós de julio; trece de agosto, y diez de septiembre, todos de dos mil quince. Dichos acuerdos fueron notificados el catorce de julio, el diecisiete de agosto, y el veintitrés de septiembre, todos de dos mil quince, respectivamente.

II.2.4. INTERJET

Mediante oficio COFECE-AI-DGMR-2015-013 de fecha seis de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a INTERJET, el cual fue notificado el diez de marzo de dos mil quince.





INTERJET, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-013. INTERJET presentó dichos escritos en las siguientes fechas: dieciséis de abril, seis de mayo y veinticinco de mayo, de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha veinticuatro de abril y trece de mayo de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-013; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a INTERJET un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el veintiocho de abril y el dieciocho de mayo de dos mil quince, respectivamente.

El dos de junio de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-013. Dicho acuerdo fue notificado el cuatro de junio de dos mil quince.

II.2.5. MAGNICHARTERS

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-012 de fecha cuatro de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a MAGNICHARTERS, el cual fue notificado el nueve de marzo de dos mil quince.

MAGNICHARTERS, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-012. MAGNICHARTERS presentó dichos escritos en las siguientes fechas: quince de abril, seis de mayo, veintisiete de mayo, dieciséis de junio y treinta de junio, de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fechas veintidós de abril, dieciséis de mayo, cinco de junio y diecinueve de junio de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-012; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a MAGNICHARTERS un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el veintisiete de abril, veinte de mayo y veinticinco de junio de dos mil quince, respectivamente.

En fecha siete de julio de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-012. Dicho acuerdo fue notificado el nueve de julio de dos mil quince.

II.2.6. VIVAEROBUS

Mediante oficio COFECE-AI-DGMR-2015-014 de fecha seis de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a VIVAEROBUS. Este oficio fue notificado el diez de marzo de dos mil quince.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

VIVAAEROBUS a través de su apoderado legal, presentó ante oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el oficio de requerimiento número COFECE-AI-DGMR-2015-014. VIVAAEROBUS presentó dichos escritos en las siguientes fechas: veintiséis de marzo, veintiuno de abril, once de mayo, veintiséis de mayo y once de junio, de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fechas nueve de abril, veintinueve de abril, dieciocho de mayo y tres de junio de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-014; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a VIVAAEROBUS un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el trece de abril, treinta de abril, veinte de mayo y cuatro de junio de dos mil quince, respectivamente.

El diecinueve de junio de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-014. Dicho acuerdo fue notificado el veintitrés de junio de dos mil quince.

II.2.7. VOLARIS

Mediante oficio COFECE-AI-DGMR-2015-011 de fecha cuatro de marzo de dos mil quince se requirió información y documentos a VOLARIS, el cual fue notificado el seis de marzo de dos mil quince.

VOLARIS, a través de su apoderado legal, presentó ante oficialía de partes de esa COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante oficio COFECE-AI-DGMR-2015-011. VOLARIS presentó dichos escritos en las siguientes fechas: catorce de abril, siete de mayo, veintisiete de mayo, diecisiete de junio, seis de julio, diez de julio y diecisiete de julio de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fechas veintidós de abril, quince de mayo, cinco de junio, veintidós de junio, dos de julio y catorce de julio de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-011; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a VOLARIS un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el veinticuatro de abril, diecinueve de mayo, ocho de junio, veintiséis de junio, seis de julio, quince de julio de dos mil quince, respectivamente.

El veintidós de julio de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-011. Dicho acuerdo fue notificado el once de agosto de dos mil quince.



**II.3. Aerolíneas internacionales****II.3.1. AMERICAN**

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-064 de fecha once de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a AMERICAN, el cual fue notificado el catorce de septiembre de dos mil quince.³⁵

AMERICAN, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-064. AMERICAN presentó dichos escritos en las siguientes fechas: treinta de septiembre, diecinueve de octubre, seis de noviembre y veinticinco de noviembre de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha cinco de octubre, veintiséis de octubre y diecisiete de noviembre de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-064; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a AMERICAN un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el nueve de octubre, el veintiocho de octubre y el dieciocho de noviembre de dos mil quince, respectivamente.

El dos de diciembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-064. Dicho acuerdo fue notificado el cuatro de diciembre de dos mil quince.

II.3.2. DELTA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-050 de fecha dieciocho de agosto de dos mil quince se requirió información y documentos a DELTA, el cual fue notificado el veinticinco de agosto de dos mil quince.

DELTA, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-050. DELTA presentó dichos escritos en las siguientes fechas: primero, veinticuatro y veinticinco de septiembre, y: trece y veintisiete de octubre, todos de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha dos y veintinueve de septiembre, y dieciséis de octubre, todos de dos mil quince, se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-050; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a DELTA un plazo adicional de cinco

³⁵ Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-049 de fecha dieciocho de agosto de dos mil quince se requirió información y documentos a American Airlines Group Inc., el cual fue notificado el veinte de agosto de dos mil quince. AMERICAN, a través de su apoderado legal, manifestó que American Airlines Group Inc. no opera en México. Consecuentemente, mediante acuerdo de fecha once de septiembre de dos mil quince se dejó sin efectos el requerimiento dirigido a American Airlines Group Inc.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados cinco y veintidós de octubre de dos mil quince, respectivamente.

El tres de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-050. Dicho acuerdo fue notificado el seis de noviembre de dos mil quince.

II.3.3. UNITED

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-054 de fecha veinte de agosto de dos mil quince se requirió información y documentos a **UNITED**, el cual fue notificado el veinticinco de agosto de dos mil quince.

UNITED, a través de su apoderado legal, **presentó** ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-054. **UNITED** presentó dichos escritos en las siguientes fechas: veinticuatro de septiembre, diecinueve de octubre, diez de noviembre y veintiséis de noviembre de dos mil quince.

Mediante acuerdos de fecha veintinueve de septiembre, veintiséis de octubre y diecisiete de noviembre de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-054; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a **UNITED** un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el seis de octubre, veintinueve de octubre y el veinte de noviembre de dos mil quince, respectivamente.

Mediante acuerdo de fecha dieciséis de octubre de dos mil quince la COMISIÓN acordó hacer efectiva la medida de apremio consistente en una multa, en virtud de que **UNITED** no presentó la información y documentos reiterados mediante acuerdo de fecha veintinueve de septiembre de dos mil quince. Dicho acuerdo se notificó el veintiuno de octubre de dos mil quince. El seis de noviembre de dos mil quince se procedió a realizar el cálculo de individualización de la multa que se hizo efectiva mediante el acuerdo de fecha dieciséis de octubre de dos mil quince. Dicho acuerdo se notificó el diez de noviembre de dos mil quince. **UNITED** presentó el comprobante de pago de la multa el veintitrés de noviembre de dos mil quince.

El treinta de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-054. Dicho acuerdo fue notificado el siete de diciembre de dos mil quince.





II.4. Autoridades

II.4.1. SCT

II.4.1.1. Primera solicitud de información

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-40 de fecha veintidós de julio de dos mil quince se solicitó información y documentos a SCT, el cual fue notificado el veintitrés de julio de dos mil quince.

SCT a través de DGAC, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-040. SCT presentó dichos escritos en las siguientes fechas: veinte de agosto, dos y veintidós de septiembre, nueve y veintiséis de octubre.

Mediante acuerdos de fecha veintiocho de agosto, nueve y treinta de septiembre y veinte de octubre de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-040; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a SCT un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el treinta y uno de agosto, catorce de septiembre, dos y veintiuno de octubre de dos mil quince, respectivamente.

El cinco de noviembre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-040. Dicho acuerdo fue notificado el seis de noviembre de dos mil quince.

II.4.1.2. Segunda solicitud de información

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-091 de fecha nueve de octubre de dos mil quince se solicitó información y documentos a SCT, el cual fue notificado el nueve de octubre de dos mil quince.

SCT a través de DGAC, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-091. SCT presentó dicho escrito el veintidós de octubre de dos mil quince.

El veintiséis de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-091. Dicho acuerdo fue notificado el veintinueve de octubre de dos mil quince.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

II.4.1.3. Tercera solicitud de información

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-092 de fecha catorce de octubre de dos mil quince se solicitó información y documentos a SCT, el cual fue notificado el catorce de octubre de dos mil quince.

SCT a través de la DGAC, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-092. SCT presentó dichos escritos en las siguientes fechas: veintinueve de octubre, diecinueve de noviembre, cuatro de diciembre de dos mil quince, y cuatro de enero de dos mil dieciséis.

Mediante acuerdos de fecha nueve, veintitrés de noviembre y catorce de diciembre de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-092; se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a SCT un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dichos acuerdos fueron notificados el once, veintiséis de noviembre y dieciséis de diciembre de dos mil quince, respectivamente.

El ocho de enero de dos mil dieciséis se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-092. Dicho acuerdo fue notificado el trece de enero de dos mil dieciséis.

II.4.1.4. Cuarta solicitud de información

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-116 de fecha ocho de diciembre de dos mil quince se solicitó información y documentos a SCT, el cual fue notificado el nueve de diciembre de dos mil quince.

SCT a través de DGAC, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-116. SCT presentó dicho escrito el dieciocho de diciembre de dos mil quince.

El cinco de enero de dos mil dieciséis se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-116. Dicho acuerdo fue notificado el trece de enero de dos mil dieciséis.

II.4.1.5. Solicitud de opinión técnica no vinculatoria

Mediante el oficio COFECE-AI-2015-093 de fecha cinco de noviembre de dos mil quince se solicitó la opinión técnica no vinculatoria a la SCT, la cual fue notificada el cinco de noviembre de dos mil quince.

SCT a través de DGAC, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante el cual proporcionó la opinión técnica no vinculatoria solicitada mediante el oficio número COFECE-AI-2015-093. SCT presentó dicha opinión el siete de enero de dos mil dieciséis.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

El trece de enero de dos mil dieciséis se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por presentada la opinión técnica no vinculatoria. Dicho acuerdo fue notificado el diecinueve de enero de dos mil dieciséis.

II.4.2. SENEAM

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-032 de fecha veintinueve de junio de dos mil quince se solicitó información y documentos a SENEAM, el cual fue notificado el seis de julio de dos mil quince.

SENEAM, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escritos mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-032. SENEAM presentó dichos escritos en las siguientes fechas: veintiuno de julio, veintiuno de agosto y el veintisiete de agosto, de dos mil quince.

Mediante acuerdo de fecha once de agosto de dos mil quince se tuvo por parcialmente desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-032: se reiteró diversa información requerida en el mismo, y se otorgó a SENEAM un plazo adicional de cinco días hábiles para el desahogo de la información reiterada. Dicho acuerdo fue notificado el trece de agosto de dos mil quince.

El veintiocho de agosto de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-032. Dicho acuerdo fue notificado el primero de septiembre de dos mil quince.

El veintiuno de julio de dos mil quince se dictó orden de visita de verificación para que ésta fuera realizada en el domicilio de SENEAM. El veintitrés de julio de dos mil quince se emitió acta de visita de verificación correspondiente.

II.5. Asociaciones

II.5.1. IATA

Mediante el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-074 de fecha dieciocho de septiembre de dos mil quince se requirió información y documentos a IATA, el cual fue notificado el veintiuno de septiembre de dos mil quince.

IATA, a través de su apoderado legal, presentó ante la oficialía de partes de esta COMISIÓN, escrito mediante los cuales proporcionó diversa información y documentos a efecto de desahogar el requerimiento formulado mediante el oficio número COFECE-AI-DGMR-2015-074. Dicho escrito fue presentado el cinco de octubre de dos mil quince.

El doce de octubre de dos mil quince se emitió acuerdo mediante el cual se tuvo por desahogado el oficio COFECE-AI-DGMR-2015-074. Dicho acuerdo fue notificado el quince de octubre de dos mil quince.





III. Consideraciones de Derecho

III.1. Facultades de la COMISIÓN para la determinación de insumos esenciales

En materia de barreras a la competencia e insumos esenciales, la CONSTITUCIÓN señala en el párrafo decimocuarto del artículo 28 lo siguiente:

“La Comisión contará con las facultades necesarias para cumplir eficazmente con su objeto, entre ellas las de ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia; regular el acceso a insumos esenciales, y ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos. [Énfasis añadido]”

Para cumplir con este mandato, la LFCE otorga a la COMISIÓN las atribuciones siguientes:

“Artículo 94. La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente:

I. La Autoridad Investigadora dictará el acuerdo de inicio y publicará en el Diario Oficial de la Federación un extracto del mismo, el cual deberá identificar el mercado materia de la investigación con objeto de que cualquier persona pueda aportar elementos durante la investigación. A partir de la publicación del extracto comenzará a contar el período de investigación, el cual no podrá ser inferior a treinta ni exceder de ciento veinte días. Dicho período podrá ser ampliado por la Comisión hasta en dos ocasiones cuando existan causas que lo justifiquen;

II. La Autoridad Investigadora contará con todas las facultades de investigación que se prevén en esta Ley, incluyendo requerir los informes y documentos necesarios, citar a declarar a quienes tengan relación con el caso de que se trate, realizar visitas de verificación y ordenar cualquier diligencia que considere pertinente. Tratándose de insumos esenciales, la Autoridad Investigadora deberá analizar durante esta investigación todos los supuestos previstos en el artículo 60 de esta Ley;

III. Concluida la investigación y si existen elementos para determinar que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado investigado, la Autoridad Investigadora emitirá, dentro de los sesenta días siguientes a la conclusión de la investigación, un dictamen preliminar; en caso contrario, propondrá al Pleno el cierre del expediente.

Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

mercado investigado, para lo cual podrá solicitar, en su caso, una opinión técnica no vinculatoria a la dependencia coordinadora del sector o a la Autoridad Pública que corresponda respecto de dichas medidas correctivas.

En su caso, el dictamen preliminar se deberá notificar a los Agentes Económicos que pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas, entre ellas las posibles barreras a la competencia o por la regulación para el acceso al insumo esencial, así como, en su caso, a la dependencia coordinadora del sector o a la Autoridad Pública que corresponda:

IV. *Los Agentes Económicos que demuestren tener interés jurídico en el asunto podrán manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer los elementos de convicción que estimen pertinentes ante la Comisión, dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquel en que surta efectos la notificación correspondiente. Transcurrido dicho término, se acordará, en su caso, el desechamiento o la admisión de pruebas y se fijará el lugar, día y hora para su desahogo;*

V. *Una vez desahogadas las pruebas y dentro de los diez días siguientes, la Comisión podrá ordenar el desahogo de pruebas para mejor proveer o citar para alegatos, en los términos de la siguiente fracción:*

VI. *Una vez desahogadas las pruebas para mejor proveer, la Comisión fijará un plazo de quince días para que se formulen por escrito los alegatos que correspondan, y*

VII. *El expediente se entenderá integrado a la fecha de vencimiento del plazo para formular alegatos. El Agente Económico involucrado podrá proponer a la Comisión, en una sola ocasión, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en cualquier momento y hasta antes de la integración.*

Dentro de los cinco días siguientes a la recepción del escrito de propuesta de medidas al que se refiere el párrafo anterior, la Comisión podrá prevenir al Agente Económico para que, en su caso, presente las aclaraciones correspondientes en un plazo de cinco días. Dentro de los diez días siguientes a la recepción del escrito de propuesta o de aclaraciones, según el caso, se presentará un dictamen ante el Pleno, quien deberá resolver sobre la pretensión del Agente Económico solicitante dentro de los veinte días siguientes.

En caso de que el Pleno no acepte la propuesta presentada por el Agente Económico solicitante, deberá justificar los motivos de la negativa y la Comisión emitirá en un plazo de cinco días el acuerdo de reanudación del procedimiento.

Una vez integrado el expediente, el Pleno emitirá la resolución que corresponda en un plazo no mayor a sesenta días.

La resolución de la Comisión podrá incluir:

[Handwritten signature]





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

a) Recomendaciones para las Autoridades Públicas.

Las resoluciones en las que la Comisión determine la existencia de disposiciones jurídicas que indebidamente impidan o distorsionen la libre competencia y competencia en el mercado, deberán notificarse a las autoridades competentes para que, en el ámbito de su competencia y conforme los procedimientos previstos por la legislación vigente, determinen lo conducente. Estas resoluciones deberán publicitarse;

b) Una orden al Agente Económico correspondiente, para eliminar una barrera que afecta indebidamente el proceso de libre competencia y competencia;

c) La determinación sobre la existencia de insumos esenciales y lineamientos para regular, según sea el caso, las modalidades de acceso, precios o tarifas, condiciones técnicas y calidad, así como el calendario de aplicación, o

d) La desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones del Agente Económico involucrado, en las proporciones necesarias para eliminar los efectos anticompetitivos, procederá cuando otras medidas correctivas no son suficientes para solucionar el problema de competencia identificado.

La resolución se notificará, en su caso, al Ejecutivo Federal y a la dependencia coordinadora del sector correspondiente, así como a los Agentes Económicos afectados y será publicada en los medios de difusión de la Comisión y los datos relevantes en el Diario Oficial de la Federación.

Cuando a juicio del titular del insumo esencial, hayan dejado de reunirse los requisitos para ser considerado como tal, podrá solicitar a la Comisión el inicio de la investigación prevista en este artículo, con el objeto de que la Comisión determine si continúan o no actualizándose dichos requisitos.

Si la Comisión determina que el bien o servicio no reúne los requisitos para ser considerado un insumo esencial, a partir de ese momento quedará sin efectos la resolución que hubiera emitido la Comisión regulando el acceso al mismo.

La resolución relativa a la desincorporación de activos a que se refiere el presente artículo no constituye la sanción a que se refiere el artículo 131 de esta Ley.

En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados, por lo que no se impondrán éstas cuando el Agente Económico con interés jurídico en el procedimiento demuestre, en su oportunidad, que las barreras a la competencia y los insumos esenciales generan ganancias en eficiencia e inciden favorablemente en el proceso de competencia económica y libre competencia superando sus posibles efectos anticompetitivos, y resultan en una mejora del bienestar del consumidor. Entre las ganancias en





eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios.”

De acuerdo a lo anterior, las facultades que tiene la COMISIÓN para tramitar el procedimiento de investigación establecido en el artículo 94 de la LFCE previstas en el mismo ordenamiento, son las siguientes:

“Artículo 12. La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

I. Garantizar la libre concurrencia y competencia económica; prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, e imponer las sanciones derivadas de dichas conductas, en los términos de esta Ley; (...)

III. Practicar visitas de verificación en los términos de esta Ley, citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación y requerir la exhibición de papeles, libros, documentos, archivos e información generada por medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, a fin de comprobar el cumplimiento de esta Ley, así como solicitar el apoyo de la fuerza pública o de cualquier Autoridad Pública para el eficaz desempeño de las atribuciones a que se refiere esta Ley; (...)

En relación con lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA es el órgano de la COMISIÓN encargado de desahogar la etapa de investigación, de conformidad con el artículo 26 de la LFCE, mientras que corresponde de manera exclusiva al PLENO de la COMISIÓN el ejercicio de las facultades descritas en la fracción II del artículo 12, siendo el PLENO de la COMISIÓN, la única autoridad con facultades para ordenar las medidas correctivas necesarias para eliminar barreras a la competencia y libre concurrencia, así como para determinar la existencia de insumos esenciales, y regular el acceso a éstos.

En ese sentido, conforme al ESTATUTO, corresponde a la AUTORIDAD INVESTIGADORA emitir el presente DICTAMEN preliminar, de acuerdo con lo siguiente:

“Artículo 17. Corresponde a la Autoridad Investigadora:(...)

II. Iniciar de oficio, a solicitud del Ejecutivo, o a petición de parte, las investigaciones, turnar a las Direcciones Generales de Investigación los asuntos de su competencia y emitir los dictámenes correspondientes; así como concluir las investigaciones; (...)

XVI. Emitir el dictamen de probable responsabilidad, así como los dictámenes preliminares referidos en los artículos 94 y 96 de la Ley; (...)

IV. Descripción del Mercado Investigado

Conforme al acuerdo de inicio del EXPEDIENTE, el mercado investigado consiste en la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue. Una vez concluida la investigación y derivado de los elementos que obran en el





EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se ha allegado de información que le permite determinar que dicho MERCADO INVESTIGADO comprende el mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO, así como el mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue.

Conforme a lo establecido por el artículo 94 de la LFCE y considerando la composición del MERCADO INVESTIGADO, el presente DICTAMEN analiza la falta de condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO con el fin de determinar la posible existencia de insumos esenciales que generan efectos anticompetitivos.

V. Marco jurídico

En esta sección se describe de manera general la regulación aplicable y relacionada con el MERCADO INVESTIGADO. Para lo anterior, primero se expone el marco jurídico del mercado de servicios aeroportuarios necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue en el AEROPUERTO y, posteriormente aquel relativo al mercado de servicios de transporte aéreo.

Esta sección consiste de tres apartados, los cuales ayudarán a exponer el marco jurídico antes señalado:

1. Normatividad para la operación y administración del AEROPUERTO.
2. Normatividad para la prestación del servicio de transporte aéreo.
3. Marco jurídico relacionado con los horarios de aterrizaje y/o despegue en el AEROPUERTO.

V.1. Normatividad para la operación y administración del AEROPUERTO

V.1.1. Aeródromos civiles

Los aeródromos civiles son áreas definidas de tierra o agua adecuados para el despegue, aterrizaje acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.³⁶

Los aeródromos civiles se clasifican en: **i)** aeródromos de servicio al público³⁷, y **ii)** aeródromos de servicio particular.³⁸

Los aeródromos de servicio al público incluyen a los aeropuertos, que son de servicio público y que están sujetos a concesión, así como a los aeródromos de servicio general.

³⁶ Artículo 2, fracción I de la LA.

³⁷ De acuerdo con la fracción II del artículo 2 de la LA, en los aeródromos de servicio al público existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a los usuarios.

³⁸ De acuerdo con la fracción IV del artículo 2 de la LA, los aeródromos de servicio particular están destinados a los propios fines del permisionario, o a los de terceros con quienes libremente contrate.





De lo anterior se desprende que el AEROPUERTO es un aeródromo civil de servicio al público, con obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a los usuarios.

V.1.2. Concesión aeroportuaria

Conforme a la LA, se requiere una concesión aeroportuaria para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.³⁹ Por otro lado, las concesiones se otorgan por la SECRETARÍA,⁴⁰ con opinión de la Comisión Intersecretarial.⁴¹

Por lo general, dicha concesión aeroportuaria se otorga a través de licitación pública,⁴² sin embargo, los artículos 12 y 14 de la LA facultan a la SECRETARÍA para otorgar concesiones aeroportuarias sin sujetarse a licitación pública, en los siguientes casos: i) los concesionarios aeroportuarios requieran de un aeropuerto complementario⁴³ o de la reubicación del aeropuerto concesionado, ii) los permisionarios de aeródromos civiles en operación que pretendan adoptar el carácter de aeropuerto,⁴⁴ y iii) lo soliciten las entidades de la Administración Pública Federal.⁴⁵

Conforme a la LA cualquier sociedad mercantil constituida de acuerdo con las leyes mexicanas puede obtener una concesión aeroportuaria.⁴⁶ La LA establece que el capital social de los concesionarios aeroportuarios debe sujetarse a lo siguiente: i) la inversión extranjera puede

³⁹ Artículo 10 de la LA.

⁴⁰ Artículo 10 de la LA.

⁴¹ De acuerdo con el artículo 21 de la LA, la Comisión Intersecretarial se constituye mediante acuerdo del Ejecutivo Federal y se conforma por la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y la Procuraduría General de la República.

⁴² Artículo 11 de la LA.

⁴³ Fracción II del artículo 12 de la LA.

⁴⁴ Último párrafo del artículo 12 de la LA.

⁴⁵ Primer párrafo del artículo 14 de la LA.

⁴⁶ Artículo 10 de LA.



participar hasta el cuarenta y nueve por ciento,⁴⁷ ii) los concesionarios de servicios de transporte aéreo únicamente pueden suscribir hasta el cinco por ciento de las acciones ordinarias; la misma restricción en porcentaje se aplica en el supuesto en el que la concesionaria de un aeropuerto participe en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo,⁴⁸ y iii) cuando haya participación de gobiernos de las entidades federativas o municipios, éstos deben mantener en todo momento, ya sea en forma individual o conjuntamente con una o varias entidades paraestatales, por lo menos el 51% de participación en el capital.⁴⁹

Dentro del contenido de la concesión aeroportuaria se encuentran, entre otros,⁵⁰ la delimitación geográfica del aeropuerto y su zona de protección, los servicios que puede prestar el concesionario, sus derechos y obligaciones y el periodo de vigencia de la concesión aeroportuaria, la cual se puede otorgar hasta por un plazo de cincuenta años, con la posibilidad de ser prorrogado, en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de cincuenta años adicionales.⁵¹

V.1.3. Programa Maestro de Desarrollo

El programa maestro de desarrollo forma parte integrante del título de concesión de los aeropuertos⁵² y es un documento necesario para que los concesionarios aeroportuarios puedan iniciar operaciones.⁵³ El concesionario aeroportuario está obligado a elaborarlo con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte.⁵⁴

El programa maestro de desarrollo debe contener, entre otras cosas, proyecciones de demanda, pasajeros, carga y operaciones, por lo menos para los siguientes quince años, así como el plano descriptivo de las áreas del aeródromo especificando sus usos y modalidades de operación por etapas, las zonas de acceso y el contexto urbano que lo rodea.⁵⁵

En la elaboración y actualización del Programa Maestro de Desarrollo el concesionario debe considerar los requerimientos indispensables de los usuarios; asimismo, conforme al artículo 23 del RLA, debe contar con la opinión de los transportistas aéreos y la recomendación del Comité de Operación y Horarios.⁵⁶ Además el Programa Maestro de Desarrollo debe incorporar los estándares

⁴⁷ Lo anterior se encuentra dispuesto en el artículo 19 de la L.A.

⁴⁸ Lo anterior se encuentra dispuesto en el artículo 29 de la L.A.

⁴⁹ Cuarto párrafo del artículo 21 del RLA.

⁵⁰ Toda la información y documentación que debe contener la concesión aeroportuaria se especifica en el artículo 25 de la L.A.

⁵¹ Artículo 15 de la L.A.

⁵² Artículo 38 de la L.A.

⁵³ Fracción II del artículo 22 del RLA.

⁵⁴ Artículo 38 de la L.A.

⁵⁵ Toda la información y documentación que debe contener el programa maestro de desarrollo se especifica en el artículo 23 del RLA.

⁵⁶ Conforme al artículo 61 de la L.A.: "En cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios que estará integrado por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante de





de calidad y eficiencia establecidos en el título de concesión del aeropuerto, los cuales fija la SECRETARÍA con base en estándares internacionales.⁵⁷

La SECRETARÍA autoriza el Programa Maestro de Desarrollo previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional.⁵⁸ El Programa Maestro de Desarrollo se revisa cada cinco años.⁵⁹ Sin embargo, el concesionario está obligado a presentar a la SECRETARÍA, dentro de los tres primeros meses de cada año, un informe respecto de las acciones realizadas en el año anterior de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo.⁶¹

V.1.4. Administración aeroportuaria

En materia de administración corresponde a los concesionarios y permisionarios, entre otros:⁶¹

- Planear, programar y efectuar las acciones necesarias para la operación, desarrollo y promoción del aeródromo civil.
- Llevar a cabo las acciones conducentes a la ejecución del programa maestro de desarrollo.
- Percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice.
- Coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo.
- Coordinar las operaciones y demás servicios que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias.

Para llevar a cabo las actividades mencionadas, el aeródromo civil contará con un administrador aeroportuario, cuyo nombramiento debe ser notificado a la SECRETARÍA dentro de los treinta días naturales siguientes a su designación, para que en su caso la SECRETARÍA objete dicha designación.⁶²

En ese orden de ideas, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO es la persona física que designa el concesionario o permisionario aeroportuario, la cual tiene a su cargo la coordinación de las

aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios. Dicho comité será presidido por el administrador aeroportuario y su funcionamiento y operación se ajustará a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del aeropuerto.

⁵⁷ Fracción III del artículo 23 del R.I.A.

⁵⁸ Artículo 38 de la I.A.

⁵⁹ Artículo 38 de la I.A.

⁶⁰ Último párrafo del artículo 24 del R.I.A.

⁶¹ Artículo 43 de la I.A.

⁶² Artículo 42 de la I.A.





actividades de administración y operación que se realicen dentro del aeródromo civil respectivo.⁶³ Al respecto, cabe señalar que los actos que lleva a cabo el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, se entienden como realizados por el concesionario del AEROPUERTO.⁶⁴

V.1.5. Operación aeroportuaria

Los aeródromos civiles, como el AEROPUERTO, deben contar con sus propias reglas de operación que cumplan los criterios y lineamientos generales que disponga la SECRETARÍA.⁶⁵ El concesionario, en el caso del AEROPUERTO, el AICM debe someter las reglas de operación a la autorización de la SECRETARÍA, escuchando previamente las recomendaciones del COH,⁶⁶ el cual está integrado por: i) el concesionario del aeropuerto a través del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, quien funge como el presidente; ii) el comandante de aeródromo; iii) las demás autoridades civiles y militares, y iv) los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios.⁶⁷ Cabe señalar que la autorización de las reglas de operación por parte de la SECRETARÍA es uno de los requisitos que debe cumplir el concesionario para que pueda iniciar operaciones.⁶⁸

La operación de los aeropuertos comprende la prestación de diversos servicios que permiten el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos dentro del aeropuerto.⁶⁹ Dichos servicios se clasifican en: i) servicios aeroportuarios⁷⁰, ii) servicios complementarios⁷¹ y iii) servicios comerciales.⁷²

Clasificación de servicios para la operación aeroportuaria:

⁶³ Fracción VII del artículo 2 de la LA.

⁶⁴ Segundo párrafo del artículo 42 de la LA.

⁶⁵ Artículo 65 de la LA.

⁶⁶ Artículo 65 de la LA.

⁶⁷ Artículo 61 de la LA.

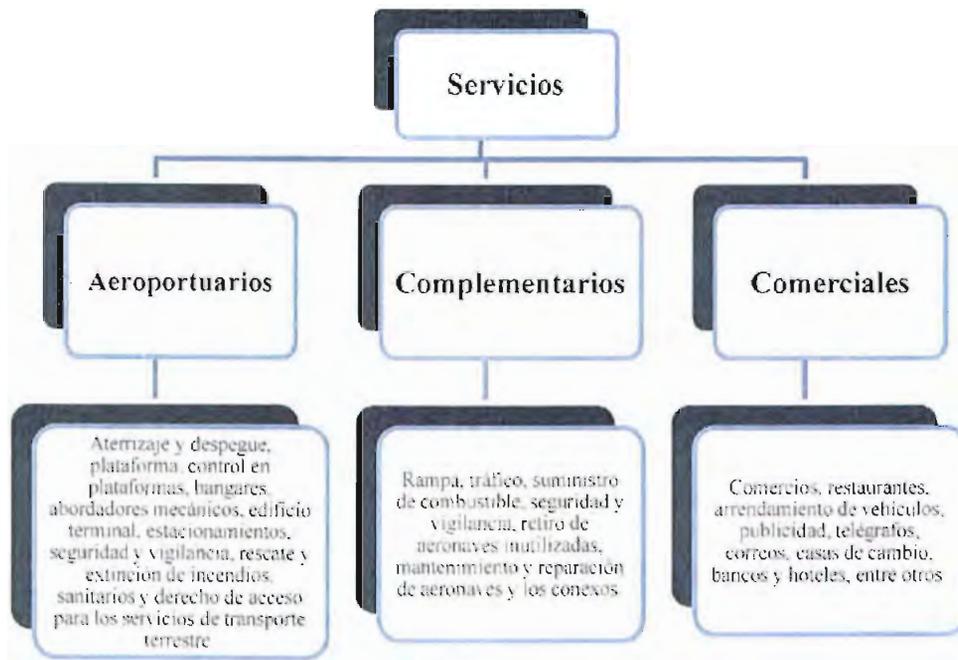
⁶⁸ Artículo 22 del RLA.

⁶⁹ Artículos 45 de la LA.

⁷⁰ De conformidad con el artículo 48, fracción I, de la LA, al concesionario del aeropuerto le corresponde, de manera originaria, la prestación de los servicios aeroportuarios, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil. Sin embargo, dichos servicios pueden proporcionarse a través de terceros que designe y contrate el propio concesionario.

⁷¹ De conformidad con el artículo 48, fracción II, de la LA, los servicios complementarios son prestados por transportistas aéreos, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen.

⁷² De conformidad con el artículo 48, fracción III, de la LA, los servicios comerciales son aquellos que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas.



| Servicio aeroportuario | Descripción |
|--------------------------------------|--|
| Aterrizaje y despegue | Uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales |
| Plataforma | Iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, señalamientos de estacionamiento y de posición, y áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras. |
| Control en plataformas | Para el movimiento de aeronaves y de vehículos en determinadas plataformas y la asignación de posiciones. |
| Hangares | Para la operación aeronáutica, guarda de aviones y mantenimiento. |
| Abordadores mecánicos para pasajeros | Pasillos telescópicos, salas móviles, aeropuentes y aerocares. |
| Edificio terminal | Para pasajeros y para carga, áreas indispensables para oficinas de tráfico y operaciones de transportistas y autoridades, señalamientos e información al pasajero. |





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | |
|----------------------------------|---|
| | mostradores y bandas para equipaje, servicios sanitarios; en las modalidades de acceso, uso o, en su caso, arrendamiento. |
| Estacionamientos | Para automóviles y para los vehículos de los servicios de transporte terrestre al público. |
| Seguridad y vigilancia | Revisión de pasajeros y su equipaje de mano; control de accesos, patrullaje y vigilancia de edificios e instalaciones, bienes y otros que se establezcan de conformidad con las disposiciones legales aplicables. |
| Rescate y extinción de incendios | Equipos y personal para atender este tipo de contingencias. |
| Sanitarios | Atención médica de urgencias, ambulancia, incineración de productos orgánicos, tratamiento de aguas negras provenientes de aeronaves y recolección de basura, entre otros. |
| Derecho de acceso | Para los servicios de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios. |
| Arrendamiento | Renta de espacios en el aeropuerto, uso de la infraestructura y derecho de acceso a ésta para la prestación de servicios complementarios, así como de estacionamiento y de transporte terrestre al público y para los prestadores de servicios. |

- **Servicios complementarios.** Pueden ser prestados por concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquéllos designen. Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con el concesionario del aeródromo civil.

| Servicio Complementario | Descripción |
|-------------------------|--|
| Rampa | Arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; señaleros y aleros; suministro de energía eléctrica; lubricantes, aire pre acondicionado, avituallamiento, deshielo y antihielo; despacho de aeronaves. |
| Tráfico | Documentación del pasajero, equipaje, carga y correo. |

[Handwritten signature]

3

β

777



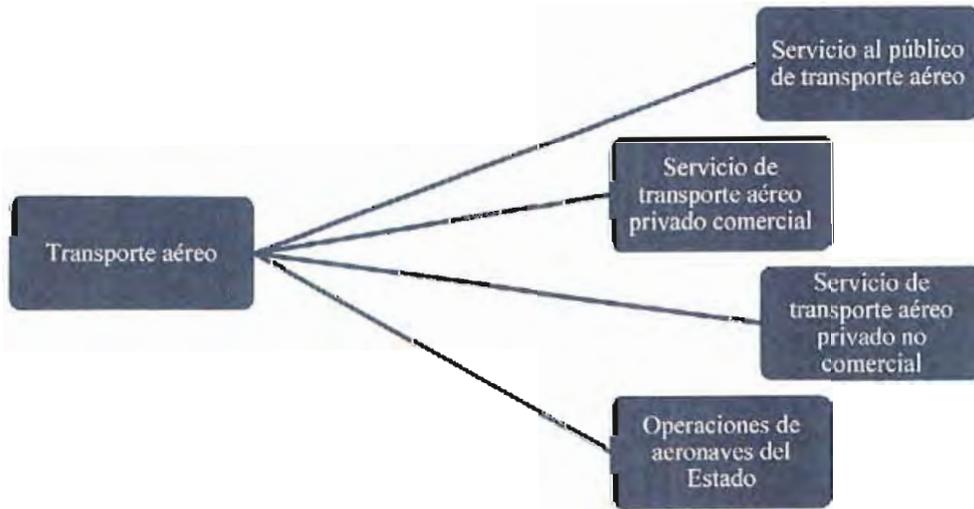


| | |
|---------------------------|--|
| Suministro de combustible | Almacenamiento, distribución por red de hidrantes o autotanque, abastecimiento y succión. |
| Seguridad y vigilancia | De aeronaves, del equipaje, carga y correo y sus instalaciones, guarda y custodia. |
| Conexos | Servicios de grúa, neutralización de combustible como consecuencia de derrames, enfriamiento de frenos, entre otros. |

- **Servicios comerciales.** Corresponden a la venta de productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil, y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario, o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, entre otros.

V.2. Normatividad para la prestación del servicio de transporte aéreo

El capítulo IV de la LAC considera a los siguientes servicios de transporte aéreo:



V.2.1. Servicio al público de transporte aéreo

A su vez el Título Segundo, Capítulo I del RLAC, se divide en cinco secciones, en las que señala los servicios al público de transporte aéreo, como se detalla a continuación:

1. Servicio público de transporte aéreo nacional regular.
2. Servicio de transporte aéreo internacional regular.





3. Servicio de transporte aéreo nacional no regular.
4. Servicio de transporte aéreo internacional no regular.
5. Servicio de transporte aéreo privado comercial.

V.2.1.1. Servicio público de transporte aéreo nacional regular

Conforme al RLAC,⁷³ el servicio público de transporte aéreo nacional regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos. Está sujeto a concesión y a las rutas nacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios de aterrizaje y despegue autorizados.⁷⁴

Para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular, se requiere de concesión que otorgue la SECRETARÍA.⁷⁵ Si los transportistas aéreos que ya cuentan con concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular quieren prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional, lo pueden hacer, siempre y cuando cuenten con la autorización por parte de la SECRETARÍA, así como autorización de las rutas correspondientes.⁷⁶

V.2.1.2. Servicio de transporte aéreo internacional regular

El servicio de transporte aéreo internacional regular⁷⁷ es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos. Está sujeto a permiso y a las rutas internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijos aprobados, así como a las tarifas aprobadas y a los horarios autorizados.⁷⁸

V.2.1.3. Servicio de transporte aéreo nacional no regular

El servicio de transporte aéreo nacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos. Está sujeto a permiso pero no a rutas, itinerarios y frecuencias fijos. Opera desde y hacia cualquier punto del territorio nacional y se clasifica en las siguientes modalidades:⁷⁹

- Taxi aéreo: aquel en el que el permisionario pone a disposición del usuario la capacidad útil total de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo. El permisionario que opera bajo esta modalidad de servicio puede realizar el traslado con remuneración de personas enfermas o lesionadas sólo en casos de emergencia y cuando no

⁷³ Artículo 3 del RLAC.

⁷⁴ Los horarios de aterrizaje y despegue asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deben ser autorizados por la SECRETARÍA, de conformidad con el artículo 21 del RLAC.

⁷⁵ Artículo 9 de la LAC.

⁷⁶ Artículo 9 de la LAC.

⁷⁷ Artículo 4 del RLAC.

⁷⁸ Los horarios de aterrizaje y despegue asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deben ser autorizados por la SECRETARÍA, de conformidad con el artículo 21 del RLAC.

⁷⁹ Artículo 6 del RLAC.





se encuentren disponibles aeronaves que operen en la modalidad de ambulancia aérea nacional.⁸⁰

- De fletamento:⁸¹ aquel en que el permisionario pone a disposición del fletador, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves con el personal técnico aeronáutico de vuelo. La operación de este servicio está sujeta a la autorización de horarios por parte de la SCT.⁸²
- Ambulancia aérea: debe estar destinado al traslado y atención de personas enfermas o lesionadas desde un punto en territorio nacional hacia uno o diversos puntos en territorio nacional y realizarse con aeronaves que cuenten con servicios médicos a bordo.⁸³
- Servicios no regulares: los establecidos en atención al desarrollo tecnológico.

V.2.1.4. Servicio de transporte aéreo internacional no regular

El servicio de transporte aéreo internacional no regular es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos. Está sujeto a permiso y no está sujeto a rutas, itinerarios, frecuencias ni horarios fijos. Opera desde cualquier punto del territorio nacional a cualquier punto en el extranjero y viceversa.⁸⁴

Se clasifica en las siguientes modalidades:

- Taxi aéreo.
- De fletamento.
- Ambulancia aérea.
- Servicios no regulares, establecidos en atención al desarrollo tecnológico.

V.2.1.5. Servicio de transporte aéreo privado comercial

Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro,⁸⁵ y está sujeto a permiso.⁸⁶

Los permisionarios extranjeros que presten servicio de transporte aéreo privado comercial no pueden realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional.⁸⁷

⁸⁰ Artículo 6 del RLAC.

⁸¹ Artículo 7 del RLAC.

⁸² Los horarios de aterrizaje y despegue asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deben ser autorizados por la SECRETARÍA, de conformidad con el artículo 21 del RLAC.

⁸³ Artículo 9 del RLAC.

⁸⁴ Artículo 10 del RLAC.

⁸⁵ Artículo 27 de la LAC.

⁸⁶ Artículo 11 de la LAC.

⁸⁷ Artículo 27 de la LAC.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

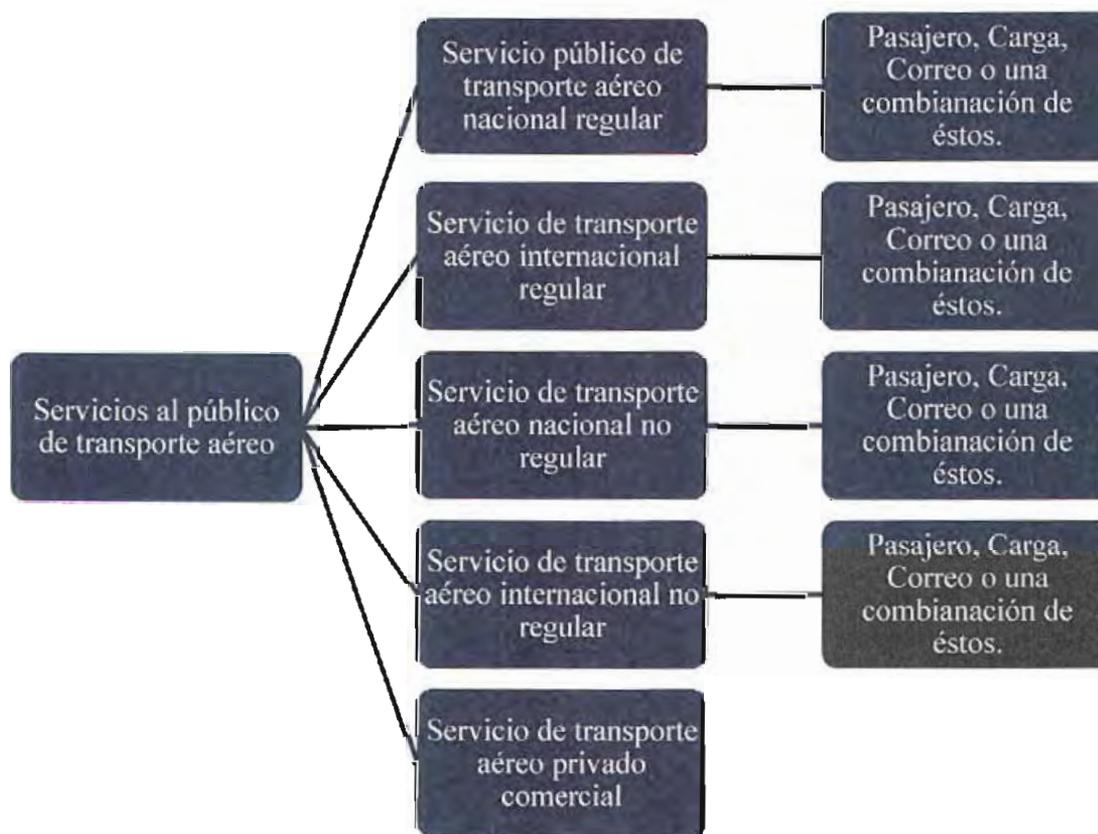
Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

El servicio de transporte aéreo privado comercial debe operar sólo en las áreas autorizadas por la Secretaría.⁸⁸ Estos servicios se clasifican en las siguientes modalidades:

- Renta de aeronaves a terceros.
- Servicios aéreos especializados.
- Los que la SECRETARÍA determine en atención al desarrollo tecnológico.

Conforme a lo anterior los servicios al público de transporte aéreo se pueden esquematizar de la siguiente manera:



V.2.2. Transporte aéreo privado no comercial

Se considera transporte aéreo privado no comercial aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro. No requiere permiso pero debe contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y con póliza de seguro. Las personas que operen aeronaves para este fin, no

⁸⁸ Artículo 14 del RLAC.





pueden prestar servicios comerciales a terceros⁸⁹ pero sí pueden realizar prácticas de cabotaje en territorio nacional.⁹⁰

Adicionalmente, el RLAC señala que el transporte aéreo privado no comercial tiene por objeto atender necesidades e intereses particulares del propietario o poseedor, incluyendo, entre otros, los fines recreativos.⁹¹

V.2.3. Aeronaves del Estado

De conformidad con la LAC, las aeronaves mexicanas del Estado se clasifican en dos: i) las de propiedad o uso de la Federación, distintas de las militares, las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y ii) las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.⁹²

Las operaciones de las aeronaves del Estado no requieren ni concesión ni permiso pero deben obtener certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondiente, así como contar con póliza de seguro.⁹³

Cabe señalar que para el caso específico del AEROPUERTO, la aviación oficial es aquella que se realiza mediante aeronaves del Estado conforme a lo dispuesto por las RO.⁹⁴

V.2.4. Certificados de matrícula y de aeronavegabilidad

Para la realización de sus vuelos, toda aeronave debe de llevar a bordo la póliza de seguro o el documento que acredite que ésta se encuentra vigente, así como los certificados de matrícula⁹⁵ y de aeronavegabilidad.⁹⁶ La vigencia del certificado de aeronavegabilidad será de dos años.⁹⁷

V.2.5. Régimen de concesiones y permisos para la prestación del servicio de transporte

De lo anterior se desprende que para la prestación de servicios de transporte aéreo se requiere de la obtención de una concesión o permiso o, en todo caso, únicamente de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad como es el caso de las aeronaves del Estado, así como las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial. En este sentido, a continuación se detallan los procesos

⁸⁹ Artículo 28 de la LAC

⁹⁰ Artículo 27 de la LAC.

⁹¹ Artículo 58 del RLAC.

⁹² Artículo 5, fracción II, de la LAC.

⁹³ Artículo 31 de la LAC.

⁹⁴ RO, ubicadas en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁹⁵ De acuerdo con el artículo 2º, fracción VII de la LAC, el certificado de matrícula es el documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.

⁹⁶ De acuerdo con el artículo 2º, fracción VI de la LAC, el certificado de aeronavegabilidad es el documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.

⁹⁷ Artículo 32 de la LAC.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

y requisitos necesarios para la obtención de concesiones y permisos, según el tipo de servicio de transporte aéreo.

En ese orden de ideas, conforme a la LAC toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional. Las marcas de nacionalidad en la matrícula de la aeronave para las aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes:⁹⁸

- "XA" para las de servicio al público de transporte aéreo.
- "XB" para las de servicios privados.
- "XC" para las aeronaves de Estado, distintas a las militares.

V.2.5.1. Concesiones para el servicio de transporte aéreo

Como se mencionó, para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular se requiere de concesión que otorgue la SECRETARÍA.⁹⁹ Tal concesión se puede otorgar únicamente a personas morales mexicanas, las cuales de conformidad con lo establecido en la fracción II, del artículo 7 de la LIE, pueden estar conformadas hasta con un veinticinco por ciento de inversión extranjera. La concesión se otorga hasta por treinta años y puede ser prorrogada en una o varias ocasiones, siempre que cada una de las prórrogas no exceda el plazo de treinta años.¹⁰⁰

Para la obtención de una concesión¹⁰¹ emitida por la SCT, es necesario acreditar que se tiene la capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio. Asimismo, es necesario demostrar la disponibilidad de aeronaves¹⁰² y demás bienes muebles e inmuebles necesarios para prestar dicho servicio.

La capacidad técnica se debe acreditar mediante un estudio operativo,¹⁰³ y la capacidad financiera mediante un estudio que acredite la solvencia económica o acceso a fuentes de financiamiento, así como un programa de inversión. Respecto de la capacidad jurídica, los documentos que acrediten la constitución de la sociedad, en la que se estipule como objeto social que la actividad principal

⁹⁸ Artículo 44 de la LAC.

⁹⁹ Artículo 9 de la LAC.

¹⁰⁰ Artículo 10 de la LAC.

¹⁰¹ De conformidad con el artículo 10 de la LAC, la concesión tiene una duración de hasta por un plazo de treinta años, prorrogable en una o varias ocasiones.

¹⁰² Las aeronaves mexicanas se clasifican como civiles y del estado, siendo las civiles las que prestan servicios de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional al público; y las privadas, las utilizadas para usos comerciales y no comerciales. Las aeronaves del Estado son aquellas que son propiedad de la federación, distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, así como las militares. Dicha información se encuentra en lo dispuesto en el artículo 5 de la LAC.

¹⁰³ Dicho estudio debe de contener información relacionada con: i) la descripción del servicio; ii) la relación del personal técnico aeronáutico que se empleará; iii) la documentación de la posesión o derecho para explotar aeronaves; y iv) la relación de la infraestructura necesaria para operar.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

es el TRANSPORTE AÉREO, y en el caso de inversión extranjera, la inscripción en el registro correspondiente y la capacidad administrativa para demostrar la capacidad operativa de la concesión solicitada.¹⁰⁴

V.2.5.2. Permisos para el servicio de transporte aéreo

Como se indicó, para prestar los servicios i) nacional no regular, ii) internacional regular, iii) internacional no regular, y iv) privado comercial, es necesario obtener un permiso ante la SCT.¹⁰⁵ el cual se otorga por plazo indefinido.¹⁰⁶

Los permisos se otorgan dependiendo de la nacionalidad de la persona moral, conforme a lo siguiente:

- A personas morales mexicanas para prestar el servicio nacional no regular;
- A sociedades extranjeras para prestar el servicio internacional regular;
- A personas morales mexicanas o sociedades extranjeras, para la prestación del servicio internacional no regular, y
- A personas físicas o morales mexicanas o extranjeras para prestar el servicio privado comercial.¹⁰⁷

En todos los casos señalados, se debe presentar una solicitud por escrito ante la SECRETARÍA cumpliendo los requisitos establecidos en el artículo 25 del RLAC, en la medida en que les sea aplicable.

En caso de que el solicitante sea una persona moral mexicana que esté prestando el servicio de transporte aéreo nacional regular, únicamente debe actualizar la documentación que hubiere presentado para obtener la concesión y contar con la designación de la SECRETARÍA.¹⁰⁸

En el caso de que el solicitante sea una sociedad extranjera,¹⁰⁹ debe acreditar su capacidad jurídica,¹¹⁰ y contar con el documento en el que conste la designación de su gobierno. En relación con la constancia de Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, estará exenta.

A continuación se resumen los servicios de transporte, indicando la autorización que requieren de la SECRETARÍA para poder operar.

¹⁰⁴ Artículo 19 del RLAC.

¹⁰⁵ Artículo 11 de la LAC.

¹⁰⁶ Artículo 11 de la LAC.

¹⁰⁷ Artículo 11 de la LAC.

¹⁰⁸ Artículo 26, fracción I del RLAC.

¹⁰⁹ Las sociedades extranjeras que sean permisionarias deberán realizar su inscripción ante la Secretaría de Economía, conforme a lo dispuesto por los artículos 17 y 17-A de la LIE.

¹¹⁰ Artículo 19, fracción III, incisos a y b, de conformidad con el artículo 26, fracción II, ambas del RLAC.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Servicios de transporte aéreo:¹¹¹

| Tipo de autorización de la SCT | Tipo de servicio de transporte aéreo | Sujeto al cual se otorga dicha autorización |
|---|---|--|
| Concesión | Servicio público de transporte aéreo nacional regular. | Persona moral mexicana |
| | Para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, la SECRETARÍA emitirá una autorización, siempre que la persona moral mexicana cuente con concesión para prestar el servicio nacional regular. | |
| Permiso | Servicio de transporte aéreo nacional no regular. | Persona moral mexicana |
| | Servicio de transporte aéreo internacional regular. | Sociedad extranjera |
| | Servicio de transporte aéreo internacional no regular. | Persona moral mexicana o sociedad extranjera |
| | Servicio de transporte aéreo privado comercial. | Persona física o moral mexicana o extranjera |
| Los que no requieren concesión ni permiso | Transporte aéreo privado no comercial | N/A |
| | Operaciones de las aeronaves de Estado | N/A |

V.2.6. Otras autorizaciones de la SECRETARÍA

V.2.6.1. Autorización de rutas

Una persona moral mexicana que quiera prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular necesita para la operación de las rutas correspondientes, la autorización de la SECRETARÍA.¹¹² Dichas autorizaciones únicamente se otorgan a personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional,¹¹³ ajustándose a lo convenido con el Estado hacia el cual se opere la ruta.¹¹⁴ Cabe señalar que dichas rutas únicamente se pueden comercializar hasta que hayan sido autorizadas, y debe iniciar la operación en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se expidió la autorización.¹¹⁵

¹¹¹ De conformidad con los artículos 9 y 11 de la LAC.

¹¹² Artículo 20, fracción I de la LAC.

¹¹³ Artículo 20, fracción II de la LAC.

¹¹⁴ Artículo 20, fracción III de la LAC.

¹¹⁵ Artículo 20, fracción V de la LAC.





Si el transportista aéreo no lo opera en dicho plazo, se le impondrá una multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos.¹¹⁶ Adicionalmente, los transportistas aéreos tienen la obligación de informar a la SECRETARÍA de rutas que dejarán de operar, con un mínimo de treinta días de anticipación, o de noventa días si son las únicas prestadoras del servicio.¹¹⁷ Si no dan dicho aviso, serán acreedores a una multa de tres mil a cinco mil salarios mínimos.¹¹⁸

V.2.6.2. Autorización de rutas adicionales

Si un transportista que presta el servicio de transporte aéreo nacional regular quiere operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, éste deberá solicitar a la SECRETARÍA la autorización correspondiente, el cual formará parte de la concesión.¹¹⁹

El concesionario que solicite la autorización de rutas adicionales, debe presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión. Dicha solicitud se debe presentar con quince días hábiles de anticipación al inicio de operaciones de las rutas correspondientes.¹²⁰

La SECRETARÍA debe resolver la solicitud en un plazo que no exceda de cinco días hábiles contados a partir del día en que se presentó la solicitud. Una vez que transcurra dicho plazo sin que la SECRETARÍA emita resolución, se considera que la autorización fue otorgada.¹²¹

La ruta adicional solicitada por el transportista aéreo únicamente puede ser comercializada una vez obtenida la autorización de la SECRETARÍA. Asimismo dicha ruta adicional debe ser operada en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la SECRETARÍA.¹²²

V.2.6.3. Autorización de vuelos en sección extra

Para poder realizar vuelos en sección extra, los transportistas aéreos que prestan servicio público de transporte aéreo nacional regular y servicio de transporte aéreo internacional regular requieren la autorización de la SECRETARÍA.¹²³

Según el RLAC, sección extra es *“un vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el*

¹¹⁶ Artículo 87, fracción X de la LAC.

¹¹⁷ Artículo 22, de la LAC.

¹¹⁸ Artículo 87, fracción V de la LAC.

¹¹⁹ Artículo 19, fracción II de la LAC.

¹²⁰ Artículo 22 del RLAC.

¹²¹ Artículo 22, del RLAC.

¹²² Artículo 19, fracción III de la LAC.

¹²³ Artículos 23 y 29 del RLAC.





*equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente.*¹²⁴

De conformidad con el RLAC, la autorización de la SECRETARÍA *“no se negará cuando el concesionario cuente con la aeronave, el equipo y el personal técnico aeronáutico que satisfagan las disposiciones correspondientes para poder operar y cuente con horario y con capacidad disponible en los aeropuertos de que se trate, de conformidad con lo que establece el artículo 21 de este Reglamento.”*¹²⁵ La SECRETARÍA debe resolver la solicitud en un plazo no mayor a cinco días hábiles. Si transcurre dicho plazo sin que la SECRETARÍA emita resolución, se considera otorgada la autorización.¹²⁶

En el AEROPUERTO las RO señalan lo siguiente respecto a la sección extra: *“Para aquellas compañías regulares o no regulares de pasaje y carga que requieran operar los siguientes tipos de vuelo: extra, concentración, adiestramiento, traslado y de prueba, deberá proceder a solicitarlo cuando menos con 4 horas de anticipación a la autoridad aeronáutica y administración del aeropuerto, el cual quedará sujeto a la disponibilidad de horario y servicios aeroportuarios y procederá de acuerdo al diagrama de flujo para la asignación del horario.”*¹²⁷ [Énfasis añadido]

Cabe recordar que la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO representa a la SECRETARÍA en su carácter de autoridad aeroportuaria y aeronáutica en el AEROPUERTO,¹²⁸ y una de sus atribuciones es autorizar la operación de las aeronaves.¹²⁹ Por lo anterior, la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO también puede autorizar la solicitud de vuelos en sección extra.

V.2.6.4. Operación de vuelos que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y despegue

SENEAM es un órgano desconcentrado de la SECRETARÍA encargado de coordinar, establecer y conservar actualizados los procedimientos de vuelo, así como el sistema de aeronaves del espacio aéreo nacional.¹³⁰

Las reglas de operación y lineamientos conforme a los cuales el SENEAM desarrolla las actividades antes descritas son publicadas por el Servicio de Información Aeronáutica, que forma parte de SENEAM, en la AIP. Dicho documento está destinado a satisfacer las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica permanente para la navegación aérea.¹³¹

¹²⁴ Artículo 23 del RLAC.

¹²⁵ Artículo 23 del RLAC.

¹²⁶ Artículo 23 del RLAC.

¹²⁷ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹²⁸ Artículo 7 de la LA y artículo 7 de la LAC.

¹²⁹ Artículo 7 Bis, fracción I de la LAC.

¹³⁰ Folio 0022649 del EXPEDIENTE.

¹³¹ Folio 0022644 del EXPEDIENTE.





Asimismo, el Manual de Procedimientos de Control de Tránsito Aéreo detalla las funciones de SENEAM.

Conforme a la AIP, en su parte de "Planificación de los Vuelos"¹³² todo TRANSPORTISTA AÉREO que pretenda operar en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados Unidos Mexicanos, deberá presentar ante el SENEAM, previo al vuelo, un plan de vuelo conforme a las especificaciones contenidas en la AIP.¹³³ Los formatos y procedimientos contenidos en el AIP son de observancia obligatoria para todos los operadores aéreos que vuelan sobre jurisdicción mexicana.

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS son los encargados de que los planes de vuelo sean generados y presentados antes de que se realice el vuelo correspondiente. Asimismo, los operadores deberán elaborar y llevar a bordo en forma adicional al plan de vuelo un Plan Operacional de Vuelo.¹³⁴

El plan operacional de vuelo debe de ser elaborado y presentado ante SENEAM para cada vuelo proyectado acorde con el tipo de aeronave y la ruta de la operación respectiva. El plan operacional de vuelo y demás documentos que se hayan utilizado contengan, entre otros, los siguientes datos y registros:¹³⁵

- Marcas de nacionalidad, registros de la aeronave, marca y modelo de la aeronave.
- Fecha de vuelo.
- Identificación de vuelo.
- Lugar de salida, hora de llegada (planeada y real), hora de llegada (hora real de aterrizaje y hora de llegada a la puerta).
- Reglas de vuelo, tipo de vuelo (servicio aéreo regular, no regular, comercial, o distinta), ruta y segmentos de ruta con puntos de verificación, puntos de recorrido, distancias y tiempo.
- Aeropuertos alternativos de destino.
- Autorización del plan de vuelo inicial y autorizaciones subsiguientes.
- Mínimos de utilización del aeropuerto de salida, horas prevista de salida, llegada y tiempo de vuelo, entre otros.

Antes del encendido de motores el piloto deberá hacer contacto con la Torre de Control de SENEAM correspondiente según el aeropuerto para recibir instrucciones, informando que cuenta

¹³² Folio 0022644 del EXPEDIENTE.

¹³³ Folio 0022644 del EXPEDIENTE.

¹³⁴ Folio 0022644 del EXPEDIENTE.

¹³⁵ Folio 0022644 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

con el plan de vuelo correspondiente. Ninguna persona deberá operar una aeronave en el espacio aéreo controlado sin haber registrado su plan de vuelo y recibido la autorización correspondiente.¹³⁶

V.3. Marco jurídico relacionado con el aterrizaje y/o despegue en el AEROPUERTO

En este apartado se explica la normatividad relacionada con los procedimientos de aterrizaje y/o despegue en el AEROPUERTO, no obstante, la interpretación y la aplicación real de dichas disposiciones se desarrollará en el (*Capítulo IX*) Procedimientos para el acceso al INSUMO ESENCIAL.

V.3.1. Transportistas aéreos que utilizan el AEROPUERTO para sus operaciones de aterrizaje y despegue

De acuerdo con la LA el aeropuerto es un aeródromo de servicio público que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular¹³⁷, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial.¹³⁸

En ese sentido, en los aeródromos civiles del servicio al público, los servicios aeroportuarios y complementarios se prestan a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio y conforme a las prioridades de turno y horarios establecidos en las reglas de operación del aeródromo civil, de acuerdo con los criterios señalados por la SECRETARÍA.¹³⁹

Por otra parte, los servicios aeroportuarios se prestan de forma gratuita a las aeronaves del Estado militares y aquellas que realicen funciones de seguridad nacional.¹⁴⁰

En ese orden de ideas, en los aeropuertos operan los servicios de transporte aéreo regular, no regular, privado comercial y no comercial y las aeronaves del Estado, tal y como se muestra a continuación;

Clasificación los servicios que se prestan en los aeropuertos¹⁴¹

¹³⁶ Folio 0022644 del EXPEDIENTE.

¹³⁷ De acuerdo con el segundo párrafo del artículo 2 de la LA, únicamente los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto pueden prestar el servicio a aeronaves de transporte aéreo regular.

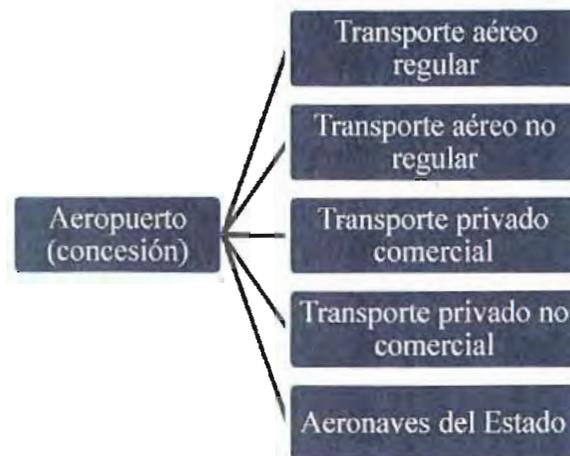
¹³⁸ Artículo 2, fracción VI de la LA.

¹³⁹ Artículo 53 de la LA.

¹⁴⁰ Artículo 53, segundo párrafo de la LA.

¹⁴¹ Este diagrama fue elaborado a partir de lo establecido en el artículo 2 de la LA.





Cabe señalar que los diversos tipos de transporte aéreo internacional que son contemplados en la LAC, en sus distintas modalidades (regular, no regular, privado comercial y privado no comercial), sólo pueden aterrizar en los aeródromos civiles de servicio al público que tengan la categoría de internacional. Dicha categoría, únicamente puede ser declarada por el Ejecutivo Federal, siempre que dichos aeródromos estén habilitados con infraestructura, instalaciones y equipos adecuados para atender a las aeronaves, pasajeros, carga o correo del servicio de transporte aéreo internacional, y que cuenten con las autoridades competentes.¹⁴²

No obstante lo anterior, mediante DECRETO presidencial ciertas operaciones de aeronaves fueron restringidas en el AEROPUERTO, a partir del primero de junio de mil novecientos noventa y cuatro. De esta manera, quedó cerrado normativamente el AEROPUERTO a las operaciones de aeronaves del servicio de transporte aéreo privado con matrícula XB¹⁴³, aeronaves del Estado con matrícula XC¹⁴⁴ y aeronaves extranjeras con las características siguientes: i) aeronaves destinadas a vuelos privados internacionales; ii) aeronaves destinadas a vuelos corporativos internacionales; iii) aeronaves destinadas a vuelos de demostraciones internacionales; iv) aeronaves destinadas a vuelos de traslado para su internación e importación al país, y v) aeronaves de empresa extranjera-taxi aéreo-para la modalidad de operaciones a demanda del usuario.¹⁴⁵

Adicionalmente, también quedó cerrado el AEROPUERTO a partir de la fecha indicada para las aeronaves destinadas al servicio público de transporte aéreo, excepto los que se enumeran a

¹⁴² Artículo 2, fracción V, de la LA.

¹⁴³ Conforme al artículo 44 de la LAC, las siglas XB de las marcas de nacionalidad son aplicables a las aeronaves civiles mexicanas que prestan servicios privados.

¹⁴⁴ Conforme al artículo 44 de la LAC, las siglas XC de las marcas de nacionalidad son aplicables a las aeronaves de Estado, distintas de las militares.

¹⁴⁵ De acuerdo con el artículo PRIMERO del "DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 1º de junio de 1994, para las operaciones de las aeronaves que se indican", el cual fue publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

continuación: i) operadores regulares nacionales; ii) operadores no regulares nacionales de fletamento de pasajeros; iii) operadores mexicanos de transporte internacional regular; iv) operadores mexicanos de transportes internacional no regular de fletamento de pasajeros; v) operador extranjero de transporte internacional regular; vi) operador extranjero de transporte internacional no regular de fletamento de pasajeros, y vii) operadores nacionales y extranjeros de vuelos de fletamento de carga.¹⁴⁶ Es importante destacar que algunos de los servicios de transporte aéreo mencionados en el DECRETO, no coinciden con exactitud a las nomenclaturas establecidas en los párrafos anteriores,¹⁴⁷ toda vez que dichas nomenclaturas son consideradas por la LAC que fue emitida y publicada con posterioridad al DECRETO. Aun así, es posible comprender a qué operaciones aéreas se refiere, con fundamento en la nomenclatura de la LAC.

Las aeronaves comprendidas en las restricciones contenidas en el referido DECRETO, únicamente pueden usar el AEROPUERTO para trabajos de mantenimiento y reparación, lo anterior, entre las 23:00 (veintitrés) horas y las 05:59 (cinco cincuenta y nueve) horas.¹⁴⁸

No obstante lo anterior, el propio DECRETO señala que los operadores nacionales y extranjeros de vuelos de fletamento de carga sí pueden aterrizar y despegar en el AEROPUERTO, pero únicamente entre las 23:00 (veintitrés) horas y las 05:59 (cinco cincuenta y nueve) horas.¹⁴⁹

Este DECRETO no es aplicable a las aeronaves militares, las pertenecientes al Estado Mayor Presidencial, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia área de empresas tanto nacionales como internacionales, las de servicios de emergencia, y las aeronaves de ala rotativa (helicópteros) así como las que autorice la SECRETARÍA.¹⁵⁰

¹⁴⁶ De acuerdo con el artículo SEGUNDO del "DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 1º de junio de 1994, para las operaciones de las aeronaves que se indican", el cual fue publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.

¹⁴⁷ Las nomenclaturas utilizadas en el DECRETO se basan en la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual fue derogada en mil novecientos noventa y cinco.

¹⁴⁸ De acuerdo con el artículo CUARTO del "DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 1º de junio de 1994, para las operaciones de las aeronaves que se indican", el cual fue publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.

¹⁴⁹ De acuerdo con el artículo SEGUNDO, inciso g) del "DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 1º de junio de 1994, para las operaciones de las aeronaves que se indican", el cual fue publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.

¹⁵⁰ De acuerdo con el artículo QUINTO del "DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 1º de junio de 1994, para las operaciones de las aeronaves que se indican", el cual fue publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Al respecto, el diecisiete de mayo de dos mil doce la DGAC emitió la circular obligatoria CO SA-30/12 la cual establece el procedimiento para la autorización por parte de la SECRETARÍA a que se refiere el Decreto en su artículo 5^o.¹⁵¹

Conforme a dicha circular obligatoria, la SECRETARÍA únicamente puede autorizar operaciones de aviación general¹⁵² con destino u origen en el AEROPUERTO cuando se trata de: i) operaciones de aviación general solicitadas por la Presidencia de la República, o ii) cuando se trate de operaciones en las que se transporte a Secretarios de la Administración Pública Federal, el Titular de la Procuraduría General de la República, Mandos de la Policía Federal, Gobernadores, así como a diplomáticos cuando así lo solicite la Secretaría de Relaciones Exteriores.¹⁵³ Lo anterior está supeditado a la disponibilidad del espacio aéreo dentro de la programación diaria de vuelos en el AEROPUERTO.¹⁵⁴ Asimismo, no se autorizarán estos vuelos durante los horarios de alta densidad de tráfico, es decir, entre las 7:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas y de las 19:00 (diecinueve) horas a las 22:00 (veintidós) horas.¹⁵⁵

V.3.1.1. Acceso de vuelos al AEROPUERTO

Conforme a las RO, el AEROPUERTO tiene un horario ordinario de operación de veinticuatro horas, esto es, de 0:00 (cero) horas a 23:59 (veintitrés cincuenta y nueve) horas. Durante dicho horario de operación ordinario, el AEROPUERTO debe tener disponible todos los servicios aeroportuarios, complementarios y a la navegación aérea para que los transportistas aéreos puedan realizar operaciones de aterrizaje y despegue.¹⁵⁶

Asimismo, para la planeación y organización de estas operaciones se deben asignar horarios de aterrizaje y despegue. Conforme al artículo 93 de la RLA, los horarios de aterrizaje y despegue son

¹⁵¹ Considerando de la circular obligatoria CO SA-30/12 "PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL CON DESTINO U ORIGEN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el diecisiete de mayo de dos mil doce.

¹⁵² En relación al término "aviación general", esta COMISIÓN observa que las RO, ubicados en el folio 0008832 del EXPEDIENTE, se entiende por aviación general "aquellas que comprenden la Aviación de Servicio Privado (aeronaves con matrícula XB) y las de Taxi Aéreo (aeronaves con matrícula XA), así como aeronaves similares con matrícula extranjera."

¹⁵³ Numeral "1" de la circular obligatoria CO SA-30/12 "PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL CON DESTINO U ORIGEN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el diecisiete de mayo de dos mil doce.

¹⁵⁴ Numeral "5" de la circular obligatoria CO SA-30/12 "PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL CON DESTINO U ORIGEN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el diecisiete de mayo de dos mil doce.

¹⁵⁵ Numeral "6" de la circular obligatoria CO SA-30/12 "PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL CON DESTINO U ORIGEN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el diecisiete de mayo de dos mil doce.

¹⁵⁶ Artículo 90 del RLA

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



los que asigna el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO a un transportista u operador aéreo para la organización y planeación de los vuelos en el AEROPUERTO.¹⁵⁷

El RLA entiende por transportista aéreo el titular de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo regular, no regular y privado comercial, en términos de la LAC. Por otra parte, se entiende por operador aéreo el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5, fracción II, inciso a) de la LAC,¹⁵⁸ así como aeronaves destinadas al transporte aéreo privado no comercial, sean mexicanas o extranjeras.

Por otro lado, las RO disponen que las operaciones efectuadas de "*Aviación General, de Estado y militares (...) no cuentan con asignación de horarios*"¹⁵⁹ por lo que "*se registran únicamente con el plan de vuelo en la Comandancia de Terminal 2(...)*"¹⁶⁰

De conformidad con lo mencionado en el apartado anterior "*Sección V.3.1. TRANSPORTISTAS AÉREOS que utilizan el AEROPUERTO para sus operaciones de aterrizaje y despegue*" y las disposiciones de las RO respecto a las operaciones que no necesitan asignación de horarios de aterrizaje y despegue se puede concluir que:

| Acceden al AEROPUERTO por la Asignación de un Horario de Aterrizaje y Despegue | Acceden al AEROPUERTO Registrando Plan de Vuelo |
|--|---|
| Los transportistas que presten servicios de transporte aéreo regular, y no regular que tienen acceso al AEROPUERTO. ¹⁶¹ | <p>Aeronaves del Estado que pueden acceder al AEROPUERTO, es decir,</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Militares. ii) Estado Mayor Presidencial. iii) Otras que autorice la SECRETARÍA y que transporte a secretarios de la Administración Pública Federal, Titular de la Procuraduría General de la República, Mandos de la Policía Federal, Gobernadores¹⁶². |

¹⁵⁷ Artículo 93 del RLA.

¹⁵⁸ Dicha disposición legal se refiere a las aeronaves mexicanas de Estado que son "*las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales.*"

¹⁵⁹ RO, ubicadas en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁶⁰ RO, ubicadas en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁶¹ Artículos 2, fracción II y 93 del RLA.

¹⁶² RO, ubicadas en el folio 0008832 del EXPEDIENTE, en relación con el numeral "TERCERO" del "DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez a partir del 1º de junio de



| | |
|--|--|
| | Aviación general que autorice la SECRETARÍA por transportar diplomáticos a solicitud de la Secretaría de Relaciones Exteriores. ¹⁶³ |
| | Aviación general solicitada por la Presidencia de la Republica. ¹⁶⁴ |
| | Aviación general consistente en Taxi Aéreo del servicio de transporte aéreo nacional no regular (trasladan personas enfermas o lesionadas). ¹⁶⁵ |
| | Privado comercial. |

La LA dispone que *"todos los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles están obligados a permitir su uso y prestar los servicios aeroportuarios y complementarios con que cuentan, en forma prioritaria, a las aeronaves militares; aquéllas que apoyen en casos de desastre; y a las que se encuentren en condiciones de emergencia."*¹⁶⁶

En relación a lo anterior, conforme a la circular obligatoria CO AV-36/15 emitida por la DGAC, la cual es aplicable, entre otros, al AICM y a SENEAM, los sujetos obligados por dicha circular deben prestar los servicios correspondientes de forma prioritaria a la *"aeronave presidencial y de altos mandos militares."*¹⁶⁷ Dicha circular obligatoria presenta una tabla de prioridades, la cual se proporciona a continuación:

Tabla de prioridades señalada en la circular obligatoria CO AV-36/15 de la DGAC:

¹⁶³ RO. para las operaciones de las aeronaves que se indican", el cual fue publicado en el DOF el trece de enero de mil novecientos noventa y cuatro.

¹⁶⁴ RO. ubicadas en el folio 0008832 del EXPEDIENTE, en relación con el artículo 1, fracción II de la circular obligatoria CO SA-30/12 "PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL CON DESTINO U ORIGEN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el diecisiete de mayo de dos mil doce.

¹⁶⁵ RO. ubicadas en el folio 0008832 del EXPEDIENTE, en relación con el artículo 1, fracción I de la circular obligatoria CO SA-30/12 "PROCEDIMIENTO PARA OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL CON DESTINO U ORIGEN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el diecisiete de mayo de dos mil doce.

¹⁶⁶ RO. ubicadas en el folio 0008832

¹⁶⁷ Artículo 49 de la LA.

¹⁶⁸ Numerales 1.1. y 1.2 de la circular obligatoria CO SA-36/15 "QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR PRIORIDAD A LAS OPERACIONES AÉREAS DE LA AERONAVE PRESIDENCIAL Y ALTOS MANDOS MILITARES EN LOS AERÓDROMOS CIVILES." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el veintidós de julio de dos mil quince.

Tabla de Prioridades

| Aeronave transportando a: | Designador | |
|--|------------|-------------|
| | Avión | Helicóptero |
| Primer Mandatario (Presidente de la República) | AP-01 | HP-01 |
| Primera dama (Esposa del Presidente de la República) | AP-02 | HP-02 |
| Secretario de la Defensa Nacional | SDN-01 | SDNH-01 |
| Secretario de Marina | SMX-01 | SMXH-01 |
| Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana | SDN-19 | SDNH-19 |
| Jefe de Estado Mayor General de la Armada de México | SMX-02 | SMXH-02 |

168

V.3.1.2. Acceso de vuelos al AEROPUERTO mediante la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

La función de asignar los horarios de aterrizaje y despegue le corresponde al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, quien, conforme al artículo 63 de la LA, debe hacer dicha asignación de acuerdo a criterios equitativos y no discriminatorios y oyendo la recomendación no vinculante del COH. Cabe señalar que las RO establecen que el horario asignado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, es decir, el espacio de tiempo para aterrizaje y despegue, se define como horario de operación del TRANSPORTISTA AÉREO que opera en el AEROPUERTO.¹⁶⁹

Conforme al artículo 95 del RLA, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe asignar los horarios de aterrizaje y despegue atendiendo a los siguientes criterios: i) eficiencia y seguridad; ii) el horario de operación del aeródromo; iii) los tiempos en plataforma de las aeronaves; iv) capacidad de operación de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios; v) disponibilidad de horarios sin utilizar, y vi) que la solicitud de horarios cumpla con los requisitos establecidos en la normatividad.

En relación a los criterios de eficiencia, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asignará los horarios de aterrizaje y despegue de las aeronaves y las prioridades de turno de las mismas atendiendo a los criterios de: i) transporte regular de pasajeros; ii) transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de pasajeros; iii) transporte regular de carga, y iv) transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento de carga. Si dos o más transportistas aéreos del mismo tipo solicitan que

¹⁶⁸ Numeral 2.1.1 de la circular obligatoria CO SA-36/15 "QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR PRIORIDAD A LAS OPERACIONES AÉREAS DE LA AERONAVE PRESIDENCIAL Y ALTOS MANDOS MILITARES EN LOS AERÓDROMOS CIVILES." emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil el veintidós de julio de dos mil quince.

¹⁶⁹ RO, ubicado en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

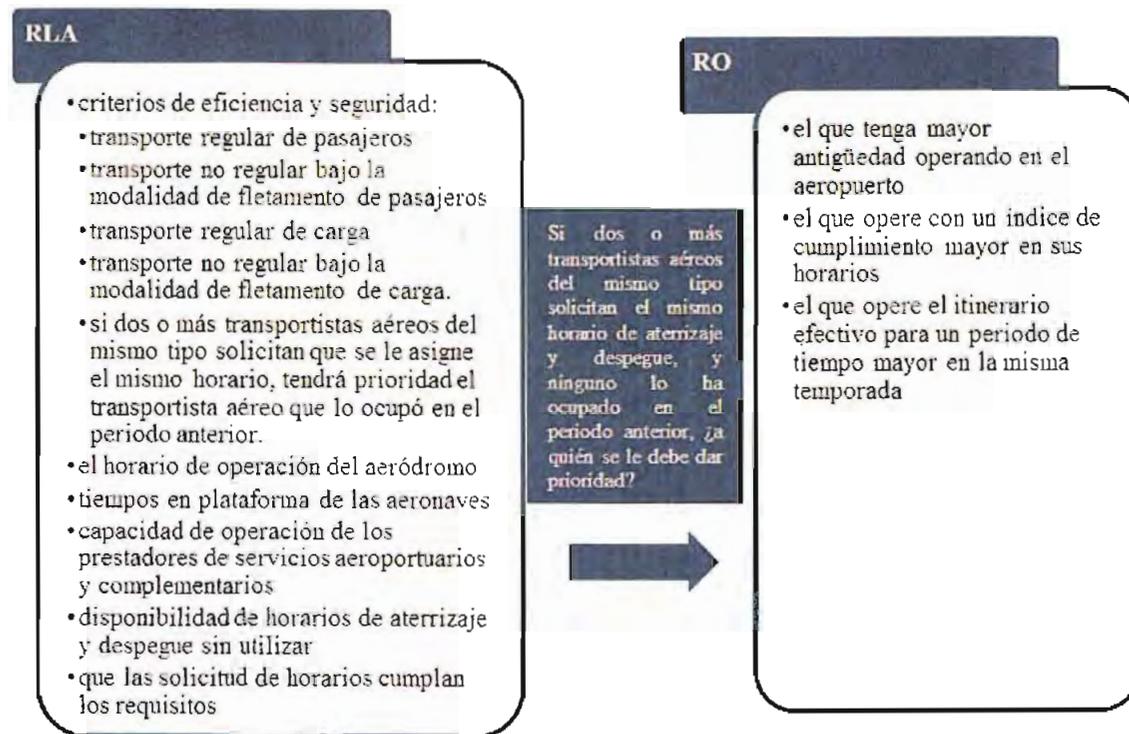


se le asigne el mismo horario, tendrá prioridad el TRANSPORTISTA AÉREO que lo ocupó en el periodo anterior.¹⁷⁰

Ahora bien, las RO establecen que cuando dos o más TRANSPORTISTAS AÉREOS compitan por el mismo horario, éste será asignado al transportista que tenga mayor antigüedad operando en el AEROPUERTO. Si los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la misma antigüedad, el horario será asignado al que tenga un índice de cumplimiento mayor en sus horarios. Finalmente, si tiene el mismo índice de cumplimiento, se asignará el horario al que opere el itinerario efectivo para un periodo más largo en la misma temporada.¹⁷¹

Las prioridades de asignación de horarios de aterrizaje y despegue se resumen en el siguiente esquema:

Prioridades de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO



No obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que en las RO¹⁷² se establece que "los horarios de aterrizaje y despegue que tengan asignados en cualquier horario los

¹⁷⁰ Artículo 95 del RLA

¹⁷¹ Fracción III de las RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁷² Folio 0023828 del EXPEDIENTE. Cabe señalar que dicha disposición está prevista en las RO proporcionadas por DGAC, ya que las RO proporcionadas por el AICM se encuentran incompletas.





transportistas aéreos regulares de carga, anteriores a la fecha de entrada en vigor de las presentes reglas de operación serán respetadas.”

V.3.1.2.1. Tipos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO

El RLA prevé dos tipos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue:

- La asignación que realiza el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO (conforme a los criterios referidos en párrafos arriba, en el numeral 1, de “*Asignación de los horarios de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto*”)¹⁷³. Para efectos del presente DICTAMEN, este tipo de asignación se entenderá como **asignación de temporada**. Esto será analizado a profundidad en la sección “*B. Procedimiento de planeación de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (largo plazo)*” del presente DICTAMEN.
- La asignación que realiza el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO a los transportistas aéreos que requieran horarios de aterrizaje y despegue **adicionales** o diferentes¹⁷⁴ a los que tienen.¹⁷⁵

Cabe señalar que los concesionarios de transporte aéreo requieren autorización de la SECRETARÍA para operar en los horarios que determine por escrito el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, para lo cual deben de presentar las recomendaciones del COH. La SECRETARÍA debe resolver dicha solicitud en un plazo que no exceda de cinco días hábiles contados a partir de aquél en que se hubiera presentado la solicitud. Transcurrido el plazo sin que la SECRETARÍA emita resolución alguna, se considerará otorgada la autorización.¹⁷⁶

V.3.1.2.2. Procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO

Conforme a las RO,¹⁷⁷ existen los siguientes procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO: i) “*Procedimiento de planeación de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (largo plazo)*”; ii) “*Procedimiento de modificación de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (mediano plazo)*”, y iii) “*Procedimiento de cambio de asignación de horarios de aterrizaje y despegue del día de operación (corto plazo)*”.

¹⁷³ Artículo 95 del RLA.

¹⁷⁴ Artículo 96 del RLA.

¹⁷⁵ Para efectos del presente dictamen, este tipo de asignación se entenderá como **asignación de corto y mediano plazo**. Esto será analizado a profundidad en la sección “*C. Modificación de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (mediano plazo)*” del presente dictamen.

¹⁷⁶ Artículo 21 del RLAC

¹⁷⁷ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.





A. Conciliación con los transportistas aéreos¹⁷⁸

Con setenta días de anticipación al inicio de las temporadas verano o invierno el "CCO/ASIGNACIÓN DE SLOTS"¹⁷⁹ emite una circular para convocar a las líneas aéreas regulares en el AEROPUERTO a fin de conciliar los horarios de aterrizaje y despegue correspondientes.

La programación se realiza con base en la asignación de horarios de la temporada anterior que corresponda, es decir, verano con verano e invierno con invierno, siempre considerando y clasificando las solicitudes en: (a) regulares, (b) modificaciones, (c) horarios adicionales, y (d) nuevos horarios. Las "líneas aéreas con inicio de operación, no cuenta con un antecedente histórico de horarios, por lo tanto iniciará su precedencia a partir de la primera conciliación de horarios disponibles".¹⁸⁰

Para el caso de las solicitudes de (a) horarios regulares, las cuales no contemplan cambios, el "CCO/ASIGNACIÓN DE SLOTS" asigna los horarios de aterrizaje y despegue solicitados tomando en cuenta los "horarios históricos"¹⁸¹. Las líneas aéreas informan el detalle del itinerario con la nueva vigencia, la cual es la base para la posterior publicación en la página de internet del AICM.¹⁸²

Para los casos de las solicitudes de (b) modificaciones, (c) horarios adicionales o (d) nuevos horarios, las líneas aéreas deberán presentar sus propuestas al "CCO/ASIGNACIÓN DE SLOTS" y solicitarle una cita. El "CCO/ASIGNACIÓN DE SLOTS" pondrá a consideración del solicitante el horario más cercano a su propuesta comercial tomando en consideración la disponibilidad del AEROPUERTO. Concluido y revisado el proceso de conciliación de los horarios, el resultado se publica en la página de internet del AICM.¹⁸³

B. Procedimiento de planeación de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada ("Horarios de largo plazo").¹⁸⁴

Conforme a las RO, los transportistas y operadores aéreos que requieran que se les asignen horarios de aterrizaje y despegue "para inicio de temporada Verano o Invierno"¹⁸⁵ deben presentar la solicitud "por escrito y/o en forma magnética".¹⁸⁶ De conformidad con el "Anexo C. Instructivo de llenado para solicitud de horarios de aterrizaje y despegue en el AICM".¹⁸⁷ La solicitud antes

¹⁷⁸ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁷⁹ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE. Entiéndase CCO como Centro de Control Operativo (AICM).

¹⁸⁰ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁸¹ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁸² RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁸³ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁴ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁸⁵ Folio 0023828 del EXPEDIENTE. De conformidad con lo señalado en las RO proporcionas por DGAC, información que complementa aquella que la COMISIÓN observó que faltaba en las RO proporcionadas por el AICM.

¹⁸⁶ Folio 0023828 del EXPEDIENTE. De conformidad con lo señalado en las RO proporcionas por DGAC, información que complementa aquella que la COMISIÓN observó que faltaba en las RO proporcionadas por el AICM.

¹⁸⁷ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

97



señalada debe ser presentada “con un mínimo 20 días hábiles de anticipación a la fecha de inicio de sus operaciones.”¹⁸⁸

Es importante señalar que de acuerdo con las RO,¹⁸⁹ la programación se realiza con base en la asignación de horarios de la temporada anterior.

C. Modificación de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (“Horarios de mediano plazo”)

De acuerdo con las RO, el procedimiento de asignación de *mediano plazo* modifica la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (*largo plazo*) e inicia con la presentación de solicitudes por parte de los transportistas aéreos después de terminada la asignación de temporada.¹⁹⁰ Dicha solicitud debe ser presentada al Administrador Aeroportuario con copia al COH “por escrito y/o en forma magnética”¹⁹¹ y se debe de indicar “la ruta que pretende cubrir y el tipo de aeronave que utilizará.” Asimismo, es importante señalar que dentro del procedimiento de *mediano plazo* se incluye el procedimiento de cambios de asignaciones del día de operación (*corto plazo*).

D. Cambio de asignación de horarios de aterrizaje y despegue del día de operación (“Horarios de corto plazo”)¹⁹²

Este procedimiento atañe a aquellos cambios de asignaciones en el día de operación, el cual inicia con la presentación, por parte de los transportistas aéreos, de la “solicitud de modificación de horarios, posteriores al cierre de la planeación del día”. La “Subgerencia de Asignación de Slots” verifica el cumplimiento de los requisitos de recepción y el tipo de movimiento solicitado. Tras lo anterior, consulta la disponibilidad del horario de operación en la “hoja del día” y de haber dicha disponibilidad, solicita la conformidad al transportista para su asignación.¹⁹³

En caso de la “no existencia de disponibilidad de horarios”, la citada Subgerencia “ofrece alternativas” al transportista y solicita su aprobación.¹⁹⁴ Finalmente, registra en la “hoja del

¹⁸⁸ Folio 0023828 del EXPEDIENTE. De conformidad con lo señalado en las RO proporcionas por DGAC, información que complementa aquella que la COMISIÓN observó que faltaba en las RO proporcionadas por el AICM.

¹⁸⁹ Folio 0023828 del EXPEDIENTE. De conformidad con lo señalado en las RO proporcionas por DGAC, información que complementa aquella que la COMISIÓN observó que faltaba en las RO proporcionadas por el AICM.

¹⁹⁰ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹¹ Folio 0023828 del EXPEDIENTE. De conformidad con lo señalado en las RO proporcionas por DGAC, información que complementa aquella que la COMISIÓN observó que faltaba en las RO proporcionadas por el AICM.

¹⁹² RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹³ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁴ Página 3-65 de las RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.





diario”¹⁹⁵ los horarios asignados, la cual se archiva en el expediente de “Solicitudes de Asignación de la Temporada”.¹⁹⁶

V.3.1.2.3. Otras consideraciones para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO

La normatividad existente establece que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, ante toda solicitud de horarios de aterrizaje y despegue, debe observar lo siguiente:

- El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO puede desechar las solicitudes si los transportistas aéreos tienen adeudos vencidos en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea proporcionados en el AEROPUERTO. Dichas solicitudes serán consideradas una vez que los solicitantes regularicen sus pagos.¹⁹⁷
- Si una solicitud de horario de aterrizaje y despegue no puede ser otorgada por disponibilidad, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá ofrecer el horario de aterrizaje y despegue más próximo al que solicitó el TRANSPORTISTA AÉREO, ya sea antes o después del horario originalmente solicitado. Si el TRANSPORTISTA AÉREO que realizó la solicitud pide la información sobre el TRANSPORTISTA AÉREO que ocupa los horarios intermedios el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe proporcionarla.¹⁹⁸

Cabe señalar que de conformidad con lo establecido en las RO,¹⁹⁹ el TRANSPORTISTA AÉREO no deberá solicitar un horario que no pretenda utilizar: si frecuentemente opera horarios distintos a los asignados, perderá sus derechos sobre el horario de aterrizaje y despegue asignado, independientemente de las sanciones que determine la autoridad aeronáutica.

Al respecto, la LA establece que la SECRETARÍA puede imponer una multa de doscientos a un mil salarios mínimos a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que no se sujeten a los horarios autorizados.²⁰⁰

V.3.1.2.4. Consecuencias derivadas de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

Si los TARP realizan operaciones de aterrizaje y/o despegue en el AEROPUERTO sin horarios de aterrizaje y despegue asignados, serán acreedores a las sanciones correspondientes, de conformidad con la normatividad vigente.²⁰¹ Al respecto, la LAC dispone que a los TRANSPORTISTAS AÉREOS se les impondrá una multa de doscientos a mil salarios mínimos por no sujetarse a los horarios

¹⁹⁵ Página 3-65 de las RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁶ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁷ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁸ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁹⁹ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁰⁰ Artículo 87, fracción XII de la LA.

²⁰¹ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.





autorizados.²⁰² A través del procedimiento de demoras se determinan los supuestos en los que los transportistas aéreos no se sujetaron a los horarios de aterrizaje y despegue asignados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, tal y como se detalla a continuación:

A. Procedimiento de calificación de demoras y cancelaciones

Conforme a las RO, se considera que existe demora cuando “el aterrizaje o despegue en las pistas del AICM”²⁰³ se realiza fuera del horario asignado, de acuerdo a la siguiente tolerancia, es decir, los vuelos no deben anticipar su operación más de quince minutos, ni retrasarla más de quince minutos de acuerdo al horario asignado.²⁰⁴

El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe remitir a la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO los registros de los horarios reales de aterrizaje y despegue, así como el comparativo de los horarios reales con los asignados. La COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO, mediante el SUBCOMITÉ DE DEMORAS,²⁰⁵ califica la procedencia de las demoras o cancelaciones de los horarios de aterrizaje y despegue y determina las sanciones aplicables de conformidad con la LAC.²⁰⁶

La calificación de demora es la que se considera para efecto del cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue.²⁰⁷ Todo horario asignado no cumplido, el cual no haya sido cancelado formalmente con una hora de anticipación, será considerado como incumplimiento automáticamente.²⁰⁸

El cumplimiento es un factor para las futuras asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue.²⁰⁹ Lo anterior deriva de las RO, las cuales disponen que cuando dos o más transportistas aéreos soliciten el mismo horario, éste debe ser otorgado al que opere con un índice de cumplimiento mayor.²¹⁰

Conforme a las RO, si frecuentemente los transportistas aéreos operan horarios distintos a los asignados, los transportistas aéreos perderán sus derechos sobre el horario de aterrizaje y despegue asignado, independientemente de las sanciones que determine la Autoridad Aeronáutica.²¹¹

²⁰² Artículo 87, fracción XII de la LAC.

²⁰³ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁰⁴ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁰⁵ El artículo 97 del RLA señala que el COH debe contar con un subcomité de demoras el cual se encarga de “determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, a los responsables y las causas que originen las demoras o cancelaciones de aterrizajes o despegues de aeronaves.” El subcomité de demoras lo preside la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO.

²⁰⁶ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁰⁷ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁰⁸ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁰⁹ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²¹⁰ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE. (Ver apartado subtítulo “Asignación de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO”)

²¹¹ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.





V.3.1.2.5. Otras consecuencias derivadas de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

La operación de los vuelos que utilizan el AEROPUERTO para procedimientos de aterrizaje y despegue se detallará en el apartado subtulado *“Operación de vuelos que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y despegue”*, sin embargo, cabe mencionar que las RO estipulan que a partir del primero de agosto de dos mil uno SENEAM no aceptaría la operación de vuelos que establezcan en sus planes de vuelo horas propuestas de salida que difieran de los horarios de aterrizaje y/o despegue asignados.²¹²

V.3.1.2.6. Cesión de horarios de aterrizaje y despegue

Si un TRANSPORTISTA AÉREO tiene asignado un horario de aterrizaje y despegue puede intercambiar dicho horario con otro transportista o inclusive cederlo. Lo anterior, siempre y cuando ambos transportistas aéreos cumplan los siguientes requisitos: i) se encuentren al corriente en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea que se les haya proporcionado en el aeródromo en cuestión, en este caso el AEROPUERTO; ii) que el transportista al que originalmente se le había asignado el horario, lo hubiera utilizado por lo menos un año antes de la cesión o intercambio y iii) notificar al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de la cesión o intercambio, con noventa y un días de anticipación,²¹³ señalando el horario de que se trate.²¹⁴

V.3.1.2.7. Subasta de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO en condiciones de saturación

Una última forma en la que los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden obtener horarios de aterrizaje y/o despegue, es mediante las subastas, las cuales se llevan a cabo cuando la SECRETARÍA resuelva que el AEROPUERTO se encuentra en condiciones de saturación en campo aéreo.²¹⁵

A. Saturación

Ahora bien, las condiciones de saturación se pueden dar tanto en el campo aéreo como en el edificio terminal.²¹⁶

Se considera que existen condiciones de saturación en el campo aéreo si:

²¹² Artículo 3.1.6. inciso V de los LINEAMIENTOS.

²¹³ RO, ubicada en el folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²¹⁴ Artículo 98 del RLA.

²¹⁵ Artículo 99 del RLA.

²¹⁶ Artículo 100 del RLA.





- En una hora determinada se rebasa el número máximo de operaciones o solicitudes que pueden ser atendidas y esta circunstancia se repite en más de cincuenta y dos ocasiones en el año; o
- Existe demora, de conformidad con las reglas de tránsito aéreo el aterrizaje o despegue de aeronaves, por causas atribuibles al concesionario aeroportuario (en este caso el AICM) y dicha circunstancia se repite en más de cincuenta y dos ocasiones en el año.²¹⁷

El número de aterrizajes y despegues que pueden ser atendidos por cada aeródromo (en este caso el AEROPUERTO) en cada hora son determinados por la SECRETARÍA. Para ello, la SECRETARÍA debe considerar la capacidad de operación del aeródromo (AEROPUERTO), criterios de seguridad y eficiencia de acuerdo con la capacidad de las aeronaves y su programación de vuelos, así como las recomendaciones del COH,²¹⁸ respetando en todo momento las limitaciones del espacio aéreo que determine SENEAM.²¹⁹

Se considera que existen condiciones de saturación en el edificio terminal si:

- En más de veinticinco ocasiones en el año, en una hora determinada, se rebasa el número máximo de pasajeros que pueden ser atendidos por hora en el edificio; o
- Se rechazan solicitudes de aterrizaje o despegue en virtud de que se rebasa el número de pasajeros que pueden ser atendidos.²²⁰

Es importante recalcar que la subasta de horarios de aterrizaje y despegue se puede realizar únicamente en condiciones de saturación del AEROPUERTO de acuerdo con lo siguiente:²²¹

i. Determinación de condiciones de saturación

Conforme al artículo 100 de la RLA la determinación de condiciones de saturación en el AEROPUERTO, o cualquier otro aeródromo, es facultad de la SECRETARÍA. La SECRETARÍA determina que existen condiciones de saturación, por sí o a petición de parte, escuchando previamente a quien cuenta con la concesión o permiso del aeródromo, en el caso del AEROPUERTO al AICM.²²²

La SECRETARÍA notifica al concesionario o permisionario aeroportuario, en el caso del AEROPUERTO al AICM, la resolución en que determina que el aeródromo se encuentra en condiciones de saturación, precisando la hora u horas saturadas, así como si se trata de saturación en campo aéreo o en edificio terminal.²²³ El concesionario o permisionario aeroportuario, en el

²¹⁷ Artículo 100 del RLA.

²¹⁸ Artículo 94 del RLA.

²¹⁹ Artículo 94 del RLA.

²²⁰ Artículo 100 del RLA.

²²¹ Artículo 99 del RLA.

²²² Artículo 100 del RLA.

²²³ Artículo 101 del RLA.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

caso del AEROPUERTO al AICM, deberá publicar dicha resolución en el DOF dentro de los quince días hábiles siguientes a la notificación.²²⁴ La determinación de saturación surte efectos a partir del día siguiente de su publicación en el DOF.²²⁵

B. Circunstancias para subastar horarios de aterrizaje y despegue bajo condiciones de saturación del campo aéreo

Para que proceda la subasta, la SECRETARÍA debe declarar condiciones de saturación en campo aéreo en horarios específicos y, a partir de que surta efectos dicha resolución, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe asignar los horarios de aterrizaje y despegue considerando lo establecido en los artículos 95 y 96 del RLA²²⁶ y aplicando lo siguiente:

iii. Procedimiento de subasta conforme a la fracción I del artículo 99 del RLA

Durante los primeros cuatro años, contados a partir de que surta efectos la resolución de declaratoria de saturación en el campo aéreo, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO deberá: *"retirar a los transportistas aéreos los horarios de aterrizaje o despegue que durante el año anterior, por causas imputables a ellos, no hubieran utilizado en una proporción igual o mayor al 85% o hubieren tenido demoras en un 15% o más"*²²⁷.

Los horarios de aterrizaje y despegue que se retiren junto con otros horarios de aterrizaje y despegue que se vuelvan disponibles²²⁸ deberán subastarse dentro de los quince días hábiles siguientes por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y asignarse exclusivamente con base en la propuesta económica de quienes participen en la subasta.²²⁹ Cabe señalar que solamente pueden participar en las subastas los transportistas aéreos que no tengan adeudo en el pago de las contraprestaciones por los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea que le han sido proporcionados en el aeródromo correspondiente.²³⁰

²²⁴ Artículo 101 del RLA.

²²⁵ Artículo 101 del RLA.

²²⁶ Ver apartado subtítulado "Asignación de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO."

²²⁷ Artículo 99, fracción I, inciso (a) del RLA.

²²⁸ Dichos horarios se pueden volver disponibles porque fueron renunciados por los transportistas aéreos o porque fueron retirados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO por adeudos en el pago de servicios aeroportuarios o a la navegación aérea.

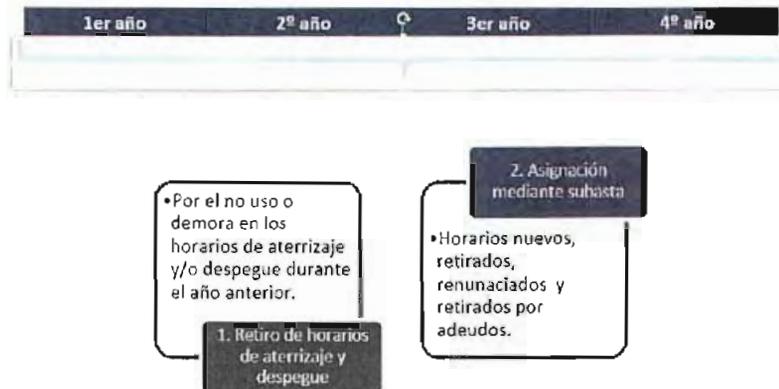
²²⁹ Artículo 99 del RLA.

²³⁰ Artículo 99, fracción I, inciso (c) del RLA.



*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN MEDIANTE SUBASTA DURANTE LOS PRIMEROS CUATRO AÑOS SIGUIENTES A QUE SURTA EFECTOS LA DECLARATORIA DE SATURACIÓN



C. Procedimiento de subasta conforme a la fracción II del artículo 99 del RLA

Si transcurridos tres años las condiciones de saturación se mantienen, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe retirar *“el primer mes de cada año, a partir del cuarto, un 10% de los horarios de aterrizaje y despegue que tenga asignado cada transportista aéreo en la hora u horas saturadas.”*²³¹ Para ello, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO tiene que informar a los transportistas aéreos que tienen horarios asignados en las horas saturadas, el número de horarios que se les va a retirar, para que cada TRANSPORTISTA AÉREO indique por escrito los horarios que prefiere que se les retiren, dentro del horario saturado.²³² Si dentro de un plazo máximo de treinta días naturales, los transportistas aéreos no señalan los horarios que prefieren que se les sea retirado, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO los determinará y lo notificará al TRANSPORTISTA AÉREO correspondiente.²³³

El retiro se llevará a cabo después de trescientos sesenta y cinco días contados a partir de que se les notifique el número de horarios que serán retirados.²³⁴ Los horarios retirados de esta manera, deberán ser asignados por subasta, la cual se llevará a cabo entre los días ciento veinte y ciento ochenta dentro de los trescientos sesenta y cinco días referidos anteriormente.²³⁵ Los horarios

²³¹ Artículo 99, fracción II, inciso (a) del RLA.

²³² Artículo 99, fracción II, inciso (b) del RLA.

²³³ Artículo 99, fracción II, inciso (c) del RLA.

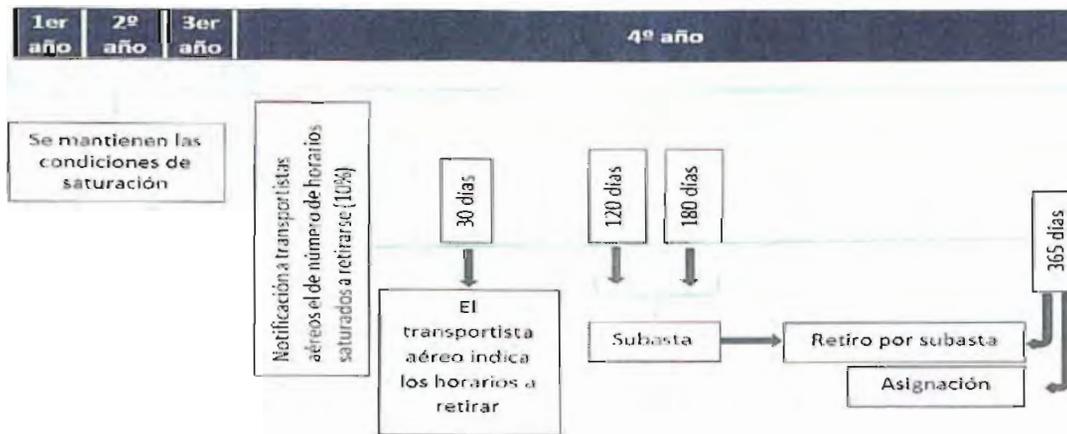
²³⁴ Artículo 99, fracción II, inciso (d) del RLA.

²³⁵ Artículo 99, fracción II, inciso (e) del RLA.



asignados por subasta entran en vigor a partir del día siguiente a que transcurra el plazo de trescientos sesenta y cinco días.²³⁶

PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN MEDIANTE SUBASTA CUANDO SE MANTIENEN LAS CONDICIONES DE SATURACIÓN TRANSCURRIDOS TRES AÑOS DE LA DECLARATORIA DE SATURACIÓN EN CAMPO AÉREO



Los horarios asignados mediante subasta en términos de lo antes expuesto, únicamente pueden ser retirados durante los cuatro años siguientes por las siguientes causas:²³⁷

- No uso del horario en una porción igual o mayor al 85% o demoras en un 15% o más, por causas imputables a los transportistas aéreos.
- No uso del horario dentro del primer mes de su inicio de vigencia y por lo menos durante los tres meses subsecuentes.

VI. AGENTES ECONÓMICOS y Autoridades que participan en el MERCADO INVESTIGADO

En el presente apartado se expondrá la información contenida en el EXPEDIENTE que permite identificar a los principales AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO, los cuales son:

- En el mercado de servicios aeroportuarios necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el concesionario del AEROPUERTO;
- En el mercado de los servicios de transporte aéreo los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS que han utilizado y/o utilizan el AICM para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue en el AEROPUERTO.

²³⁶ Artículo 99, fracción III, inciso (e) del RLA.

²³⁷ Artículo 99 del RLA.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Al respecto, cabe precisar que entre los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS, se describirán: i) Grupos de interés económico que son AGENTES ECONÓMICOS en este mercado y ii) TRANSPORTISTAS AÉREOS que son AGENTES ECONÓMICOS en este mercado.

VI.1. Grupos de interés económico que participan en el MERCADO INVESTIGADO.

La complejidad de las relaciones jurídicas, comerciales e industriales de los tiempos actuales ha provocado la sofisticación corporativa en la conducción de los negocios societarios. Por razones de eficiencia, viabilidad y estrategia comercial, vemos hoy que una persona moral requiere crear otras personas jurídicas que coadyuvarán y ejecutarán los actos jurídicos necesarios para la consecución de objetivos y resultados. Estas formas de conductas y combinaciones corporativas típicamente reciben el nombre de grupos económicos.

Si bien dentro de un grupo económico existen diversas personas jurídicas con personalidad jurídica propia, la finalidad del grupo es común y unitaria, las funciones específicas que realiza cada uno de los miembros del grupo económico está determinada por la consecución de objetivos comunes, típicamente establecidos por un coordinador central denominado firma matriz o controladora.

En el sistema jurídico mexicano la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha abordado el tema de los grupos económicos y ha establecido lo siguiente:

“Es factible hablar de un grupo económico cuando un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, entre otras, tiene intereses comerciales y financieros afines y coordinan sus actividades para lograr el objetivo común, o bien, se unen para la realización de un fin determinado, en aras de obtener dichos intereses comerciales y financieros comunes. (...)

(...) Las doctrinas de la personalidad jurídica distinta a la de los socios han ido cambiando como respuesta a la necesidad fundamental de establecer un control legal efectivo sobre las grandes corporaciones que dominan el sistema económico.²³⁸ Estas corporaciones no son conducidas por una sola corporación o entidad, sino colectivamente por la coordinación de actividades de múltiples empresas interrelacionadas bajo un control común.²³⁹

En ese sentido, puede ocurrir que aun cuando existiera una relación económica entre diversas entidades comerciales componedoras de un grupo económico determinado, ello no implica que forzosamente todas ellas estén involucradas en la totalidad de las actividades realizadas por el grupo. En otras palabras, es posible que algunos componentes de un grupo económico determinado, en razón de sus funciones, no tengan injerencia o ni siquiera conocimiento de algunas políticas o actividades desarrolladas por el resto de los componentes de dicho grupo, o bien que dos o más componentes realicen acciones u omisiones conjuntas lícitas o ilícitas que no involucren en nada al resto del mismo.

²³⁸ “Phillip I. Blumberg. ‘The Corporate Entity in an Era of Multinational Corporations’. Delaware Law School of Widener University. Spring, 1990, p. 15.” Cita del documento original.

²³⁹ “Ibidem, p. 44.” Cita del documento original.





(...) Para considerar que existe un grupo económico y que puede tener el carácter de agente económico para efectos de la Ley Federal de Competencia Económica, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, coordina las actividades del grupo para operar en los mercados y, además, puede ejercer una influencia decisiva o control sobre la otra, ya sea de iure o de facto.

El control de iure puede darse de diversas formas, entre otras cuando:

- a) Una persona adquiere la mayoría de las acciones de una empresa.²⁴⁰
- b) Existe la facultad de dirigir o administrar a otra en virtud de un contrato, convenios de abastecimiento de largo plazo, el otorgamiento de créditos o cuando una parte importante de los ingresos de una empresa dependan de la venta de los productos de otra;
- c) Se tiene la capacidad o derecho de designar la mayoría de los miembros del consejo de administración u órgano equivalente de otra;
- d) Existe la capacidad o el derecho de designar director, gerente o factor principal de la otra; o
- e) Tenga vínculos por parentesco consanguíneo o afinidad en una o diversas personas morales.

Por otro lado, el análisis del control de facto debe atender no sólo al nivel de participación accionaria cuando ningún socio tiene mayoría absoluta, sino también a la posibilidad de que un socio minoritario pueda obtener mayoría en las asambleas dado el nivel de asistencia; la posición de los otros accionistas (dispersión, vínculos de tipo estructural, económico o familiar con el accionista principal); y el interés financiero.

De ahí que sea necesario acreditar previa y fehacientemente la participación de todos y cada uno de los componentes de un grupo económico determinado en la actividad irregular, para determinar que efectivamente éste en su totalidad es responsable de tales actividades, pues si a alguno de ellos no puede comprobársele su participación y, por ende, su responsabilidad en la actividad ilícita de que se trate, no tiene por qué involucrarse sólo por formar parte de dicho grupo. [Énfasis añadido]²⁴¹

De la transcripción anterior se pueden desprender las siguientes conclusiones:

- Una persona moral puede requerir, para alcanzar su objeto o finalidad societaria, la creación de otras personas jurídicas (i.e. subsidiarias, alianzas, coinversiones, etcétera) que

²⁴⁰ Esto se puede dar cuando una persona, directa o indirectamente, es tenedora o titular de acciones o partes sociales, con pleno derecho a voto, que representen más del 50% del capital social de otra persona; o bien, cuando no exista una persona tenedora de más del 50% del capital social de otra persona, pero tiene acciones o partes sociales, con derecho a pleno voto, directa o indirectamente, y no hay otro accionista o socio con el mismo derecho, es decir, derecho pleno a voto, que representen una proporción del capital social igual o mayor a la que representen las acciones o partes sociales de que sea tenedora o titular la primera (control de facto).

²⁴¹ Dichas consideraciones fueron establecidas en la resolución de los amparos en revisión 169/2007, 172/2007, 174/2007, 418/2007 y 168/2007.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

coadyuvarán y ejecutarán los actos jurídicos necesarios para la consecución de objetivos y resultados.

- Un grupo económico es una forma de participación en la actividad económica caracterizada por ser un conjunto de personas físicas o morales, entidades o dependencias, o el resultado de la interacción de éstas, con intereses económicos afines y que coordinan sus actividades para alcanzar un objetivo común, o bien que se unen para la realización de un fin determinado, en aras de satisfacer dichos intereses comerciales y financieros comunes.
- Adicionalmente al elemento de finalidad e intereses comunes, es necesario acreditar un elemento de control entre los miembros del grupo para hablar de la existencia de un grupo económico. Es decir, se debe analizar si una persona, directa o indirectamente, ejerce o puede ejercer influencia sobre el actuar de otro de los miembros o del grupo entero y realizar funciones de coordinación.
- Para efectos de la LFCE los grupos económicos son considerados agentes económicos, por tratarse de una forma de participación en la actividad económica del país.
- Cuando existe un grupo de interés económico, la autonomía jurídica formal de las personas jurídicas que lo integran, dada por el orden jurídico a partir del otorgamiento de personalidad jurídica, carece de contenido material pues los intereses del grupo prevalecen sobre los intereses de cada uno de los miembros considerados individualmente. No obstante, es necesario acreditar la participación individual en las conductas que se investigan o en los hechos materia de la investigación.

VI.1.1. Grupo de interés económico que participa en el mercado de servicios aeroportuarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue, el concesionario del AEROPUERTO

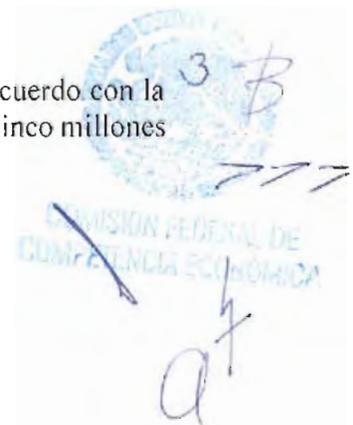
Atendiendo al criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y conforme a la información que a continuación se presenta, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que GACM, AICM y SACM conforman un grupo de interés económico al que se denominará como GRUPO AEROPORTUARIO el cual participa en el mercado de servicios aeroportuarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue, como concesionario del AEROPUERTO. Lo anterior, debido a que, derivado de la estructura accionaria de las sociedades que forman parte de GRUPO AEROPORTUARIO, GACM tiene control sobre AICM y SACM. Lo anterior se desprende de la siguiente información que obra en el EXPEDIENTE.

VI.1.1.1. GACM

GACM es una sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas. De acuerdo con la información proporcionada por GACM, dicha sociedad está compuesta de sesenta y cinco millones quinientos setenta y seis mil quinientas catorce (65'576,514) acciones.

Composición y distribución accionaria de GACM²⁴²

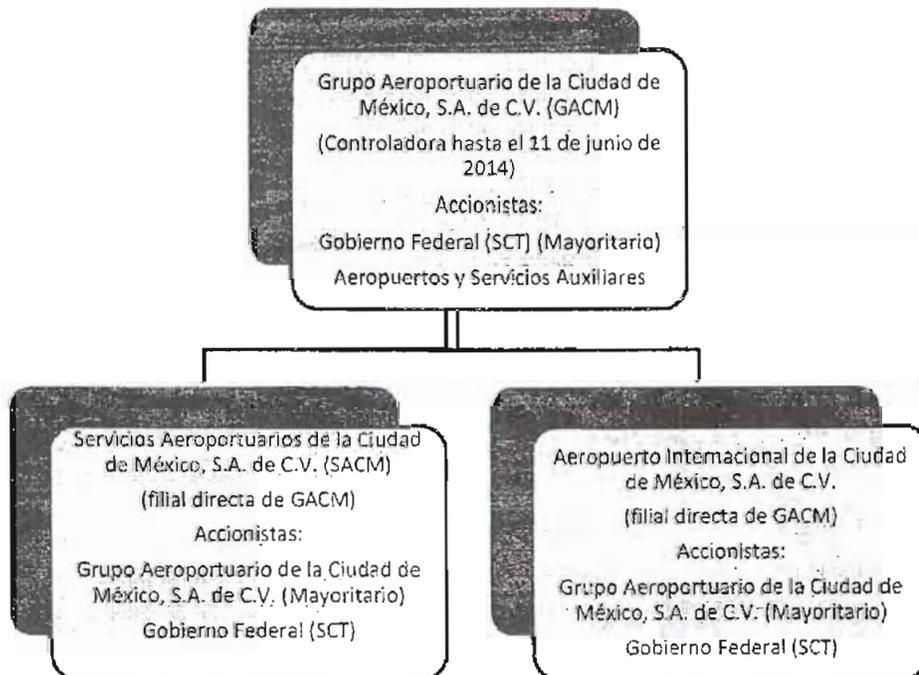
²⁴² Folio 0002283 del EXPEDIENTE.



| Accionistas | SERIE A | CLASE I | PORCENTAJE |
|---|---------|------------|------------|
| Gobierno Federal por conducto de la SCT | | 65,576,513 | 99.999% |
| Aeropuertos y Servicios Auxiliares | | 1 | 0.001% |
| Total | | 65,576,514 | 100% |

El Gobierno Federal, por conducto de la SCT es titular del 99.999% de las acciones y ASA es titular del 0.001% de las acciones restantes.

GACM tiene como sociedades afiliadas a SACM y al AICM como a continuación se muestra en el siguiente organigrama corporativo del GRUPO AEROPORTUARIO:²⁴³



VI.1.1.2. Control de GACM sobre SACM

GACM ejerce control sobre SACM de conformidad con el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y con base a la siguiente información:

²⁴³ Folio 0008545 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Composición y distribución accionaria de SACM²⁴⁴

| ACCIONISTA | NÚMERO DE ACCIONES | SERIE | CLASE | VOTOS | % |
|---|--------------------|-------|-------|--------|--------|
| Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. | 49,999 | A | I | 49,999 | 99.999 |
| Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes | 1 | A | I | 1 | 0.001 |
| TOTAL | 50.000 | A | I | 50,000 | 100 |

SACM es una sociedad mercantil mexicana con cincuenta mil (50,000) acciones. GACM tiene el 99.999% de dichas acciones y el Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos es titular del 0.001%.

El acta constitutiva de SACM dispone que *"todas las acciones ordinarias conferirán iguales derechos y obligaciones a sus tenedores"*²⁴⁵ y que *"cada acción tendrá derecho a un voto en las Asambleas de Accionistas."*²⁴⁶ GACM posee 99.999% de las acciones, por lo que ejerce control sobre SACM.

De acuerdo a lo anterior y de conformidad con lo establecido por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, GACM tiene el control sobre AICM y SACM, por lo que se puede concluir que GACM, AICM y SACM forman parte de un grupo de interés económico, GRUPO AEROPORTUARIO.

VI.1.1.3. Control de GACM sobre AICM

GACM ejerce control sobre AICM de conformidad con el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y en base a la siguiente información:

²⁴⁴ Folio 0008546 del EXPEDIENTE.

²⁴⁵ Folio 0008730 del EXPEDIENTE.

²⁴⁶ Folio 0008739 del EXPEDIENTE.



Composición y distribución accionaria de AICM²⁴⁷

| ACCIONISTA | ACCIONES | | | |
|---|-----------|------------|------------|--------|
| | Serie «A» | | Votos | % |
| | Clase I | Clase II | | |
| Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. | 49,999 | 64,576,514 | 64,626,513 | 99.999 |
| Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes | 1 | -- | 1 | 0.001 |
| TOTAL | 50,000 | 64,576,514 | 64,626,514 | 100 |

AICM es una sociedad mercantil mexicana con sesenta y cuatro millones seiscientos veintiséis mil quinientos catorce (64'626.514) acciones. GACM tiene el 99.999% de dichas acciones y el Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos es titular del 0.001%.

El acta constitutiva de AICM dispone que *"todas las acciones ordinarias conferirán iguales derechos y obligaciones a sus tenedores"*²⁴⁸ y que *"cada acción tendrá derecho a un voto en las Asambleas de Accionistas."*²⁴⁹ GACM posee 99.999% de las acciones, por lo que ejerce control sobre el AICM.

Asimismo, cabe recordar que el Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos (titular del 0.001% de las acciones del AICM) también es accionista mayoritario de GACM.

De conformidad con la información antes presentada, GACM ejerce control del 100% sobre el AICM, pues es accionista mayoritario con 99.999% de participación en las acciones del AICM. Adicionalmente, el Gobierno Federal es accionista mayoritario de GACM, por lo que se concluye que el Gobierno Federal ejerce control sobre AICM.

VI.1.1.4. Actividad económica y comercial de GRUPO AEROPORTUARIO

La actividad principal de GACM consiste en *"adquirir acciones, intereses o participaciones en sociedades de naturaleza privada o sociedades de participación estatal, ya sea como fundador o mediante adquisición de acciones o participaciones en sociedades ya establecidas, dedicadas a la administración, operación incluyendo la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios"*

²⁴⁷ Folios 0008546 al 0008547 del EXPEDIENTE.

²⁴⁸ Folio 0008640 del EXPEDIENTE.

²⁴⁹ Folio 0008648 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

y comerciales, construcción y/o explotación de aeródromos civiles en términos de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento (...)”²⁵⁰ Es decir, GACM detenta acciones de sociedades, como el AICM, que se dedican a la administración, operación, construcción y/o explotación de aeródromos civiles.

Por otro lado, la actividad económica y comercial del AICM consiste en “llevar a cabo, la administración, operación, construcción y/o explotación de uno o varios aeródromos civiles y aeropuertos ubicados en la Ciudad de México, Distrito Federal, así como prestar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, así como servicios auxiliares y especiales necesarios para la explotación de dichos aeropuertos (...)”²⁵¹. Para poder llevar a cabo dicha actividad, el AICM cuenta con título de concesión para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción del AEROPUERTO.²⁵²

Por último, SACM se dedica a “proporcionar toda clase de servicios de asesoría de carácter técnico, de ingeniería, administrativo, financiero, de procesamiento y control de datos, de supervisión, o de organización de mercadotecnia en general, en la administración, operación construcción y/o explotación de aeródromos civiles.”²⁵³

VI.1.1.5. Título de concesión AICM

La SHCP, previa opinión favorable de la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento en su sesión del cuatro de febrero de mil novecientos noventa y ocho, autorizó la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria AICM.

AICM se constituyó conforme a las leyes mexicanas como una sociedad anónima de capital variable, según consta en la escritura pública número cuarenta y cuatro mil trescientos treinta y nueve del veintiocho de mayo de mil novecientos noventa y ocho, otorgada ante la fe del licenciado Emiliano Zubiría Maquco, Notario Público número veinticinco del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó inscrito el veinticinco de junio de mil novecientos noventa y ocho bajo el folio mercantil doscientos treinta y ocho mil quinientos setenta y siete, del Registro Público de la Propiedad y del Comercio de México, Distrito Federal.

El objeto social de AICM consiste principalmente en la administración, operación, construcción y explotación de un aeropuerto y la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, cuyas acciones representativas del capital social (todas excepto una acción) son propiedad de la empresa de participación estatal mayoritaria GACM.

El veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho el Gobierno Federal, por conducto de la SECRETARÍA otorgó en favor de AICM concesión para: i) administrar, operar y explotar el AEROPUERTO y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el mismo, y ii) usar, explotar y

²⁵⁰ Folio 0005842 del EXPEDIENTE.

²⁵¹ Folio 0009078 del EXPEDIENTE.

²⁵² Folio 0009110 del EXPEDIENTE.

²⁵³ Folio 0008546 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

aprovechar los Bienes Concesionados en términos de la Ley General de Bienes Nacionales, con una vigencia de cincuenta años a partir del primero de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.

En términos de la condición veintitrés del título de concesión, los términos establecidos en la misma, podrían modificarse por la SECRETARÍA a fin de ajustar sus términos al proceso de apertura a la inversión en el sistema aeroportuario mexicano.

En virtud de lo anterior, en fecha catorce de noviembre de dos mil se modificaron íntegramente las condiciones y anexos del citado título de concesión, a través de la modificación a la concesión, para quedar de la siguiente manera:

| Modificación a la Concesión | | | |
|-----------------------------|---|---------------------------|--|
| Capítulo | Denominación | Contenido | Descripción |
| I | Definiciones | | |
| II | Objeto, alcances y régimen inmobiliario | Objeto de la concesión | - Tiene como objeto: i) la administración, operación y explotación y, en su caso, llevar a cabo construcciones a fin de prestar servicios en el AEROPUERTO, y ii) usar, explotar y aprovechar los bienes de dominio público, incluidas sus construcciones, con excepción de las instalaciones destinadas a la prestación de los servicios relacionados con combustible. -Se especifica que la concesión no otorga derechos de exclusividad al concesionario respecto de la zona de protección aérea. -El concesionario debe solicitar al Gobierno Federal seguir los procedimientos necesarios para que le restituyan sus derechos, en el caso de que pierda el derecho de uso de los bienes de dominio público concesionados, por causas ajenas a él. |
| | | Clasificación y categoría | El AEROPUERTO se clasifica como aeródromo internacional de servicio público, terrestre con categoría "(OACI) 4E, (CREI) IX Y (IFR) PA1" ²⁵⁴ . |
| | | Régimen inmobiliario | El concesionario para cumplir con el objeto de la concesión puede celebrar los siguientes actos: i) otorgar el uso y dar en arrendamiento |

²⁵⁴ Folio 0009177 del EXPEDIENTE.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | |
|-----|-----------------------|-----------------------|--|
| | | | superficies incluidas en la infraestructura aeroportuaria y otorgar derechos de uso o de paso sobre dichas superficies a efecto de prestar, por sí o por conducto de terceros, los servicios aeroportuarios y complementarios, y ii) dar en arrendamiento u otorgar el uso o derechos de paso a terceros sobre ciertas áreas de la infraestructura aeroportuaria, a fin de que terceros presten servicios comerciales en el AEROPUERTO. |
| | | Servicios | <p>En la modificación a la concesión se incluyen la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en el AEROPUERTO, ya sea directamente por el concesionario o por conducto de terceros, con excepción de los servicios relativos al combustible.²⁵⁵</p> <p>En ese sentido, el concesionario es responsable de que el AEROPUERTO cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios que requiera de acuerdo con su clasificación y categoría.</p> <p>Los terceros que presten los servicios aeroportuarios y complementarios en el AEROPUERTO serán solidariamente responsables con el concesionario frente al Gobierno Federal.</p> |
| III | Legislación aplicable | Legislación aplicable | <p>La administración, operación, explotación, y en su caso construcciones que se realicen en el AEROPUERTO se sujetan enunciativa y no limitativamente, a la siguiente legislación:</p> <p>-Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</p> |

²⁵⁵ De acuerdo con el numeral 2.4.2 del Capítulo II "Objeto, Alcances y Régimen Inmobiliario" de la "MODIFICACIÓN A LA CONCESIÓN OTORGADA EL 29 DE JUNIO DE 1998 POR EL GOBIERNO FEDERAL A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA POR SU TITULAR, LICENCIADO CARLOS RUIZ SACRISTÁN, EN FAVOR DE AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., REPRESENTADA POR SU DIRECTOR GENERAL, SEÑOR ROBERTO CANOVAS THERIOT, A QUIENES EN LO SUCESIVO SE LES DENOMINARÁ COMO LA SECRETARÍA Y EL CONCESIONARIO RESPECTIVAMENTE, (...)". ASA es el encargado de prestar en el AEROPUERTO los servicios consistentes en el almacenamiento, distribución, suministro, succión y abastecimiento de combustible de los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo usuarios del AEROPUERTO, por lo que ni la concesionaria ni terceros pueden prestar dichos servicios hasta en tanto la SECRETARÍA determine lo contrario.



Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | |
|----|---|--|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> -LA -Tratados internacionales -Acuerdos interinstitucionales -Código Civil Federal -Código Federal de Procedimientos Civiles -Código de Comercio -Ley de Vías Generales de Comunicación -LAC -Ley General de Bienes Nacionales -Ley Federal de Procedimiento Administrativo -Ley Federal sobre Metrología y Normalización -LFCE -Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y sus reglamentos -Demás prevenciones técnicas y administrativas aplicables en la materia que dicte la SECRETARÍA. |
| | | Derechos reales | Por virtud de la concesión no se crean en favor del concesionario derechos reales sobre los bienes concesionados. |
| IV | Límites, vigencia e inicio de operaciones | Límites a los derechos de la concesión | El concesionario no puede usar, aprovechar o explotar los bienes concesionados para fines diversos a su objeto salvo que cuente con la autorización de la SECRETARÍA. |
| | | Vigencia | De acuerdo con la modificación a la concesión, los derechos que otorga la concesión iniciaron su vigencia el primero de noviembre de mil novecientos noventa y ocho y estarán en vigor por un periodo de doce años, contados a partir de dicha fecha. |
| | | Inicio de operaciones | El concesionario iniciará operaciones en el AEROPUERTO a más tardar el primero de noviembre de mil novecientos noventa y ocho, debiendo de dar aviso de dicha circunstancia a |

[Handwritten signatures and stamps]

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | |
|---|-------------------------|--|---|
| | | | la SECRETARÍA, cuando menos tres días después de dicho inicio. ²⁵⁶ |
| | | Contratos existentes | <p>-ASA cedió a AICM los derechos y obligaciones derivados de los contratos de prestación de servicios y de arrendamiento de superficies ubicadas dentro del AEROPUERTO.</p> <p>- AICM se compromete a seguir cumpliendo con las obligaciones a cargo de ASA establecidos en los contratos de prestación de servicios y de arrendamiento.</p> <p>-AICM se obliga a mantener y a sacar a ASA en paz y a salvo de cualquier reclamación que los proveedores tengan por violaciones a los términos y condiciones, a partir de la fecha en que la cesión mencionada surta sus efectos.</p> <p>El AICM dará aviso a la SECRETARÍA de aquellos casos en que considere que no se satisfacen los requisitos para terceros continúen prestando servicios en el AEROPUERTO.</p> |
| V | Prestación de servicios | de Equidad en la prestación de los servicios | El AICM es responsable de que los servicios se presten a los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio. |
| | | Estándares de eficiencia y seguridad | <p>Los estándares de seguridad, eficiencia y calidad se especifican en el "anexo 3".</p> <p>Dichos estándares los actualiza y modifica la SECRETARÍA cada cinco años, en conjunto con el Plan Maestro de Desarrollo.</p> |
| | | Relación con autoridades | El AICM debe permitir el acceso y uso sin costo alguno a las autoridades federales que se mencionan en el "Plano 1". ²⁵⁷ |
| | | Servicios a la Navegación aérea | El AICM está obligado a contar con los servicios a la navegación aérea que se requieren. |

²⁵⁶ Folio 0009182 del EXPEDIENTE.

²⁵⁷ Folio 0009183 del EXPEDIENTE.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | |
|-----|---|------------------------------|---|
| | | | El AICM puede contratar con terceros aquellos servicios a la navegación aérea que no estén reservados al Estado. |
| VI | Programa Maestro de Desarrollo, modernización y mantenimiento | Programa maestro | -Debe contener los requerimientos mínimos de inversión. -Incluir requerimientos mínimos de inversión, en caso de que se fijen bases de regulación tarifaria. Cualquier solicitud de modificación debe justificarse con proyecciones de demanda de pasajeros, carga y operaciones y con aquellas variables tomadas en cuenta para su elaboración, sin que dicha modificación limite expectativas de crecimiento y desarrollo del AEROPUERTO. |
| | | Infraestructura | El AEROPUERTO debe contar con la infraestructura, instalaciones, equipo y señalización necesarios que reúnan los requisitos técnicos y operacionales mínimos para garantizar la segura y eficiente operación del mismo y de las aeronaves de acuerdo a la categoría que mantenga. |
| | | Obras | Toda obra mayor de construcción, reconstrucción o ampliación del AEROPUERTO deberá ser consistente con el Programa Maestro de Desarrollo y deberá ser llevada a cabo con estricto apego a un proyecto ejecutivo previamente aprobado por la SECRETARÍA. |
| | | Conservación y mantenimiento | El AICM debe conservar y mantener el AEROPUERTO en condiciones óptimas. |
| VII | Operación seguridad | Operación | La operación del AEROPUERTO queda sujeta a las reglas de operación que autorice la SECRETARÍA. |
| | | ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO | El AICM deberá notificar a la SECRETARÍA dentro de los cinco días siguientes a la fecha de inicio de vigencia de la concesión, el nombramiento del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO. |
| | | COH | |

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | |
|------|-------------------------|--------------------------------------|---|
| | | Comisión consultiva | El AICM debe constituir la Comisión consultiva, la cual tiene por objeto coadyuvar en la promoción del AEROPUERTO y emitir recomendaciones en el ámbito de sus atribuciones. |
| | | Seguridad | La vigilancia interna del AEROPUERTO es responsabilidad del AICM, quien debe contar con un Comité Local de Seguridad y un Programa Local de Seguridad, emitido por dicho Comité. |
| | | Modalidades | El AICM debe acatar las modalidades que imponga la SECRETARÍA en la operación del AEROPUERTO y en la prestación de los servicios para atender necesidades derivadas del caso fortuito y fuerza mayor. |
| VIII | | Tarifas | El AICM cobrará tarifas que por la prestación de los servicios le autorice la SHCP, con la participación que le corresponda a la SECRETARÍA, siempre y cuando conserve su carácter de Empresa de Participación Estatal Mayoritaria. |
| IX | Contraprestación | Contraprestación al Gobierno Federal | El AICM deberá pagar una contraprestación por el costo de oportunidad que representa haber recibido la concesión de la infraestructura como negocio en marcha. En tanto el concesionario sea una entidad paraestatal la contraprestación se cubrirá anualmente de acuerdo con la cantidad que la SECRETARÍA determine, lo cual está sujeto a que cuenten con disponibilidad presupuestaria en el año que corresponda. |
| | | Derechos | A partir del otorgamiento de la concesión, el AICM cubrirá al Gobierno Federal los derechos que por el uso, explotación y aprovechamiento de los bienes concesionados |
| X | Disposiciones generales | Protección ambiente al | El AICM debe cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como tratados internacionales aplicables, en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente. |

3

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

777



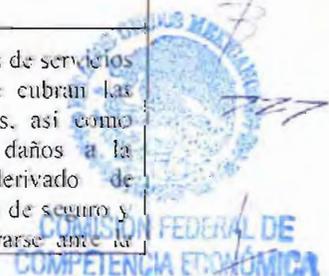
Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | |
|------------------------------------|---|
| Verificaciones | La SECRETARÍA verificará el cumplimiento de las disposiciones de la LA, el RLA y demás disposiciones aplicables, para lo cual el concesionario permitirá el acceso a sus instalaciones a los verificadores de la SECRETARÍA. |
| Solidaridad | AICM y GACM responderán solidariamente frente a la SECRETARÍA respecto de las obligaciones que se contienen en cada una de las concesiones otorgadas a dichas sociedades. El incumplimiento de las obligaciones a cargo de AICM bajo la concesión será causal de revocación. |
| Información contable y estadística | El AICM se obliga a mantener en sistemas automatizados los registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos aeroportuarios, incluidos volúmenes, maniobras, frecuencia de los servicios, indicadores de eficiencia y productividad en general, y a darlos a conocer a la SECRETARÍA. |
| Nacionalidad | En caso de que participe inversión extranjera en el capital social del AICM, este último se compromete expresamente a no invocar la protección de gobierno extranjero alguno, bajo la pena de perder los derechos objeto de la concesión en beneficio de la Nación Mexicana. |
| Responsabilidades | El AICM responderá directamente ante la SECRETARÍA del cumplimiento de las obligaciones asumidas bajo la concesión, incluso aquellas derivadas de la celebración de contratos con terceros, así como de los daños que, con motivo de la administración, operación explotación y en su caso construcción, se causen a los bienes concesionados o a terceros usuarios del AEROPUERTO. |
| Seguros | El concesionario y los prestadores de servicios deben contratar las pólizas que cubran las indemnizaciones correspondientes, así como los seguros que amparen los daños a la infraestructura aeroportuaria derivado de desastres naturales. Los contratos de seguro y sus renovaciones deberán registrarse ante la |





Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | |
|------------------------------------|---|
| | SECRETARÍA y estar vigentes durante el plazo de vigencia de la concesión. |
| Modificación de condiciones | Las condiciones establecidas en la concesión pueden revisarse y modificarse por acuerdo entre la SECRETARÍA y el AICM. |
| Terminación | Concesión terminará por cualquiera de las causas señaladas en el artículo 26 de la LA. La terminación de la concesión no extinguirá las obligaciones contraídas por el concesionario durante su vigencia. También son causas de revocación el incumplimiento con cualquiera de las obligaciones contraídas en la Concesión. |
| Cesión de derechos de la concesión | Se prohíbe a AICM ceder los derechos y obligaciones derivados de la concesión, excepto cuando el cesionario cumpla con los requisitos que exige la LA para ser concesionario o permisionario, se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes y asuma las condiciones que al efecto establezca la SECRETARÍA |
| Tenencia accionaria | GACM se obliga a mantener al menos el cincuenta y un por ciento del capital social del AICM |
| Gravámenes | Ni AICM ni sus accionistas podrán dar en garantía las acciones representativas de su capital social, ni los derechos derivados de la concesión, si la previa autorización de la SECRETARÍA. |
| Reversión | Al término de la concesión, todos los bienes concesionados se revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin ningún costo para el Gobierno Federal, y libres de todo gravamen. |
| Permisos y trámites | El AICM contará con un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la modificación a la concesión para obtener todos los registros, permisos y autorizaciones que sean requeridos para la operación y realización de las actividades previstas en la concesión. |

3
B
777
COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

| | |
|---------------------------|---|
| Documentación varia | La SECRETARÍA proporcionará al AICM copia de todos aquellos manuales, guías, instructivos, términos de referencia, formatos de capacitación, y demás documentación pertinente con la que cuente ASA, necesaria para dar debido seguimiento a la operación aeroportuaria objeto de la concesión. |
| Tribunales competentes | El AICM conviene en someterse a la jurisdicción de los tribunales federales competentes en el Distrito Federal para todo lo relativo a la interpretación y cumplimiento de la concesión, salvo que administrativamente le corresponda resolver a la SECRETARÍA. |
| Registro | La concesión se registrará ante el Registro Aeronáutico Mexicano dentro de los treinta días siguientes a la fecha de otorgamiento de la concesión. |
| Notificaciones | |
| Publicación | El AICM debe tramitar la publicación en el DOF un extracto de la concesión a más tardar el veintiuno de octubre de dos mil uno. |
| Anexos | <p>Los anexos uno a cinco y siete pueden ser modificados por la SECRETARÍA sin que ello implique una modificación a la presente concesión.</p> <p>Los anexos son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Descripción de la poligonal del AEROPUERTO, Zona de Protección Aérea. 2. Contratos de Arrendamiento que se ceden al concesionario. 3. Estándares de eficiencia y calidad. 4. Programa Maestro de Desarrollo. 5. Responsabilidad en materia de protección al ambiente. 6. Manifestación escrita de accionista mayoritario del Concesionario. 7. Bases de Regulación Tarifaria. |



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilicen el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

VI.1.2. Principales grupos de interés económico que participan en el mercado de servicios de transporte aéreo

VI.1.2.1. GRUPO AEROMÉXICO

Atendiendo al criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y conforme a la información que a continuación se presenta, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que AEROMÉXICO SAB, AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT conforman el grupo de interés económico GRUPO AEROMÉXICO. Lo anterior, toda vez que AEROMÉXICO SAB tiene control sobre AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT, conforme a la siguiente información que obra en el EXPEDIENTE:

VI.1.2.1.1. Control de AEROMÉXICO SAB sobre AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT

AEROMÉXICO SAB ejerce control sobre AEROMÉXICO y sobre AEROMÉXICO CONNECT de conformidad con el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y con base a la siguiente información, que obra en el EXPEDIENTE²⁵⁸:

| <i>Empresa</i> | <i>Participación de Grupo Aeroméxico</i> | <i>Actividad comercial</i> |
|---|--|--|
| <i>Aerovías de México (Aeroméxico)</i> | 100% | Aerolínea enfocada a rutas internacionales de largo alcance y nacionales de mediano alcance. Además, es tenedora de acciones de subsidiarias. |
| <i>Aeroméxico Cargo</i> | 100% | Aerolínea de carga nacional e internacional. |
| <i>PLM Premier</i> | 51.14% ⁵ | Administrador del programa de lealtad de viajero frecuente. Es una coinversión con Ainnia. |
| <i>Aerolitoral (Aeroméxico Connect)</i> | 100% | Aerolínea enfocada en rutas de baja densidad e internacionales de corto alcance. Actualmente no tiene subsidiarias, sólo participa como fideicomitente y fideicomisario en el Fideicomiso SEAT. |
| <i>Alas de América</i> | 99.9% | Sociedad especializada en entrenamientos y capacitación en materia de aeronáutica, diseñada a fin de reducir costos de adiestramiento. Mantiene simuladores de vuelo para los equipos Boeing 737NG, ERJ145 y a equipos E190 a partir de febrero de 2013. |
| <i>AM DL MRO JV (TechOps)</i> | 50% | Prestar servicios de mantenimiento, reparación y revisión mayor de aeronaves. |

²⁵⁸ Folio 0026455 del Expediente.





Derivado de lo antes mencionado, AEROMÉXICO SAB ejerce control sobre AEROMÉXICO y sobre AEROMÉXICO CONNECT, toda vez que tiene el 100% de participación sobre las mismas, como se desprende de la información del cuadro anterior.

VI.1.2.1.2. Actividad económica y comercial de GRUPO AEROMÉXICO

La actividad principal de AEROMÉXICO SAB consiste en la *“tenencia de acciones de compañías dedicadas principalmente a la prestación de servicios públicos de transportación aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana...”*²⁵⁹

A su vez, AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT se dedican a la *“prestación de servicios de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana.”*²⁶⁰

De lo anterior se desprende que AEROMÉXICO SAB es la tenedora de acciones de compañías como AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT, por su parte las dos últimas, se dedican a prestar los servicios de transportación aérea.

Para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo, AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT cuentan con los títulos de concesión TAN-OR-AMX²⁶¹ y TAN-OR-SLI²⁶², de dieciséis de marzo de dos mil²⁶³ y veinticuatro de octubre del mismo año²⁶⁴ respectivamente, otorgados por el Gobierno Federal por conducto de la SECRETARÍA, con base de operaciones en el aeródromo civil denominado [REDACTED]²⁶⁵ en el caso de AEROMÉXICO y el [REDACTED]²⁶⁶ tratándose de AEROMÉXICO CONNECT.

El tipo de pasajeros al que están dirigidos los servicios de transporte aéreo que prestan AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT son de negocios y de placer.²⁶⁷

De acuerdo a las manifestaciones hechas por AEROMÉXICO SAB, AEROMÉXICO inició operaciones en el AEROPUERTO en *“septiembre de 1934”* y AEROMÉXICO CONNECT inició operaciones en el AEROPUERTO en *“noviembre de 2004.”*^{268 269}

*** Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.**

²⁵⁹ Folio 0005424 del EXPEDIENTE.
²⁶⁰ Folio 0005424 del EXPEDIENTE.
²⁶¹ Folio 0028467 del EXPEDIENTE.
²⁶² Folio 0028518 del EXPEDIENTE.
²⁶³ Folio 0028481 del EXPEDIENTE.
²⁶⁴ Folio 0028533 del EXPEDIENTE.
²⁶⁵ Folio 0017303 del EXPEDIENTE.
²⁶⁶ Folio 0005576 del EXPEDIENTE.
²⁶⁷ Folio 0005445 del EXPEDIENTE.
²⁶⁸ Folio 0005393 del EXPEDIENTE.

²⁶⁹ Cabe destacar que el inicio de operaciones aquí aparece con fecha anterior al otorgamiento del título de concesión. Esto sucede porque en este escrito se refiere al último título de concesión otorgado que es el vigente.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Finalmente, AEROMÉXICO ocupó en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:²⁷²

| PARTICIPACIÓN DE AEROMÉXICO EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2010 al 2014) |
| Participación (%) | 17.44 | 18.88 | 22.73 | 21.16 | 20.81 | 19.05 | 1.61 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 56,362 | 59,117 | 72,852 | 73,873 | 74,558 | 71,311 | 14,949 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

Por su parte, AEROMÉXICO CONNECT ocupó en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:²⁷³

| PARTICIPACIÓN DE AEROMÉXICO CONNECT EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE UTILIZADOS | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2010 al 2014) |
| Participación (%) | 18.18 | 22.94 | 25.20 | 26.86 | 25.47 | 25.45 | 7.27 |

²⁷⁰ Folios 0005446 al 0005547 del EXPEDIENTE.

²⁷¹ Folios 0005447 al 0005548 del EXPEDIENTE.

²⁷² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁷³ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





| | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 58,747 | 71,828 | 80,771 | 93,801 | 91,284 | 95,252 | 36,505 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.1.2.2. Grupo Mexicana

MEXICANA, MEXICANA CLICK y MEXICANA LINK son aerolíneas que operaron en el AEROPUERTO, dichas aerolíneas suspendieron la totalidad de sus operaciones el veintiocho de agosto de dos mil diez.²⁷⁴

Asimismo, de la información que obra en el EXPEDIENTE, que está relacionada con el expediente DE-011-2010²⁷⁵ y con los diversos procedimientos de concursos mercantiles de las mencionadas razones sociales, esta COMISIÓN observa que MEXICANA es controladora de MEXICANA CLICK y de MEXICANA LINK; a su vez, MEXICANA es controlada por Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V.

En este sentido, esta COMISIÓN observa que MEXICANA, MEXICANA CLICK y MEXICANA LINK forman parte de GRUPO MEXICANA, cuyo control está a cargo de la empresa denominada Nuevo Grupo Aeronáutico, S.A. de C.V., a través de tenencia accionaria en MEXICANA de manera directa, y tenencia accionaria en MEXICANA CLICK y MEXICANA LINK de manera indirecta,²⁷⁶ tal como se muestra en el siguiente diagrama:

Organigrama corporativo de GRUPO MEXICANA:

²⁷⁴ Folio 0000024 del EXPEDIENTE.

²⁷⁵ Información que fue integrada del expediente DE-011-2010 tramitado ante la Comisión Federal de Competencia, consistente en manifestaciones de MEXICANA CLICK y MEXICANA LINK contenidas en los folios 5263 y 5142 de dicho expediente.

²⁷⁶ "C O N V O C A T O R I A ABIERTA AL SECTOR INVERSIONISTA QUE ESTÉ INTERESADO EN ADQUIRIR Y CAPITALIZAR COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, MEXICANA INTER, AEROLÍAS CARIBE Y MEXICANA MRO (CONTROLADAS), TODAS SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, A TRAVÉS DE LA EMPRESA CONTROLADORA NUEVO GRUPO AERONÁUTICO, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE.", de fecha nueve de enero de dos mil trece, emitido por el Juez Décimo Primero de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



Diagrama realizado con la información obtenida del expediente DE-011-2010 y de la "CONVOCATORIA ABIERTA AL SECTOR INVERSIONISTA QUE ESTÉ INTERESADO EN ADQUIRIR Y CAPITALIZAR COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, MEXICANA INTER, AEROVÍAS CARIBE Y MEXICANA MRO (CONTROLADAS), TODAS SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE, A TRAVÉS DE LA EMPRESA CONTROLADORA NUEVO GRUPO AERONÁUTICO, SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE".

VI.1.2.2.1. Participación de MEXICANA en los horarios de aterrizaje y despegue utilizados

En el periodo de dos mil nueve a veintiocho de agosto de dos mil diez²⁷⁷ MEXICANA ocupó los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.²⁷⁸

| PARTICIPACIÓN DE MEXICANA EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|---|--------|--------|------|------|------|------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 15.71 | 10.34 | - | - | - | - | -15.71 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 50,761 | 32,379 | - | - | - | - | -50,761 |

²⁷⁷ Folio 0000024 del EXPEDIENTE.

²⁷⁸ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

| | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323.156 | 313.177 | 320.471 | 349.181 | 358.353 | 374.317 | 51.161 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|

VI.1.2.2. Participación de MEXICANA CLICK en los horarios de aterrizaje y despegue utilizados

En el periodo de dos mil nueve a veintiocho de agosto de dos mil diez²⁷⁹ MEXICANA CLICK ocupó los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:²⁸⁰

| PARTICIPACIÓN DE MEXICANA CLICK EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 16.51 | 11.23 | - | - | - | - | -16.51 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 53.354 | 35.168 | - | - | - | - | -53.354 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323.156 | 313.177 | 320.471 | 349.181 | 358.353 | 374.317 | 51.161 |

VI.1.2.2.3. Participación de MEXICANA LINK en los horarios de aterrizaje y despegue utilizados

En el periodo de dos mil nueve a veintiocho de agosto de dos mil diez²⁸¹ MEXICANA LINK ocupó los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:²⁸²

²⁷⁹ Folio 0000024 del EXPEDIENTE.

²⁸⁰ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

²⁸¹ Folio 0000024 del EXPEDIENTE.

²⁸² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| PARTICIPACIÓN DE MEXICANA LINK EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 1.21 | - | - | - | - | - | 1.21 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 3,804 | - | - | - | - | - | 3,804 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.2. AGENTES ECONÓMICOS que participan en el MERCADO INVESTIGADO en la prestación de TRANSPORTE AÉREO

VI.2.1. AEROMAR

VI.2.1.1. Subsidiarias

De la información contenida en el EXPEDIENTE, se desprende que las sociedades

*

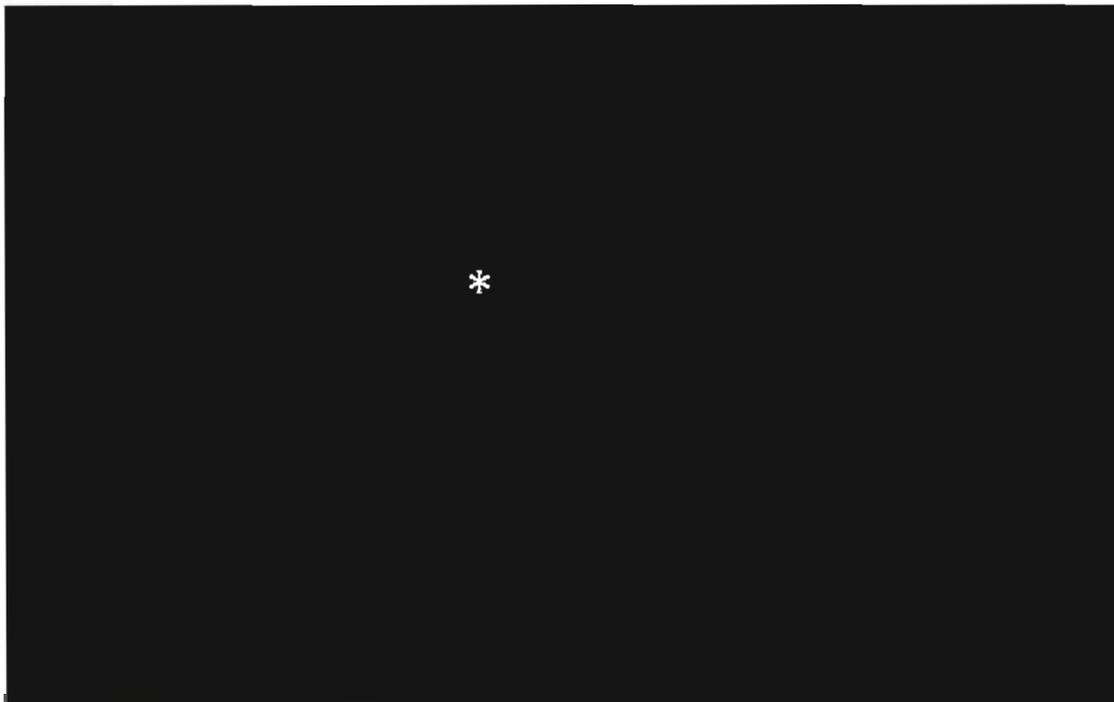
son subsidiarias de AEROMAR, tal y como se muestra en el siguiente organigrama corporativo:²⁸³

Organigrama corporativo de AEROMAR:

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

²⁸³ Folio 0021853 del EXPEDIENTE.





*

Al respecto, AEROMAR expresamente señaló en el EXPEDIENTE que



*

284

VI.2.1.2. Actividad económica y comercial

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, la actividad económica y comercial de AEROMAR consiste en "la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros y/o pasajeros con carga con origen y/o destino en el territorio nacional".²⁸⁵

Para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo, AEROMAR cuenta con el título de concesión TAN-OR-TAO de fecha dieciséis de marzo de dos mil, otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la SECRETARÍA, con base de operaciones en el AEROPUERTO.²⁸⁶

El tipo de pasajeros al que están dirigidos los servicios de transporte aéreo que presta AEROMAR son



*

287

²⁸⁴ Folio 0002121 del EXPEDIENTE.

²⁸⁵ Folio 0021795 del EXPEDIENTE.

²⁸⁶ Folios 0022051 a 0022095 del EXPEDIENTE.

²⁸⁷ Folios 0022105 y 0022106 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, AEROMAR inició operaciones en el AEROPUERTO el dieciocho de mayo de mil novecientos ochenta y ocho.²⁸⁸

Finalmente, AEROMAR ocupó en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:²⁸⁹

| Participación De Aeromar En Los Horarios De Aterrizaje y Despegue Efectivamente Utilizados | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 8.88 | 9.07 | 9.10 | 7.70 | 7.62 | 7.35 | -1.53 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 28,695 | 28,420 | 29,170 | 26,878 | 27,301 | 27,511 | -1,184 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.2.2. INTERJET

VI.2.2.1. Subsidiarias

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, INTERJET es controladora de las siguientes empresas: ABC Shuttle Transporte Terrestre, S.A. de C.V.; Grupo Aleve, S.A. de C.V.; ABC Servicios Terrestres, S.A. de C.V.; IJ Cargo, S.A. de C.V.; Cía. para la Capacitación y Adiestramiento Integral para Pilotos, S.A. de C.V.; ABC Capacitación y Adiestramiento, S.A. de C.V.; ABC Aerolíneas Mantenimiento Técnico Aeronáutico, S.A. de C.V.; Taller de Reparación Aeronáutica IJ-TFK, SAPI de C.V., y AV Aerolíneas, S.A. de C.V. Lo anterior, toda vez que la

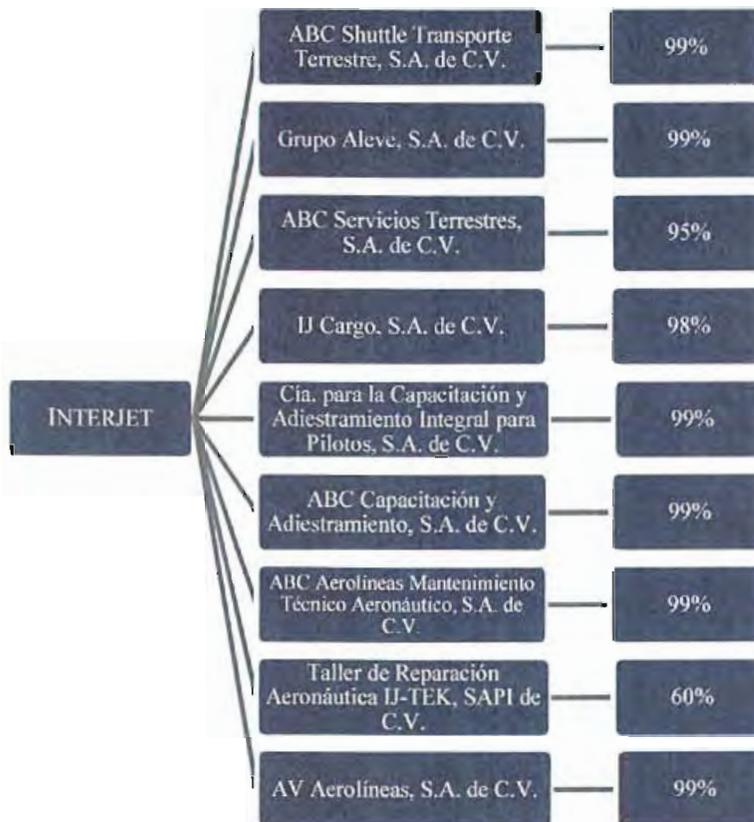
²⁸⁸ Previo a la fecha de la concesión AEROMAR operaba "al amparo de un permiso de veintiuno de abril de mil novecientos ochenta y ocho". Información que consta en las folio 0021797 del EXPEDIENTE.

²⁸⁹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.



participación accionaria de INTERJET en cada una de las citadas empresas es mayor al cincuenta por ciento, de conformidad con lo siguiente:²⁹⁰

Organigrama corporativo de INTERJET al segundo trimestre de dos mil catorce²⁹¹:



VI.2.2.2. Actividad económica y comercial

De acuerdo a la información presentada por el apoderado legal de INTERJET en el EXPEDIENTE, dentro de las principales actividades económicas y comerciales que realiza INTERJET se encuentra la promoción, operación y explotación del servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga, paquetería y correo, en vuelos regulares, no regulares, nacionales e internacionales.²⁹²

Para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo, INTERJET cuenta con el título de concesión TAN-OR-ACO de fecha ocho de agosto de dos mil

²⁹⁰ Folio 0004176 del EXPEDIENTE.

²⁹¹ Elaborado con información contenida en el Folio 0001100 del EXPEDIENTE.

²⁹² Folios 0004079 al 0004080 bis del EXPEDIENTE.



Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

cinco, otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la SECRETARÍA²⁹³, con base de operaciones en el aeródromo civil denominado [REDACTED] * y sub-base de operaciones en el aeródromo civil [REDACTED] *²⁹⁴

El tipo de pasajeros al que están dirigidos los servicios de transporte aéreo que presta INTERJET son principalmente a hombres y mujeres con nivel socioeconómico B/C+, C²⁹⁵ típico, de entre los cero y los setenta y cinco años de edad, que viajen por motivos de placer o de negocios, tales como amas de casa, adultos mayores, ejecutivos, empresarios, estudiantes, infantes.²⁹⁶

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE²⁹⁷ INTERJET inició operaciones en el AEROPUERTO el diecinueve de agosto de dos mil ocho.

Finalmente, INTERJET ha ocupado en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:²⁹⁸

| PARTICIPACIÓN DE INTERJET EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 5.35 | 7.46 | 13.68 | 15.47 | 17.43 | 19.68 | 14.33 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 17,276 | 23,356 | 43,835 | 54,006 | 62,463 | 73,661 | 56,385 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

²⁹³ Folios 0001121 y 0001135 del EXPEDIENTE.

²⁹⁴ Folio 0004633 del EXPEDIENTE.

²⁹⁵ De acuerdo con la información contenida en el folio 0004083 del EXPEDIENTE, la medición del nivel socioeconómico se realiza con base a la regla AMA110X6, según la cual A/B es el estrato más alto de nivel de vida e ingresos del país y C es el segundo estrato con el más alto nivel.

²⁹⁶ Folio 0004082 del EXPEDIENTE.

²⁹⁷ Folio 0004083 del EXPEDIENTE.

²⁹⁸ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



VI.2.3. MAGNICHARTERS

VI.2.3.1. Actividad económica y comercial

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, MAGNICHARTERS tiene como objeto social prestar el servicio público de transporte aéreo de vuelos charter y paquetería,²⁹⁹ por lo que su actividad económica y comercial es la de ser operadora de viajes de mayorista, ofreciendo transporte aéreo, traslados terrestres (aeropuerto-hotel-aeropuerto) y hospedaje. Los principales clientes son

*

300

Para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo, MAGNICHARTERS cuenta con el título de concesión TAN-OR-GMT³⁰¹ de fecha veinticuatro de octubre de dos mil³⁰², otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la SECRETARÍA, con base de operaciones en los siguientes aeródromos civiles:

*

303

El tipo de pasajeros al que están dirigidos los servicios de transporte aéreo que presta MAGNICHARTERS "abarca sectores de la población socioeconómica nivel C y C+..."³⁰⁴

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, MAGNICHARTERS inició operaciones en el AEROPUERTO el cuatro de junio de mil novecientos noventa y tres.^{305 306}

Finalmente, MAGNICHARTERS ha ocupado en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:³⁰⁷

| PARTICIPACIÓN DE MAGNICHARTERS EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 1.05 | 1.22 | 1.36 | 1.32 | 1.08 | 1.42 | 0.38 |

²⁹⁹ Folio 0003517 del EXPEDIENTE.

³⁰⁰ Ibidem.

³⁰¹ Folio 0003701 del EXPEDIENTE.

³⁰² Folio 0003716 del EXPEDIENTE.

³⁰³ Folio 0003719 del EXPEDIENTE.

³⁰⁴ Folio 0003518 del EXPEDIENTE.

³⁰⁵ Folio 0003518 del EXPEDIENTE.

³⁰⁶ Cabe destacar que el inicio de operaciones aquí aparece con fecha anterior al otorgamiento del título de concesión. Esto sucede porque en este escrito se refiere al último título de concesión otorgado que es el vigente.

³⁰⁷ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

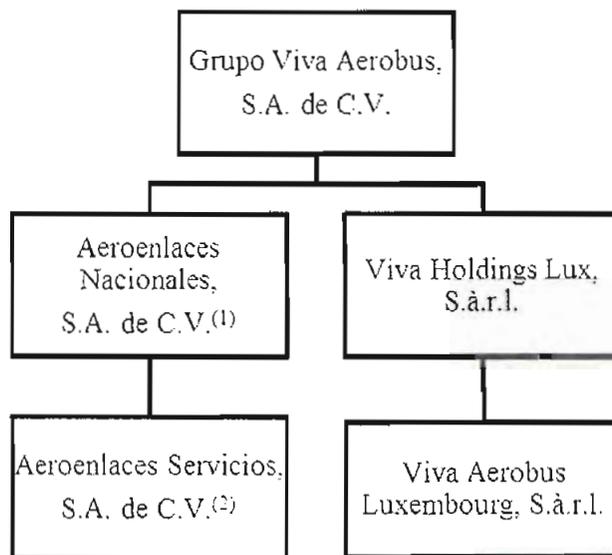
*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 3,392 | 3,829 | 4,350 | 4,597 | 3,858 | 5,334 | 1,942 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.2.4. VIVAAEROBUS

VI.2.4.1. Subsidiarias

De conformidad con información que obra en el EXPEDIENTE, al treinta de septiembre de dos mil catorce, Grupo VivaAerobus, S.A. de C.V. era propietario del 92.5% de VIVAAEROBUS³⁰⁸, que "es la subsidiaria a través de la cual Grupo VivaAerobus realiza sus actividades como aerolínea"³⁰⁹, en la estructura corporativa del organigrama siguiente³¹⁰:



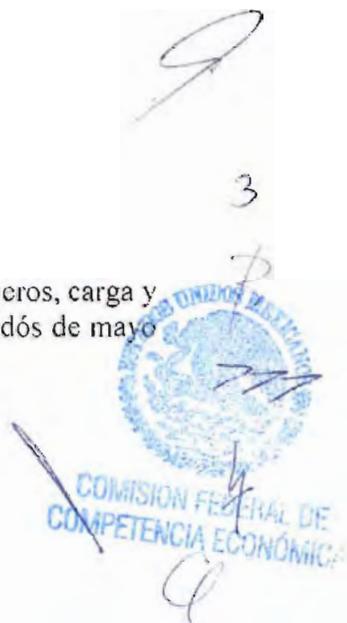
VI.2.4.2. Actividad económica y comercial

VIVAAEROBUS presta el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo, para lo cual cuenta con el título de concesión TAN-OR-AEN de fecha veintidós de mayo

³⁰⁸ Folio 0028436 del EXPEDIENTE.

³⁰⁹ Folio 0028436 del EXPEDIENTE.

³¹⁰ Folio 0028436 del EXPEDIENTE.





Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

de dos mil seis, otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la SECRETARÍA, con base de operaciones en el aeródromo civil internacional denominado [REDACTED] *

*³¹¹

El tipo de pasajeros al que están dirigidos los servicios de transporte aéreo que presta VIVAAEROBUS, son principalmente a pasajeros de ocio, pasajeros que visitan amigos y familiares así como a empleados y propietarios de pequeñas empresas.³¹²

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, VIVAAEROBUS inició operaciones en el AEROPUERTO [REDACTED] *³¹³

Finalmente, VIVAAEROBUS ocupó en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:³¹⁴

| PARTICIPACIÓN DE VIVAAEROBUS EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | - | 0.83 | 3.93 | 3.55 | 3.25 | 3.34 | 3.34 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | - | 2,598 | 12,595 | 12,379 | 11,640 | 12,490 | 12,488 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

³¹¹ Folios 0028449 y 0028464 del EXPEDIENTE.

³¹² Folio 002066 del EXPEDIENTE.

³¹³ Folio 0002066 del EXPEDIENTE.

³¹⁴ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.



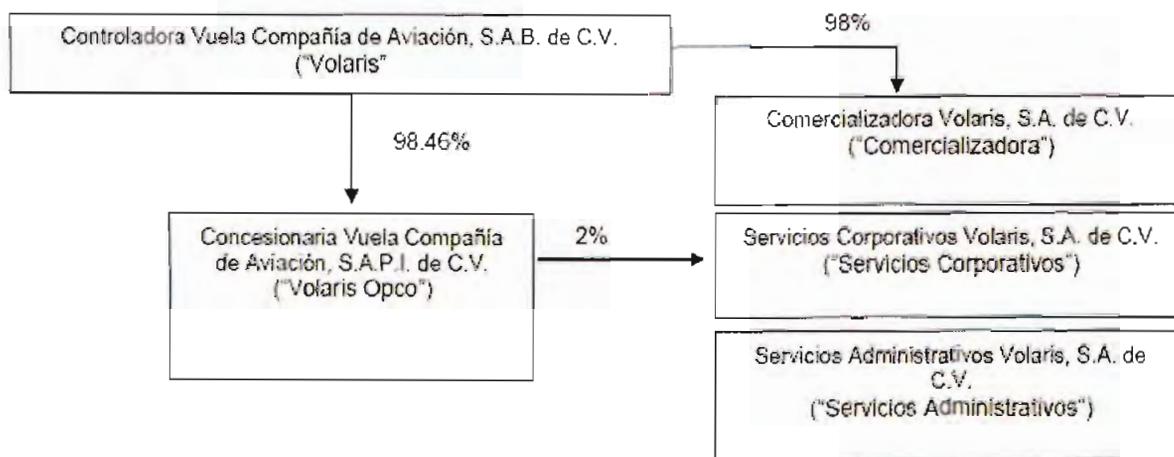


VI.2.5. VOLARIS

VI.2.5.1. Subsidiarias

La única sociedad subsidiaria, afiliada y/o controladora de VOLARIS que participa en el MERCADO INVESTIGADO es Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V., de acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE.³¹⁵

Al respecto, VOLARIS ejerce el control de Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V., tal y como se muestra en el siguiente esquema:

Organigrama corporativo de VOLARIS³¹⁶

VI.2.5.2. Actividad económica y comercial.

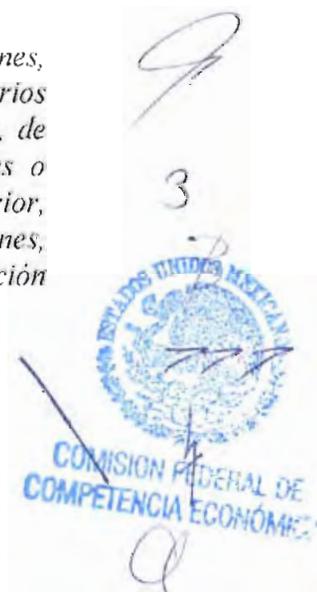
De acuerdo al escrito de contestación presentado por el apoderado legal de VOLARIS, de fecha catorce de abril de dos mil quince, dentro de las principales actividades económicas y comerciales que realiza se encuentran las siguientes:³¹⁷

“a) Adquirir, conforme a cualquier título legal, acciones, intereses, participaciones, partes sociales, certificados de participación, certificados de participación ordinarios o cualesquiera otros títulos, como quiera que se denominen, de cualquier tipo, de sociedades mercantiles, civiles, o de cualquier tipo de entidades, nacionales o extranjeras, ya sea participando en su constitución o mediante adquisición posterior, así como enajenar, disponer y negociar tales acciones, intereses, participaciones, partes sociales, certificados de participación o certificados de participación ordinarios, incluyendo cualquier otro título o valor.”

³¹⁵ Folio 0003274 del EXPEDIENTE.

³¹⁶ Folio 000910 del EXPEDIENTE.

³¹⁷ Folio 0003279 a 0003281 del EXPEDIENTE.





(...)

e) Ser titular de concesiones, licencias o autorizaciones, de cualquier naturaleza, derivadas de cualquier legislación, y otorgadas por cualquier legislación, y otorgadas por cualquier autoridad gubernamental, mexicana o extranjera, federal, estatal o municipal, que fueren necesarias para la conducción de cualquier negocio lícito en cualquier jurisdicción.

e) Recibir de otras sociedades o personas, así como prestar y proporcionar a otras sociedades o personas, directamente o a través de sus subsidiarias o afiliadas, cualquier servicio, incluyendo, sin limitar, servicios administrativos, de personal, financieros, de tesorería, fiscales, de auditoría, de mercadotecnia, de preparación de balances y presupuestos y, en general, de contabilidad, de elaboración de programas y manuales, de análisis de resultados de operación, de evaluación, de operación, de planeación, de ingeniería, de investigación, de capacitación, de información sobre productividad, de preparación de estudios sobre la disponibilidad de capital, de asistencia técnica y de asesoría y consultoría.

(...)

De lo anterior se desprende que dentro de la actividad económica de VOLARIS se encuentra la adquisición, entre otras, de acciones de sociedades mercantiles, ya sea participando en su constitución o mediante adquisición posterior.

Asimismo, para realizar su actividad económica presta a otras personas a través de sus subsidiarias cualquier servicio.

Para efectos del MERCADO INVESTIGADO, Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. es la única subsidiaria de VOLARIS encargada de prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga, y de correo; lo cual lleva a cabo en función del título de concesión TAN-OR-VCV de nueve de mayo de dos mil cinco, otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la SECRETARÍA³¹⁸, con base de operaciones en el aeródromo civil denominado

*

De acuerdo con el modelo de negocios de Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. el mayor número de pasajeros que transporta corresponde a personas que visitan a familiares y amigos, en segundo lugar los pasajeros que viajan por placer y, finalmente, el viajero de negocios.³²⁰

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

³¹⁸ Folios 0028484 y 0028498 del Expediente.

³¹⁹ Folio 0003400 del EXPEDIENTE.

³²⁰ Folio 0003285 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE,³²¹ Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. inició operaciones en el AEROPUERTO el [REDACTED] *

*

Finalmente, Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. ocupó en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:³²²

| PARTICIPACIÓN DE VOLARIS EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | - | 0.91 | 4.89 | 7.15 | 8.19 | 8.32 | 8.32 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | - | 2.855 | 15.666 | 24,981 | 29,361 | 31,145 | 31,145 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323.156 | 313.177 | 320.471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.2.6. AMERICAN

VI.2.6.1. Conformación accionaria

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, AMERICAN es una subsidiaria de American Airlines Group Inc. Este último ejerce control directo sobre AMERICAN, pues es propietaria del 100% de las acciones de AMERICAN.³²³

VI.2.6.2. Actividad económica y comercial

En relación a la actividad económica y comercial, AMERICAN manifestó que tanto AMERICAN como US Airways Inc. (el cual se fusionó con AMERICAN en diciembre de dos mil trece)³²⁴ prestan servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo. Asimismo, AMERICAN señaló que

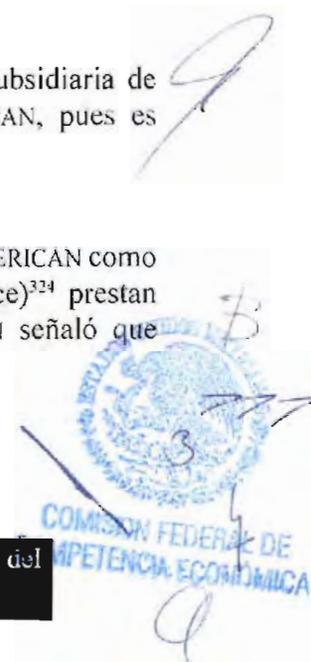
³²¹ *Ibidem.*

³²² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

³²³ Folio 0024811 del EXPEDIENTE.

³²⁴ Folio 0024809 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





"conjuntamente, las líneas aéreas dentro del grupo económico de AAG conforman la aerolínea más grande del mundo respecto de milla por pasajero que genera ingresos (Revenue Passenger Miles o 'RPMs') y milla por asiento disponible (Available Seat Miles, o 'ASMs')."³²⁵

AMERICAN manifestó en su escrito que las líneas aéreas que pertenecen a American Airlines Group Inc. "operan un promedio de casi 6,700 vuelos diarios a 330 destinos en 54 países desde sus "hubs" en Charlotte, Chicago, Dallas/Fort Worth ("DFW"), Los Ángeles, Miami, Nueva York, Filadelfia, Phoenix y Washington, D.C."³²⁶

Tanto AMERICAN como US Airways Inc. tienen permiso para establecer y explotar el servicio público extranjero de transporte aéreo internacional regular mixto de pasajeros, mercancías y correo³²⁷ de conformidad con el permiso número 45642 de fecha veintiocho de octubre de mil novecientos ochenta y ocho. Dicho permiso fue modificado por el permiso número 692 de fecha diecisiete de abril de dos mil quince y por el permiso número 1423 de fecha tres de julio de dos mil quince. En relación a US Airways Inc., éste cuenta con permiso número 02379 de fecha veinticuatro de septiembre de mil novecientos noventa y tres, el cual fue modificado por el permiso número 001499 de fecha dieciséis de julio de dos mil trece y por el permiso número 002122 de fecha ocho de septiembre de dos mil catorce.³²⁸

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, AMERICAN inició operaciones en el AEROPUERTO en mil novecientos cincuenta y dos y US Airways Inc. inició operaciones en el AEROPUERTO en octubre de dos mil tres.³²⁹

Finalmente, AMERICAN y US Airways Inc., respectivamente, han ocupado en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:³³⁰

| Participación de AMERICAN en los horarios de aterrizaje y despegue efectivamente utilizados | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 1.47 | 1.67 | 2.21 | 2.07 | 2.13 | 1.92 | 0.45 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados | 4,736 | 5,242 | 7,074 | 7,235 | 7,633 | 7,193 | 2,457 |

³²⁵ Folio 0024817 del EXPEDIENTE.

³²⁶ Folio 0024817 del EXPEDIENTE.

³²⁷ Folio 0024837 del EXPEDIENTE.

³²⁸ Folios 0024817 al 0024818 y folio 0024837 del EXPEDIENTE.

³²⁹ Folio 0024818 del EXPEDIENTE.

³³⁰ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| por el transportista aéreo | | | | | | | |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

| Participación de US Airways, Inc. en los horarios de aterrizaje y despegue efectivamente utilizados | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2010 al 2014) |
| Participación (%) | 0.36 | 0.69 | 0.70 | 0.64 | 0.61 | 0.53 | 0.17 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 1,184 | 2,164 | 2,246 | 2,242 | 2,198 | 1,977 | 793 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.2.7. DELTA

VI.2.7.1. Subsidiarias

DELTA es una sociedad cuyas acciones cotizan en la Bolsa de Valores de Nueva York. Respecto a su conformación, de acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, excepto por DELTA, no existen sociedades afiliadas y/o subsidiarias y/o controladoras de DELTA que participen o hayan participado en el MERCADO INVESTIGADO durante el periodo investigado.³³¹

Sin embargo, es importante mencionar que, de conformidad con el AMX REPORTE 2014, al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce, DELTA contaba con un 4.2% de las acciones en circulación de AEROMÉXICO SAB.³³²

³³¹ Folio 0024190 del EXPEDIENTE.

³³² Folio 0026502 del EXPEDIENTE.





VI.2.7.2. Actividad económica y comercial

De acuerdo a la información presentada por el apoderado legal de DELTA en el EXPEDIENTE, dentro de las principales actividades económicas y comerciales que realiza DELTA se encuentra proporcionar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga dentro de EE.UU. y en otras partes del mundo con servicio desde los EE.UU. a más de trescientos destinos en cincuenta y nueve países y seis continentes. Asimismo, los centros de conexión de DELTA incluyen vuelos que reciben y distribuyen tráfico de rutas locales, lo cual proporciona diferentes opciones de acceso a vuelos internacionales y otros vuelos locales. Las actividades de DELTA incluyen la participación activa en la alianza global de aerolíneas SkyTeam.³³³

Para prestar el servicio público extranjero de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo, DELTA **Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.**³³⁴

El tipo de pasajeros al que están dirigidos los servicios de transporte aéreo que presta DELTA son a todas las categorías de pasajeros en el AICM, desde ejecutivos y otros viajeros que desean un producto de calidad, incluyendo servicios de Clase Ejecutiva y Primera Clase, hasta turistas o viajeros de placer.³³⁵

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE,³³⁶ DELTA inició operaciones en el AEROPUERTO en algún punto del año de mil novecientos ochenta y siete, año en el cual DELTA estableció su sucursal en México.

Finalmente, DELTA ha ocupado en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:³³⁷

| PARTICIPACIÓN DE DELTA EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 0.81 | 1.33 | 1.66 | 1.37 | 1.32 | 1.41 | 0.6 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados | 2,616 | 4,164 | 5,330 | 4,785 | 4,716 | 5,279 | 2,663 |

³³³ Folio 0024192 del EXPEDIENTE.

³³⁴ Folio 0024511 del EXPEDIENTE.

³³⁵ Folio 0024196 del EXPEDIENTE.

³³⁶ Folio 0024193 del EXPEDIENTE.

³³⁷ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| por el transportista aéreo | | | | | | | |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.2.8. UNITED

VI.2.8.1. Conformación accionaria

De acuerdo con la información que obra en el expediente, UNITED es una sociedad norteamericana subsidiaria 100% propiedad de la sociedad controladora United Continental Holding, Inc.³³⁸

Las dos compañías, United Continental Holdings, Inc. y United Airlines, Inc., constituyen la sociedad matriz y su subsidiaria operativa en el AEROPUERTO.³³⁹

VI.2.8.2. Actividad económica y comercial

De acuerdo con la información que obra en el expediente, UNITED a través de sus compañías afiliadas construye una red de transporte por aire de personas y carga mediante operaciones de líneas troncales y operaciones de líneas regionales.³⁴⁰

Para prestar el servicio público de transporte aéreo internacional regular y no regular de fletamento de pasajeros, carga y correo, UNITED cuenta con la Convalidación de las Especificaciones de Operación del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos No. CALA014A de fecha once de marzo de dos mil quince, con vigencia hasta el dos de abril de dos mil diecisiete, otorgada por la SECRETARÍA a través de la DGAC.³⁴¹

De acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE,³⁴² UNITED ha operado en el AEROPUERTO antes de mil novecientos noventa y ocho.³⁴³

Finalmente, UNITED ha ocupado en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los siguientes horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO:³⁴⁴

³³⁸ Folio 0025338 del EXPEDIENTE.

³³⁹ Folio 0025337 del EXPEDIENTE.

³⁴⁰ Folios 0025340 y 0025341 del EXPEDIENTE.

³⁴¹ Folio 0024750 del EXPEDIENTE.

³⁴² Folio 0004083 del EXPEDIENTE.

³⁴³ Folio 0025341 del EXPEDIENTE.

³⁴⁴ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IFBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| PARTICIPACIÓN DE UNITED EN LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE EFECTIVAMENTE UTILIZADOS | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------------|
| AÑO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | CAMBIO (del 2009 al 2014) |
| Participación (%) | 0.49 | 0.77 | 1.79 | 2.91 | 3.10 | 2.96 | 2.47 |
| Número de horarios de aterrizaje y despegue utilizados por el transportista aéreo | 1,598 | 2,420 | 5,738 | 10,155 | 11,092 | 11,063 | 9,465 |
| Número total de horarios de aterrizaje y despegue utilizados en el AICM | 323,156 | 313,177 | 320,471 | 349,181 | 358,353 | 374,317 | 51,161 |

VI.3. Autoridades que participan en el MERCADO INVESTIGADO

VI.3.1. SECRETARÍA

La SECRETARÍA es un órgano dependiente de la Administración Pública Federal a la que le corresponde, entre otras, las siguientes facultades:³⁴⁵

- Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación;
- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, y
- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea.

Derivado de las citadas facultades y de la LAC y de la LA, la SECRETARÍA ejerce facultades como autoridad aeroportuaria y aeronáutica.

Como autoridad aeroportuaria, ejerce las siguientes facultades:³⁴⁶

- Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil;

³⁴⁵ Artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

³⁴⁶ Artículo 6, fracciones I, II, III, IV, V y IX de la LA.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- Construir, administrar, operar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público;
- Otorgar concesiones y permisos, así como autorizaciones, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación o revocación;
- Establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves;
- Fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeródromos civiles según su naturaleza y categorías, y
- Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeródromos civiles.

Es autoridad aeronáutica, con atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria, tales como:

- Planear, formular y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;
- Otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación;
- Prestar y controlar los servicios a la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;
- Expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y, en su caso, decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;
- Establecer y verificar el sistema de acrovías dentro del espacio aéreo nacional;
- Promover el desarrollo de la industria aeronáutica, así como la aviación comercial y no comercial.³⁴⁷

La SECRETARÍA ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos, a través de la DGAC, por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuerto.

De lo anterior se desprende que la SECRETARÍA, a través de la DGAC, es la autoridad en materia de aviación civil y aeropuertos, con facultades para regular, coordinar, vigilar y controlar todo lo relacionado con los servicios de transporte aéreo y funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria de la República Mexicana.

³⁴⁷ Artículo 6, fracciones I, II, IV, VI, VII, XII y XV de la LAC.





VI.3.2. DGAC

La DGAC regula, vigila, controla el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, los servicios aeroportuarios y complementarios, así como sus instalaciones y equipos: en su caso establece y modifica las condiciones de operación a que debe sujetarse el tránsito aéreo, asimismo coordina, vigila y controla el funcionamiento de los aeropuertos y aeródromos en el país.³⁴⁸

La DGAC es la autoridad facultada para tramitar las solicitudes de concesiones de TRANSPORTISTA AÉREO,³⁴⁹ y otorgar los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte aéreo regular, no regular, internacional, nacional o de servicio aéreo privado nacional y, en su caso, del no comercial. Aprobar los horarios de operación de los aeropuertos y de las aeronaves.³⁵⁰

Dicha Dirección es la encargada de designar y remover a los comandantes de los aeródromos civiles, así mismo ésta ejerce las atribuciones de la SCT respecto de las tarifas y precios en materias de aviación civil nacional e internacional, aeroportuaria y los servicios relacionados con dichas actividades.³⁵¹

VI.3.3. Comandantes de los aeropuertos

Los comandantes de aeropuerto son los encargados de autorizar o suspender las operaciones de las aeronaves, así como rutas y horarios, también verificar y autorizar el control de tránsito aéreo, de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo.³⁵² Asimismo, tienen la facultad de disponer del cierre total o parcial de los aeropuertos cuando no se reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas.³⁵³

VI.3.4. SENEAM

SENEAM es un órgano desconcentrado de la Administración Pública Federal Centralizada con dependencia jerárquica de la SECRETARÍA que se creó mediante el Acuerdo publicado en el DOF el tres de octubre de mil novecientos setenta y ocho.

De acuerdo con el numeral segundo de dicho acuerdo, corresponde a SENEAM, *“proporcionar los servicios para la navegación aérea, de Control de Tránsito Aéreo, Meteorología Aeronáutica, Sistemas de Ayuda a la Navegación Aérea, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Despacho y Control de Vuelos y otros que sean necesarios en la República Mexicana, con el fin de garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano.”*

³⁴⁸ Artículo 21 del RISCT.

³⁴⁹ Dichas concesiones son otorgadas únicamente por la SCT.

³⁵⁰ Dichas concesiones son otorgadas únicamente por la SCT.

³⁵¹ Artículo 21 del RISCT.

³⁵² Artículo 7bis de la LAC.

³⁵³ Fracción I, del artículo 7 de la LAC.



VII. Características del MERCADO INVESTIGADO

Conforme al acuerdo de inicio del EXPEDIENTE, el MERCADO INVESTIGADO consiste en la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue. Una vez concluida la investigación y derivado de los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA se ha allegado de información que le permite determinar que el MERCADO INVESTIGADO comprende al mercado de los servicios aeroportuarios ofrecidos en el AEROPUERTO que son necesarios para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue, así como al mercado de los servicios de transporte aéreo en el AEROPUERTO.

En virtud de lo anterior, en este Capítulo se describe, con la finalidad de contextualizar el análisis posterior, la importancia del AEROPUERTO a nivel nacional, considerando el área de influencia del mismo y su capacidad; posteriormente, se realiza una breve descripción de los servicios aeroportuarios y complementarios prestados y demandados en el AEROPUERTO, incluyendo los que resultan necesarios para sus procedimientos de aterrizaje y despegue; finalmente, se detalla el comportamiento operativo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO.

VII.1. Prestación de servicios en el AEROPUERTO

Los servicios de transporte aéreo requieren de instalaciones y servicios en tierra, así como la coordinación de los mismos. Todo lo anterior se concentra en los aeropuertos, los cuales permiten el desarrollo de la operación aérea.

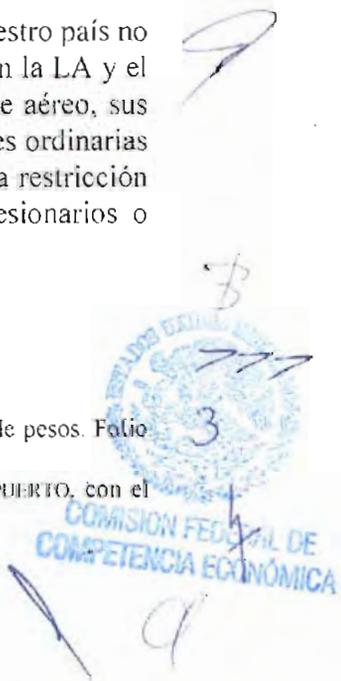
Adicionalmente, es importante resaltar que el monto de inversión necesario para la planeación, construcción y operación del AEROPUERTO,³⁵⁴ así como los criterios de seguridad operacional, dificultan su réplica en la misma área geográfica de influencia, sin que esto excluya la posible existencia de aeropuertos con proximidad geográfica.³⁵⁵

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera relevante destacar que en nuestro país no está permitida la integración vertical entre aeropuertos y transportistas aéreos, pues en la LA y el RLA se establece que los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, sólo pueden suscribir hasta el 5% de las acciones ordinarias del capital social del concesionario de un aeropuerto o de su controladora. La misma restricción aplica cuando el concesionario de un aeropuerto participe en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.³⁵⁶

³⁵⁴ Para la construcción del NAICM, se prevé una inversión de ciento sesenta y nueve mil millones de pesos. Folio 0027249 del EXPEDIENTE.

³⁵⁵ Por ejemplo, el SMA nació como una respuesta del Gobierno Federal a la saturación del AEROPUERTO, con el objetivo de desconcentrar pasajeros hacia los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca.

³⁵⁶ Artículos 29 de la LA y 14 del RLA.



VII.1.1. Importancia del AEROPUERTO en el país

El AEROPUERTO tiene la más alta densidad de tráfico en el país debido, en gran parte, a la elevada concentración de población en sus inmediaciones. Además, aproximadamente dos terceras partes de los pasajeros en vuelos nacionales regulares y una tercera parte de pasajeros internacionales regulares, tienen como origen o destino al AEROPUERTO:

| Porcentaje de pasajeros con origen o destino en el AEROPUERTO respecto al número total de pasajeros atendidos en TARP a nivel nacional, Dos mil nueve a dos mil catorce ³⁵⁷ | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Pasajeros nacionales | 66.01% | 63.63% | 68.60% | 70.07% | 68.55% | 69.19% |
| Pasajeros internacionales | 35.90% | 35.25% | 35.18% | 36.22% | 36.02% | 35.65% |
| Pasajeros totales | 51.56% | 49.53% | 51.94% | 53.45% | 52.55% | 52.59% |

VII.1.1.1. Área de influencia del AEROPUERTO³⁵⁸

El área de influencia de un aeropuerto corresponde al territorio donde se localizan sus posibles usuarios, distinguiéndose entre un área de influencia aérea y una terrestre, las cuales se describen a continuación.

VII.1.1.1.1. Influencia aérea del AEROPUERTO

El área de influencia corresponde a las ciudades o aeropuertos que se pueden considerar como origen, destino o escala del tráfico del AEROPUERTO, ya sea que estos se ubiquen dentro o fuera del territorio nacional. De tal forma que cada una de estas ciudades o aeropuertos conforman rutas nacionales e internacionales desde, hacia o con escala en el AEROPUERTO. Con información para el año dos mil catorce, se tiene que el 21% de los pasajeros que arribó al AEROPUERTO realizó conexión con otros vuelos en el AEROPUERTO. Así, el 79% restante consideró como destino final al AEROPUERTO.³⁵⁹

Las cinco principales rutas nacionales del TARP desde o hacia el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Cancún, Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Mérida. En dichas rutas se transportó al 33.6% del total de pasajeros de rutas nacionales desde o hacia el AEROPUERTO.³⁶⁰ Así, las principales rutas

³⁵⁷ Folios 0026248 a 0026253, y 0027260 del EXPEDIENTE.

³⁵⁸ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

³⁵⁹ Folios 0008581 y 0008582 del EXPEDIENTE.

³⁶⁰ Folio 0026258 del EXPEDIENTE.



nacionales enlazan a las zonas metropolitanas más pobladas del país, mismas que representan el 28.5% de la población nacional.³⁶¹

En cuanto a las rutas internacionales, las cinco principales rutas con origen/destino en el AEROPUERTO en dos mil catorce fueron: Los Ángeles, Nueva York, Miami, Houston y Bogotá, en las cuales se transportó al 10.95% del total de pasajeros de rutas internacionales desde o hacia el AEROPUERTO.

El área de influencia del AEROPUERTO también se determina por las conexiones que tiene con otros aeropuertos y los pasajeros que las utilicen. Al respecto, destaca que el AEROPUERTO es considerado como el noveno aeropuerto más importante, entre los cincuenta aeropuertos con la mayor proporción de posibles conexiones programadas conforme al número de destinos ofrecidos.³⁶²

A pesar de ello, resalta que el aprovechamiento efectivo de dicha conectividad por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS es limitado en relación a otros aeropuertos en el mundo, ya que como se mencionó anteriormente, sólo el 21% de los pasajeros que utilizan el AEROPUERTO continuaron su itinerario hacia otro destino.³⁶³

A nivel internacional, aeropuertos con índices de conectividad similar o inferior al AEROPUERTO, por ejemplo, Sao Paulo, Bogotá, Ciudad de Panamá y Miami, registraron mayores porcentajes de pasajeros de interconexión que el AEROPUERTO, tal y como se puede apreciar en la tabla "Porcentaje de pasajeros en conexión en distintos aeropuertos".

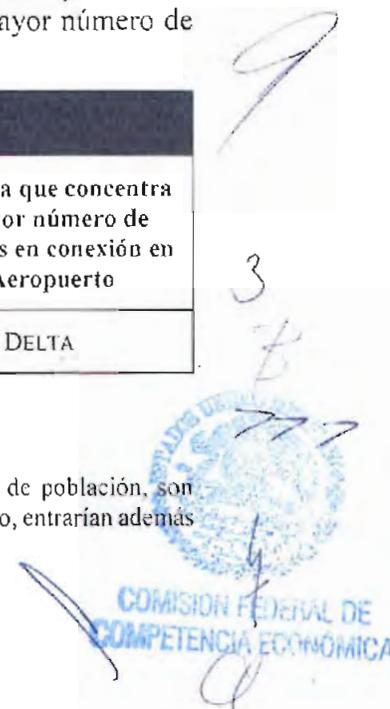
De lo anterior, podemos determinar que en términos del número de pasajeros de interconexión, existe una importante subutilización de la capacidad de posibles conexiones programadas, determinadas por el número de destinos ofrecidos en el AEROPUERTO, la cual podría ser aprovechada plenamente por los TRANSPORTISTAS AÉREOS para trasladar a un mayor número de pasajeros en conexión.

| Porcentaje de pasajeros en conexión en distintos aeropuertos | | | |
|--|---|-----------------------|---|
| Aeropuerto | Índice de Conectividad (posición ranking mundial) | Pasajeros en conexión | Aerolínea que concentra el mayor número de pasajeros en conexión en el Aeropuerto |
| Atlanta | 2,503 (1) | 68% | DELTA |

³⁶¹ Folio 0027272 del EXPEDIENTE. Las Zonas Metropolitanas en posiciones 4 y 5 en términos de población, son Puebla-Tlaxcala y Toluca, las cuales dada su cercanía con la Zona Metropolitana del Valle de México, entrarían además dentro del área de influencia terrestre del AEROPUERTO.

³⁶² Folio 0027427 del EXPEDIENTE.

³⁶³ Folio 0008581 y 0008582 del EXPEDIENTE.





| | | | |
|------------------|-----------|-----|---------------|
| Dallas | 1.940 (3) | 60% | AMERICAN |
| Ciudad de Panamá | * | 54% | Copa Airlines |
| Houston | 1.028 (5) | 45% | UNITED |
| Miami | 373 (45) | 35% | AMERICAN |
| Sao Paulo | 880 (7) | 35% | TAM Airlines |
| Bogotá | 427 (38) | 25% | Avianca |
| Ciudad de México | 826 (9) | 21% | AEROMÉXICO |

* Resalta que el 54% de los pasajeros del Aeropuerto Internacional Tocumen en Panamá fueron de interconexión, sin embargo no figura entre los 50 aeropuertos con la mayor proporción de posibles conexiones programadas por el número de destinos ofrecidos por cada aeropuerto. Lo anterior puede entenderse si existen un reducido número de rutas en donde se efectúan la mayor parte de conexiones de los pasajeros.

Fuente: Folio 0027236 y 0027236 del EXPEDIENTE.

VII.1.1.1.2. Influencia terrestre del AEROPUERTO

En el área de influencia terrestre se considera el número de habitantes que viven dentro de la zona de ubicación del AEROPUERTO. En este sentido, el tamaño poblacional y la concentración de actividad económica en la ZMVM conforman una densidad de demanda potencial de viajeros en las proximidades del AEROPUERTO que difícilmente puede ser replicada en cualquier otro aeropuerto en el país. La ZMVM cuenta con una población de veinte millones cien mil personas y se conforma por la Ciudad de México, un municipio del Estado de Hidalgo, y cincuenta y nueve municipios del Estado de México.³⁶⁴ En términos de la actividad económica, la ZMVM concentra el 24.23% de la Producción Bruta Total del país,³⁶⁵ lo cual equivale a poco más de tres veces la Producción Bruta Total de la Zona Metropolitana de Monterrey, que es la segunda más importante en cuanto a tal indicador.

En términos de tamaño de población, la ZMVM es cinco veces mayor que la Zona Metropolitana que le sigue en el país, Guadalajara, la cual cuenta con cuatro millones trescientos mil habitantes, lo que indica que para generar la misma densidad de demanda que existe en la ZMVM en alguna otra zona de influencia terrestre, los TRANSPORTISTAS AÉREOS tendrían que realizar considerables inversiones en sus bancos de interconexión (rutas y frecuencias) en otro aeropuerto.

³⁶⁴ Folio 0027298 del EXPEDIENTE.

³⁶⁵ Folios 0027271 y 0027298 del EXPEDIENTE.



VII.1.1.2. Capacidad del AEROPUERTO³⁶⁶

De acuerdo con un estudio de capacidad del AEROPUERTO, realizado por el AICM, y cuyos resultados se presentan en el Programa Maestro de Desarrollo,³⁶⁷ el número máximo de operaciones diarias en el AEROPUERTO, según la distribución horaria de los vuelos y flota de aeronaves del día ocupado tipo, sería de novecientos noventa y cuatro operaciones, por lo que el volumen de operaciones del ocho de julio de dos mil diez se encontraría por encima de la capacidad máxima operativa del AEROPUERTO, lo que según el modelo conlleva retrasos promedio por encima de quince minutos, determinados como admisibles. Por otra parte, el estudio también determina que la capacidad de saturación máxima del campo de vuelo³⁶⁸ del AEROPUERTO se alcanza con sesenta y un operaciones por hora.

El estudio, además, analiza cuáles son los límites máximos teóricos que la infraestructura existente en el AEROPUERTO es capaz de alcanzar, de conformidad con las características de las aeronaves que aterrizan y despegan. Lo anterior, puesto que el tiempo de utilización de la infraestructura aeroportuaria es distinto para cada tipo de aeronave debido a su velocidad de aproximación, y también depende de las diferentes aeronaves que operan, pues la distancia que éstas deben guardar entre sí varía dependiendo de si las aeronaves que anteceden o preceden alguna operación son ligeras, medias o pesadas.

El estudio parte de lo observado el ocho de julio de dos mil diez, considerado como día tipo, e identificado como "Caso 0".³⁶⁹

Partiendo del porcentaje del tipo de aeronaves que operaron tal día en el AEROPUERTO (aeronaves medias, ligeras y pesadas), el estudio va incrementando los porcentajes de operación de aeronaves medias en escalones de 10% hasta llegar a una situación hipotética (Caso 4) en la que el 100% de las aeronaves que operan serían medias:

| Caso | Porcentaje aeronaves medias* | Porcentaje aeronaves ligeras** | Porcentaje aeronaves pesadas*** |
|------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 0 | 65.6 | 29.7 | 4.7 |

³⁶⁶ La información de este apartado es la establecida en el Programa Maestro de Desarrollo del AICM (2012-2016). Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

³⁶⁷ El cual se basa "(...) en el análisis de la situación actual y futura mediante una herramienta software de simulación de eventos discretos en tiempo acelerado que permitirá modelizar el aeropuerto y la forma de operación del mismo.", el cual requiere de múltiples parámetros relacionados con el uso de la infraestructura del AEROPUERTO y del espacio aéreo (pistas, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento), separaciones entre aeronaves, distribución de operaciones y flota de aeronaves, entre otros. El estudio se basa en distintas distribuciones de tráfico (como la del ocho de julio de dos mil diez, el cual se considera como día base, con mil veinticuatro operaciones), así como en la carga de tráfico para determinar distintos niveles de demora (considerando como máximo admisible de demora quince minutos).

³⁶⁸ De conformidad con lo establecido en el estudio de referencia, campo de vuelo incluye básicamente el área de movimientos, sin considerar las plataformas de estacionamiento de las aeronaves, esto es, las pistas de vuelo y la estructura de calles de rodaje que unen a éstas con las plataformas. Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

³⁶⁹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

| | | | |
|---|-------|------|-----|
| 1 | 75.2 | 19.8 | 5.0 |
| 2 | 85.1 | 9.9 | 5.0 |
| 3 | 95.0 | 0.0 | 5.0 |
| 4 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |

Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE

*Aeronaves medias, son aquellas categorías de aeronaves con estela turbulenta media, con velocidad nominal de aproximación de 170 nudos (kts) y también 170 kts de velocidad nominal de despegue.

**Aeronaves ligeras, son aquellas aeronaves turbohélicas, con velocidad nominal de aproximación de 150 kts y velocidad nominal de despegue de 160 kts. A esta categoría corresponden las aeronaves turbohélicas.

***Aeronaves pesadas corresponde a aeronaves de estela turbulenta pesada, con velocidad nominal de aproximación de 180 kts y también 180 kts de velocidad nominal de despegue.

Obteniendo los siguientes valores teóricos máximos de capacidad de saturación para cada caso:



Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

De la gráfica anterior se observa que la capacidad de saturación del AEROPUERTO podría incrementarse a valores teóricos máximos de hasta setenta y dos operaciones por hora, en la medida en que se utilice un mismo tipo de aeronave ("aeronave media").

Además, la información mostrada indica que el uso de aeronaves ligeras disminuye el número de operaciones por hora que pueden ser atendidas en el AEROPUERTO. Así, el aterrizaje o despegue de aeronaves ligeras genera externalidades negativas en el MERCADO INVESTIGADO.

La externalidad de utilizar una o varias aeronaves ligeras se manifiesta en dos vías: primero, reduce la capacidad del AEROPUERTO en relación al número de operaciones totales que pueden realizarse en una hora determinada (véase gráfica "Capacidad de Saturación Teórica Máxima"); segundo, restringe el número de pasajeros o mercancías que pueden ser atendidos o movilizadas por cada operación de aterrizaje o despegue de aeronaves ligeras los cuales, además de presentar una menor



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

velocidad de aproximación o despegue, tienen un número menor de asientos y menor capacidad de carga en relación a aeronaves medianas o grandes. En ambos casos, el uso de aeronaves ligeras no permite satisfacer el exceso de demanda por el uso de la pista del AEROPUERTO, lo cual se manifiesta en la saturación creciente del AEROPUERTO, e implica *de facto* una restricción de abasto en relación a la demanda por el servicio.

VII.1.2. Servicios ofrecidos en el AEROPUERTO y sus tarifas

La operación de un aeropuerto comprende la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos.³⁷⁰ En la prestación de los servicios aeroportuarios se considera el arrendamiento y uso de la infraestructura, así como el derecho de acceso a ésta para la prestación de los servicios complementarios,³⁷¹ entre otros.

Los servicios aeroportuarios y complementarios pueden ser prestados por el concesionario del aeropuerto o por terceros mediante el establecimiento de contratos con los usuarios de los mismos, es decir, los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Para que terceros puedan prestar servicios aeroportuarios o complementarios, deberán celebrar un contrato con el concesionario del aeropuerto.³⁷² Así, en la RO se establece que existen tres tipos de relación contractual entre el concesionario del AEROPUERTO y los prestadores de servicios: arrendamiento, prestación de servicios, y convenios de acceso a zona federal.³⁷³

Asimismo, el concesionario del aeropuerto o los prestadores de los servicios aeroportuarios o complementarios pueden suspender la prestación de tales servicios cuando el usuario no cumpla con el pago de las tarifas correspondientes. Sin embargo, en ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje.³⁷⁴

VII.1.2.1. Servicios Aeroportuarios

El concesionario del aeropuerto, en el contrato que celebre con los TRANSPORTISTAS AÉREOS para la prestación de servicios aeroportuarios, establecerá las condiciones conforme a las cuales podrán prestar los servicios complementarios a sus propias aeronaves, estableciendo las contraprestaciones relacionadas con el acceso y uso de la infraestructura aeroportuaria requerida para ello.³⁷⁵

³⁷⁰ Artículo 45 de la LA.

³⁷¹ Artículo 55 del RLA.

³⁷² De conformidad con lo establecido en el artículo 67 del RLA, los contratos para que terceros presten servicios aeroportuarios y complementarios deben ser autorizados por la SECRETARÍA.

³⁷³ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

³⁷⁴ Artículos 55, segundo párrafo de la LA y 75 del RLA. De hecho, el artículo 81, fracción VI de la LA, establece una sanción con multa de mil a cincuenta mil días de salario, por negar el aterrizaje de aeronaves.

³⁷⁵ Artículo 71 del RLA.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Sin embargo, el concesionario del aeropuerto puede proporcionar, de manera excepcional, los servicios aeroportuarios y complementarios a TRANSPORTISTAS AÉREOS, sin que se hubiere celebrado un contrato por escrito, siempre que se soliciten con suficiente anticipación.³⁷⁶

El AICM señaló que de acuerdo con lo establecido en el artículo 55 del RLA, los servicios aeroportuarios que se prestan en el AEROPUERTO, comprenden:³⁷⁷ aterrizaje y despegue; estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque; estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta; control de plataformas para el movimiento de aeronaves y vehículos, así como asignación de posiciones; hangares para la operación aeronáutica, guarda de aviones y mantenimiento; abordadores mecánicos para pasajeros; edificio terminal; estacionamientos para automóviles y para vehículos de los servicios de transporte terrestre al público, y revisión a los pasajeros y su equipaje de mano. Además de aquellos servicios aeroportuarios que quedan comprendidos implícitamente y sin cargo, al amparo del Contrato Mercantil para la Prestación de Servicios Aeroportuarios celebrado entre el AICM y cada TRANSPORTISTA AÉREO; seguridad y vigilancia; control de accesos, patrullaje y vigilancia de edificios e instalaciones, bienes y otros; rescate y extinción de incendios; sanitarios para empleados de transportistas y terceros prestadores de servicios y derecho de acceso.

Respecto a las tarifas³⁷⁸ de los servicios aeroportuarios, el AICM³⁷⁹ señaló que para la determinación de las mismas, inicialmente las presenta a consideración del COH para su posterior envío a la DGAC, Dirección a la que se solicita que realice las gestiones ante la SHCP para su autorización. En su caso, la SHCP, a través de la Subsecretaría de Ingresos, emite la autorización de las tarifas propuestas a través de la DGAC, quien a su vez informa al AICM tal autorización. Finalmente, AICM registra las tarifas ante SCT, las publica en el DOF y las hace del conocimiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, previo al inicio de su vigencia.

En el dos mil catorce, el AICM³⁸⁰ prestó, por sí mismo, servicios aeroportuarios bajo las siguientes condiciones tarifarias:

- Aterrizaje y despegue. Se cobra en pesos por tonelada de acuerdo con el peso máximo de aterrizaje de la aeronave, por el uso de pistas, calles de rodaje y cualquier ayuda visual disponible, de conformidad con lo siguiente (vigentes desde el primero de marzo de dos mil diez):

³⁷⁶ Tercer párrafo del artículo 73 del RLA.

³⁷⁷ Folios 0008583 y 0008584 del EXPEDIENTE.

³⁷⁸ Algunas de las tarifas, como más adelante se señala, están sujetas a descuentos en función del volumen o tienen cobros diferenciados en función de la hora del día en la que se presta el servicio.

³⁷⁹ Folio 0008593 del EXPEDIENTE.

³⁸⁰ Folios 0008832, 0008594 y 0008595 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Horario | Pesos por tonelada | |
|------------------|--------------------|---------------------|
| | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional |
| Normal | | |
| De 0:00 a 8:59 | | |
| De 11:00 a 12:59 | \$13.34 | \$34.44 |
| De 15:00 a 18:59 | | |
| De 22:00 a 23:59 | | |
| Crítico | | |
| De 9:00 a 10:59 | | |
| De 13:00 a 14:59 | \$16.98 | \$43.90 |
| De 19:00 a 21:59 | | |

Como se puede observar, el cobro por el servicio de aterrizaje y despegue es diferenciado en función de la hora del día en que se presta, el origen o destino del vuelo y el peso de la aeronave. En ese sentido, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, el monto total pagado por los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO indica que el servicio de aterrizaje y despegue promedio por vuelo osciló entre ciento sesenta y seis pesos y quinientos ochenta y cuatro pesos, en dos mil catorce. A continuación, se muestra en detalle la información antes mencionada:

| Monto pagado al AICM por el servicio aeroportuario de aterrizaje y despegue. Dos mil catorce | | | |
|--|------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Monto pagado | Número de vuelos ³⁸¹ | Costo promedio por cada vuelo |
| GRUPO AEROMÉXICO | * | 161,562 | * |
| AEROMÉXICO | * ³⁸² | 69,680 | * |
| AEROMÉXICO CONNECT | * ³⁸³ | 91,882 | * |

³⁸¹ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).

³⁸² Folio 00019343 del EXPEDIENTE.

³⁸³ Folio 00019343 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | |
|------------|------------------|--------|--------------|
| INTERJET | * [REDACTED] 384 | 67,242 | * [REDACTED] |
| VOLARIS | * [REDACTED] 385 | 29,029 | * [REDACTED] |
| VIVAEROBUS | * [REDACTED] 386 | 11,475 | * [REDACTED] |
| AEROMAR | * [REDACTED] 387 | 24,813 | * [REDACTED] |

No pasa desapercibido que derivado de la forma de aplicación de la tarifa del servicio aeroportuario de aterrizaje y despegue, el cobro a los TRANSPORTISTAS AÉREOS por el uso de la pista calles de rodaje y ayudas visuales no está alineado con su mejor aprovechamiento, en términos del número de asientos ofertados, de la infraestructura escasa o saturada del AEROPUERTO. Con ello, aquellos transportistas que usan aeronaves de menor peso, el cual se asocia a una menor capacidad de asientos, se ven beneficiadas por dicho mecanismo de aplicación en relación a los TRANSPORTISTAS AÉREOS con mayor capacidad de pasajeros. En este sentido, medidas como las propuestas en la *Sección XI.3.3.3* contribuirán para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS se vean incentivados para hacer un uso más eficiente de la pista calles de rodaje y ayudas visuales.

Derivado del cuadro "Monto pagado al AICM por el servicio aeroportuario de aterrizaje y despegue, dos mil catorce" se puede observar que [REDACTED] * pagó al AICM (bajo la métrica de costo promedio por cada vuelo) menos de lo que pagó [REDACTED] *. Sin embargo, el número de operaciones que reportó [REDACTED] * es dos punto cuatro veces mayor a las operaciones de [REDACTED] *, lo cual se explica, en gran medida, por la diferencia en el peso y tamaño de aeronaves que cada uno de estos TRANSPORTISTAS AÉREOS usa. Esto se refleja en la tarifa promedio pagada, siendo la de [REDACTED] * 28% inferior a la que pagó [REDACTED] *. Destaca el caso de AEROMAR por ser uno de los transportistas con el menor monto promedio pagado por operación al AICM (70% inferior al pago promedio de [REDACTED] *), así como por ser el que menor aprovechamiento tiene de los horarios de aterrizaje y despegue en términos de asientos ofertados por horario.

No pasa desapercibido el considerable diferencial entre la tarifa promedio de [REDACTED] * [REDACTED] *. El diferencial en operaciones es de un tercio, mientras que el monto promedio pagado se triplica. Algo similar ocurre con [REDACTED] * y [REDACTED] * con un triple diferencial en operaciones y un uno punto ocho de diferencial en monto promedio pagado.

Así, la tarifa por el servicio de aterrizaje y despegue efectivamente pagada no refleja el costo o la externalidad que representa tanto para los otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, como para el

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

³⁸⁴ Folio 0005150 del EXPEDIENTE.

³⁸⁵ Folio 0020316 del EXPEDIENTE.

³⁸⁶ Folio 0018664 del EXPEDIENTE.

³⁸⁷ Folio 0023988 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

AEROPUERTO en condiciones de saturación el uso de aeronaves de menor tamaño y menor capacidad en términos de asientos.

- Estacionamiento de Plataforma de Embarque y Desembarque. Se cobra por tonelada de acuerdo con el peso máximo de despegue de la aeronave, por la asignación de posición y estancia en plataforma de contacto o plataforma remota, con el propósito de efectuar el ascenso y/o descenso de pasajeros, carga, correo y/o equipaje, de acuerdo a las tarifas señaladas a continuación que aplicaron durante el dos mil catorce (vigentes desde el primero de marzo de dos mil diez):

| Horario | Pesos por tonelada por hora | |
|------------------|-----------------------------|---------------------|
| | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional |
| Normal | | |
| De 0:00 a 8:59 | | |
| De 11:00 a 12:59 | \$9.18 | \$18.73 |
| De 15:00 a 18:59 | | |
| De 22:00 a 23:59 | | |
| Crítico | | |
| De 9:00 a 10:59 | | |
| De 13:00 a 14:59 | \$11.70 | \$23.86 |
| De 19:00 a 21:59 | | |

Al igual que en el caso del servicio acroportuario de aterrizaje y despegue, el servicio de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque se cobra de forma diferenciada en función de la hora del día, origen o destino del vuelo y peso de la aeronave. Asimismo, la revisión de la información del monto cobrado por el AICM indica que este no es proporcional al número de vuelos. Como se muestra en la siguiente tabla, * es el TRANSPORTISTA AÉREO que paga menos en promedio por cada vuelo realizado desde o hacia el AEROPUERTO, a pesar de tener un menor aprovechamiento en términos de asientos ofertados. No obstante, este TRANSPORTISTA AÉREO operó un número de vuelos cercano al operador que pagó seiscientos cuarenta y cinco pesos por vuelo, siete veces más.

Al igual que las tarifas por uso de pista, la estructura de precios no incentiva un mayor uso de aeronaves con mayor capacidad de asientos que contribuya a atender el exceso de demanda por estos servicios en el AEROPUERTO y que, con ello, ayude a mitigar sus niveles de saturación.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

| Monto pagado al AICM por el servicio aeroportuario de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque. Dos mil catorce | | | |
|--|------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Aerolínea | Monto pagado | Número de vuelos ³⁸⁸ | Costo promedio por cada vuelo |
| GRUPO AEROMEXICO | * | 161,562 | * |
| AEROMEXICO | * ³⁸⁹ | 69,680 | * |
| AEROMEXICO CONNECT | * ³⁹⁰ | 91,882 | * |
| INTERJET | * ³⁹¹ | 67,242 | * |
| VOLARIS | * ³⁹² | 29,029 | * |
| VIVAEROBUS | * ³⁹³ | 11,475 | * |
| AEROMAR | * ³⁹⁴ | 24,813 | * |

- Estacionamiento de plataforma de pernocta. Se cobra por tonelada de acuerdo con el peso máximo de despegue de la aeronave, por la estancia en plataforma de contacto o plataforma remota por períodos prolongados de tiempo en los cuales no se llevará a cabo el ascenso y descenso de pasajeros, carga, correo o equipaje. A continuación se muestran las tarifas vigentes en el dos mil catorce:

| Factor de cobro | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional |
|-----------------------------|----------------|---------------------|
| Pesos por tonelada por hora | \$1.30 | \$2.56 |

- Revisión a pasajeros y equipaje de mano. Se cobra por pasajero, por el uso de equipo especializado para revisar a los pasajeros y su equipaje. las tarifas vigentes durante el dos mil catorce, fueron:

³⁸⁸ Conforme al procedimiento señalado en el en el anexo estadístico (*Anexo 3* del DICTAMEN).

³⁸⁹ Folio 0019343 del EXPEDIENTE.

³⁹⁰ Folio 0019343 del EXPEDIENTE.

³⁹¹ Folio 0005150 del EXPEDIENTE.

³⁹² Folio 0020316 del EXPEDIENTE.

³⁹³ Folio 0018664 del EXPEDIENTE.

³⁹⁴ Folio 0023988 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Factor de cobro | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional |
|--------------------|----------------|---------------------|
| Pesos por pasajero | \$2.70 | \$3.41 |

- Edificio terminal. Se cobra al pasajero en vuelos de salida por el uso de las instalaciones del edificio terminal. Se cobra por medio de las líneas aéreas a través de la TUA. La TUA nacional se aplica a pasajeros cuyo destino final es nacional; la TUA internacional a aquellos cuyo destino sea el extranjero. No la pagan los pasajeros en tránsito o en conexión.³⁹⁵ Según lo manifestado por el AICM, esta tarifa se actualiza anualmente, conforme al mecanismo aprobado por la SHCP (que considera el incremento del Índice de Precios al Consumidor para el Total de los Consumidores Urbanos publicado por el Banco de la Reserva Federal de EUA) y no existe normatividad para determinar la frecuencia de su modificación.³⁹⁶

| Factor de cobro | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional |
|----------------------|----------------|---------------------|
| Dólares por pasajero | \$21.96 | \$34.15 |

- Control de plataformas, para el movimiento de aeronaves, así como la asignación de posiciones. De conformidad con lo establecido por AICM, su pago está implícito en aquel que se realiza por los servicios de plataformas operacionales y de pernocta.³⁹⁷
- Estacionamientos para automóviles y para vehículos de servicio de transporte terrestre al público. Se trata de un servicio administrado por el AICM, quien contrata la operación de estacionamientos a través de licitación pública nacional.
- Finalmente, los pagos por los servicios de: seguridad y vigilancia; rescate y extinción de incendios; sanitarios para empleados de transportistas y terceros prestadores de servicios, y derecho de acceso, son todos proporcionados por el AICM y quedan comprendidos implícitamente al amparo del contrato mercantil para la prestación de servicios aeroportuarios que el AICM celebra con los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Por otro lado, el servicio aeroportuario de abordadores mecánicos para pasajeros en modalidad de Aerocares y el servicio de pasillos telescópicos,³⁹⁸ fueron proporcionados en dos mil catorce por terceros, conforme las siguientes tarifas³⁹⁹:

³⁹⁵ Los valores presentados, fueron los vigentes del dieciséis de enero al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce. Folios 0008595 y 0016550 del EXPEDIENTE.

³⁹⁶ Folio 0008596 del EXPEDIENTE.

³⁹⁷ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

³⁹⁸ Folios 0008594, 0008595 y 0008832 del EXPEDIENTE.

³⁹⁹ De conformidad con lo estipulado en el artículo 67 de la LA, la SCT estableció las Bases de Regulación Tarifaria aplicables para el cobro del servicio de abordadores mecánicos para pasajeros en su modalidad de aerocares, que presta la empresa Passenger Movers de México, S.A. de C.V. en el AEROPUERTO, publicadas el ocho de febrero de dos mil





| Aerocares | |
|---|----------|
| Factor de cobro | Tarifa |
| Pesos por unidad por 30 minutos | \$582.00 |
| Pesos por unidad por 1º y 3ª fracción de 15 minutos | \$175.00 |
| Pesos por unidad por 2º y 4ª fracción de 15 minutos | \$116.00 |

| Pasillos Telescópicos | | |
|-------------------------------------|----------------|---------------------|
| Factor de cobro | Vuelo nacional | Vuelo internacional |
| Pesos por primera hora de servicio | \$889.00 | \$1,581.00 |
| Pesos por 1er periodo de 15 minutos | \$270.00 | \$474.00 |
| Pesos por 2º periodo de 15 minutos | \$178.00 | \$315.00 |
| Pesos por 3er periodo de 15 minutos | \$270.00 | \$474.00 |
| Pesos por 4º periodo de 15 minutos | \$178.00 | \$315.00 |

Además de los servicios aeroportuarios mencionados, de la información que consta en el EXPEDIENTE, proporcionada por el AICM,⁴⁰⁰ se observa que en dos mil catorce una empresa prestó el servicio de estacionamiento y otras doce empresas prestaron servicios de hangares para la operación aeronáutica, guarda de aviones o helicópteros y mantenimiento.

VII.1.2.2. Servicios complementarios

El AICM señaló que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 del RLA, los servicios complementarios que se presentan en el AEROPUERTO, comprenden⁴⁰¹: rampa, tráfico, seguridad y vigilancia, mantenimiento y reparación de aeronaves, y conexos. Éstos, además de suministro de combustible, servicio prestado por ASA, y retiro de aeronaves inutilizadas, que lleva a cabo el propio AICM, de conformidad con lo establecido en las RO. Las tarifas de servicios complementarios las establecen los propios prestadores de los servicios, pues no existe regulación al respecto. De la información que consta en el EXPEDIENTE, proporcionada por el AICM, se tiene que en dos mil catorce, cuarenta y un empresas prestaron en el AEROPUERTO⁴⁰² los servicios

trece en el DOF. De conformidad con lo establecido en el numeral siete de dichas Bases, los montos establecidos en tal documento, se actualizan anualmente con base en las variaciones del Índice Nacional de Precios al Productor. Folios 0016559 a 0016562 del EXPEDIENTE.

Asimismo, los días dos y ocho de enero de dos mil uno, la SECRETARÍA publicó en el DOF las Bases de Regulación Tarifaria aplicables para el cobro del servicio de abordadores mecánicos para pasajeros, en su modalidad de pasillos telescópicos, que prestaban Inmobiliaria FUMISA, S.A. de C.V. (Fumisa) y Sistemas Integrales para el Transporte, S.A. de C.V. (SINTRA) en el AEROPUERTO, respectivamente. De conformidad con lo establecido en el numeral tres de dichas Bases, tales tarifas se rigen por tales disposiciones y a falta de señalamiento expreso, por la resolución que emita la SCT; asimismo, de conformidad con el numeral seis de tales documentos, los montos establecidos en los mismos, se actualizan anualmente con base en las variaciones del Índice Nacional de Precios al Productor. Folios 0016563 al 0016570 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁰ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁴⁰¹ Folio 0008584 del EXPEDIENTE.

⁴⁰² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

complementarios de: rampa; tráfico; seguridad y vigilancia; y mantenimiento y reparación de aeronaves.

VII.1.2.2.1. Suministro de combustible

El suministro de combustible es un servicio complementario indispensable para prestar el servicio de TRANSPORTE AÉREO, el cual puede ser suministrado en diversos aeropuertos nacionales e internacionales. Al respecto, el artículo Noveno Transitorio del RLA establece que ASA será la única prestadora de los servicios de almacenamiento, distribución y suministro de combustible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el país. Para la prestación de este servicio ASA celebra con los concesionarios de los aeropuertos un convenio en el que se determinan los términos y condiciones relativos a la prestación de dichos servicios. Lo anterior se establece en la Condición 2.4.2 *Servicios Relativos a Combustible*, de la modificación realizada el catorce de noviembre del dos mil⁴⁰³ a la Concesión otorgada el veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho por el Gobierno Federal, a través de la SCT, en favor de AICM.

Aunado a lo anterior, el RLA establece que el suministro de combustible se debe prestar únicamente a las aeronaves y equipo de apoyo terrestre que se encuentren dentro del aeropuerto y el prestador del servicio debe llevar un control diario de la cantidad de combustible que venda, por cliente, cantidad, fecha de venta, matrícula y tipo de aeronave.⁴⁰⁴ El precio de venta de este combustible se compone por: i) el precio del producto, ii) el costo de llevarlo al aeropuerto y iii) el costo de introducirlo o succionarlo de los tanques de las aeronaves. El precio del combustible (primer componente) que se aplica es determinado por Petróleos Mexicanos en la estación de combustibles de que se trate⁴⁰⁵ y, por lo tanto, junto con el costo de llevarlo al AEROPUERTO (segundo componente) está fuera del control de ASA.

El costo del servicio de suministro y/o succión de combustible (tercer componente), es el que cobra ASA por sus servicios y representa alrededor de 1.5% del costo total.⁴⁰⁶ Las tarifas que ASA cobra a los TRANSPORTISTAS AÉREOS por este componente son autorizadas por la SHCP y se establecen por grupo de consumo, los cuales se determinan considerando los consumos anuales del transportista, en virtud de lo siguiente:⁴⁰⁷

| Grupo de consumo (millones de litros) | Tarifa (pesos por metro cúbico) |
|--|------------------------------------|
| Más de 385 | 107.87 |
| 140 a 385 | 114.66 |

⁴⁰³ Folios 0009179 y 0009180 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁴ Artículos 60 y 64 del RLA.

⁴⁰⁵ Folio 0026689 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁶ Folio 0026642 del EXPEDIENTE.

⁴⁰⁷ Folio 0026665 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | |
|----------|--------|
| 25 a 140 | 144.70 |
| 0 a 25 | 161.51 |

Para recibir el servicio de suministro y succión de combustible los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben celebrar un contrato mercantil con ASA.

VII.1.3. Servicios demandados en el AEROPUERTO

Una vez analizada la oferta de servicios que se prestan en el AEROPUERTO, se procede a exponer las consideraciones principales que diversos TRANSPORTISTAS AÉREOS realizaron a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA sobre la demanda de los servicios aeroportuarios, y el servicio complementario de suministro de combustible.

VII.1.3.1. Servicios Aeroportuarios

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se tiene que para la mayoría de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, los servicios previstos en el artículo 55 del RLA son indispensables para el TRANSPORTE AÉREO; no obstante, se hace especial mención del uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales, los cuales permiten efectivamente aterrizar y despegar en los aeropuertos y, consecuentemente, poder recibir los demás servicios necesarios para el desarrollo de la actividad del TRANSPORTE AÉREO.

| AGENTE ECONÓMICO | Manifestaciones en relación a los servicios aeroportuarios |
|------------------|--|
| AICM | <i>"Los servicios aeroportuarios que son indispensables para que los transportistas aéreos puedan aterrizar y despegar en el AICM son el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales, ya que sin estos elementos una aeronave no está en posibilidad de realizar su aterrizaje o despegue en condiciones seguras, la pista es el componente crítico y las calles de rodaje son para que la aeronave desocupe o entre a pista, y ambos componentes sirven para que físicamente ya sea o realicen su aterrizaje o su despegue y las ayudas visuales son los elementos que orientan al comandante de la aeronave durante su aterrizaje."</i> ⁴⁴⁵ |
| GRUPO AEROMÉXICO | <i>"(...) los servicios aeroportuarios establecidos en los artículos 48 de la Ley de Aeropuertos y 55 de su Reglamento serían tan aconsejables para el aterrizaje y despegue de las aeronaves, de la misma manera como resulta aconsejable contar con una aeronave, tripulación y combustible para realizar operaciones de aterrizaje y despegue (...)"</i> ⁴⁴⁶ |
| DELTA | * |

⁴⁴⁵ Folio 0018478 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁶ Folio 0019329 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



| | |
|---------------|---|
| | * |
| INTERJET | "(...) para poder aterrizar y despegar, los servicios aeroportuarios que se requieren, son: Uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales. Lo anterior es acorde a lo dispuesto por la fracción I del artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos." ⁴¹¹ |
| VOLARIS | "Derivado de los requerimientos propios para la prestación de servicio de transporte aéreo todos los servicios aeroportuarios resultan indispensables, especialmente los horarios de aterrizaje y despegue pues sin ellos no es posible prestar servicios de transporte aéreo." ⁴¹² |
| AMERICAN | Señaló que utiliza "(...) todos los servicios previstos en el (...) artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos en el AICM, exceptuando los hangares. (...)" ⁴¹³ |
| VIVAEROBUS | "Los servicios aeroportuarios que son indispensables para que las aeronaves puedan aterrizar o despegar en el AICM son: <ul style="list-style-type: none"> • Aterrizaje • Plataforma de Embarque/Desembarque • Plataforma de Estacionamiento Prolongado/Pernocta • Aerocares • Pasillos Telescópicos • Revisión a los pasajeros y su equipaje de mano (FRPE)"⁴¹⁴ |
| UNITED | "United considera que todos los servicios aeroportuarios a que se refiere el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos son importantes y la mayor parte de estos servicios son indispensables para prestar el servicio de transportación aérea hacia AICM." ⁴¹⁵ |
| MAGNICHARTERS | Los servicios indispensables para aterrizar o despegar son: Servicios de aeropuerto; Estacionamiento o plataforma, Guía de servicio terrestre para aterrizaje y despegue; Servicios SENEAM: Servicios de controladores que regulan el tráfico aéreo, y el Suministro de combustible por parte de ASA. ⁴¹⁶ |
| AEROMAR | Los servicios aeroportuarios indispensables para que las aeronaves puedan aterrizar o despegar son: Aterrizaje, Estacionamiento de embarque y desembarque, Estacionamiento prolongado de plataforma, Revisión de pasajeros y su equipaje de mano, y Aerocar. ⁴¹⁷ |

⁴¹⁰ Folio 0024196 del EXPEDIENTE.

⁴¹¹ Folios 0004090 y 0004091 del EXPEDIENTE.

⁴¹² Folio 0003292 del EXPEDIENTE.

⁴¹³ Folio 0024820 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁴ Folio 0003660 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁵ Folio 0024758 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁶ Folio 0018699 del EXPEDIENTE.

⁴¹⁷ Folio 0021801 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

VII.1.3.2. Suministro de combustibles

El servicio de suministro de combustibles representa una proporción significativa de los costos operativos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Como se señaló anteriormente, actualmente ASA es el único proveedor del servicio de suministro de combustible en el AEROPUERTO, por lo que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen alternativas en la provisión del servicio de turbosina en el país. Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP realizaron manifestaciones y presentaron información relacionada con dicho servicio, de tal forma que se puede establecer lo siguiente:

| AGENTE ECONÓMICO | Información presentada por los AGENTES ECONÓMICOS |
|------------------|--|
| GRUPO AEROMÉXICO | <p>Estableció lo siguiente: [REDACTED]</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p style="text-align: right;">418 419</p> <p>En la temporada de verano dos mil catorce, para GRUPO AEROMEXICO, el "CASK combustible" (CASK total menos CASK sin combustible), fue de *⁴²⁰</p> <p>Adicionalmente, en su Reporte Anual de 2013 se señaló que "(...) respecto de los costos de combustible tenemos una política de contratar continuamente instrumentos financieros derivados para cubrir entre el 50% y el 70% de nuestro consumo de combustible esperado para los siguientes 12 a 18 meses. Adicionalmente, históricamente hemos sido capaces de trasladar aproximadamente el 50% de los incrementos en el precio del combustible a nuestros clientes mediante sobre-cuotas adicionales por combustible o a través de incrementos en las tarifas."⁴²¹</p> |
| INTERJET | <p>De conformidad con la información proporcionada, durante el periodo dos mil nueve a dos mil catorce, [REDACTED]⁴²²</p> <p>En la temporada de verano dos mil catorce, el "CASK combustible" (CASK total menos CASK sin combustible), fue de 0.51.⁴²³</p> |
| VOLARIS | <p style="text-align: center;">*</p> <p style="text-align: right;">424</p> |

⁴¹⁸ Se refiere a * y *

⁴¹⁹ Folio 0005501 del EXPEDIENTE.

⁴²⁰ Folio 0027715 del EXPEDIENTE.

⁴²¹ Folio 0000048 del EXPEDIENTE.

⁴²² Folio 0008227 del EXPEDIENTE.

⁴²³ Folio 0008226 del EXPEDIENTE.

⁴²⁴ Folio 0020316 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | |
|---------------|---|
| | En la temporada verano dos mil catorce, el "CASK combustible" (CASK total menos CASK sin combustible), fue de * ⁴²⁵ |
| VIVAEROBUS | De la información proporcionada, se obtiene que de dos mil nueve a dos mil catorce el * ⁴²⁶ * ⁴²⁷ En la temporada de verano dos mil catorce, el "CASK combustible" (CASK total menos CASK sin combustible), fue de * ⁴²⁷ |
| MAGNICHARTERS | * ⁴²⁹ |
| AEROMAR | * ⁴³⁰ * ⁴³¹ Para la temporada verano dos mil catorce, el "CASK combustible" (CASK total menos CASK sin combustible), * ⁴³¹ |

VII.1.4. Otros insumos para los TRANSPORTISTAS AÉREOS: servicios a la navegación

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS también requieren de servicios a la navegación aérea tales como: control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáutica⁴³² para la prestación del servicio de TRANSPORTE AÉREO.

Corresponde a la SECRETARÍA la prestación de los servicios de navegación aérea: control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáutica, así como establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse.⁴³³ Estos servicios a la navegación deben estar disponibles para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, en condiciones de igualdad y uniformidad.⁴³⁴ En este sentido, es importante enfatizar que todo movimiento de una aeronave en las pistas o calles

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁴²⁵ Folio 0022606 del EXPEDIENTE.

⁴²⁶ Folio 020276 del EXPEDIENTE.

⁴²⁷ Folio 0018664 del EXPEDIENTE.

⁴²⁸ Folio 0018706 del EXPEDIENTE.

⁴²⁹ Folio 0005950 del EXPEDIENTE.

⁴³⁰ Folio 0022504 del EXPEDIENTE.

⁴³¹ Folio 0023988 del EXPEDIENTE.

⁴³² Artículo 9 de la LA y artículo 6, fracción IV de la LAC.

⁴³³ Artículo 9 de la LA y artículo 6, fracción IV de la LAC.

⁴³⁴ Artículo 52, segundo párrafo del RLA.





de rodaje de un aeropuerto debe apegarse a las instrucciones del prestador de servicios de control de tránsito aéreo.⁴³⁵

A SENEAM, órgano desconcentrado de la SCT, le corresponde proporcionar los servicios para la navegación aérea, de control de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, sistemas de ayuda a la navegación aérea, telecomunicaciones aeronáuticas, servicios de despacho y control de vuelos, entre otros, para garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano.⁴³⁶

Al respecto, SENEAM manifestó que no formaliza contrato alguno con los TRANSPORTISTAS AÉREOS por los servicios de aeronavegación aérea, control de tránsito aéreo o meteorología que proporciona.⁴³⁷ El uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo nacional, por medio de actividades aeronáuticas implica el pago obligatorio de un derecho.

El pago del derecho correspondiente⁴³⁸ se debe calcular y enterar mensualmente, a través de cualquier medio de pago autorizado por el Servicio de Administración Tributaria, para lo cual el TRANSPORTISTA AÉREO debe entregar a la SECRETARÍA a través de SENEAM comprobante de pago que contenga el cálculo de las operaciones aeronáuticas realizadas. En caso de incumplimiento de presentación del comprobante de pago, SENEAM lo comunicará al Servicio de Administración Tributaria, quien realizará el requerimiento de pago; la SCT comunicaría al usuario la suspensión del uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo.⁴³⁹

En tal sentido, SENEAM manifestó que efectivamente ha suspendido el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo mexicano a distintos TRANSPORTISTAS AÉREOS, aclarando que cuando el operador aéreo presenta la copia del comprobante de pago del adeudo, la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SECRETARÍA procede a levantar dicha suspensión.⁴⁴⁰

VII.2. Oferta del TARP en el AEROPUERTO

En este apartado se exponen las características de oferta del TARP en el AEROPUERTO, lo anterior en virtud de la relevancia de éstas para el análisis que se presenta posteriormente en el *Capítulo X*.

VII.2.1. Importancia del TARP dentro de los servicios de TRANSPORTE AÉREO

En este apartado se describen las características de la oferta en el mercado del TARP. Si bien los servicios que se prestan en el AEROPUERTO fueron descritos para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS con operaciones en el mismo, el análisis que a continuación se presenta, se realiza

⁴³⁵ Artículo 108 del RIA.

⁴³⁶ Folio 0022649 del EXPEDIENTE.

⁴³⁷ Folio 0022630 del EXPEDIENTE.

⁴³⁸ En caso de que se opte por pagar el derecho por cada kilómetro volado, de acuerdo a la distancia ortodrómica y la envergadura de la aeronave, de conformidad con lo establecido en el artículo 290 de la LFD.

⁴³⁹ Artículo 291, fracción I, de la LFD.

⁴⁴⁰ Folios 0022628 y 0022629 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

únicamente respecto a la provisión de los servicios del TARP, debido a las siguientes consideraciones:

- Del total de operaciones que se realizan en el AEROPUERTO la mayor proporción corresponde al TARP. Lo anterior, medido por el número de horarios de aterrizaje y despegue asignados y operados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS de dos mil nueve a dos mil catorce, conforme a la siguiente tabla:⁴⁴¹

| Porcentaje de operaciones a lo largo de todo el día en el AEROPUERTO según tipo de TRANSPORTE AÉREO | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Operaciones TARP | 95.77% | 95.20% | 95.12% | 95.74% | 95.72% | 96.31% |
| Otro tipo de operaciones* | 4.23% | 4.80% | 4.88% | 4.26% | 4.28% | 3.69% |
| Total operaciones | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |

Fuente: Folios 0008832 y 0021773 del EXPEDIENTE

*Privadas comerciales, servicio público no regular, carga regular, etc., de conformidad con lo establecido en el Capítulo IV de la LAC.

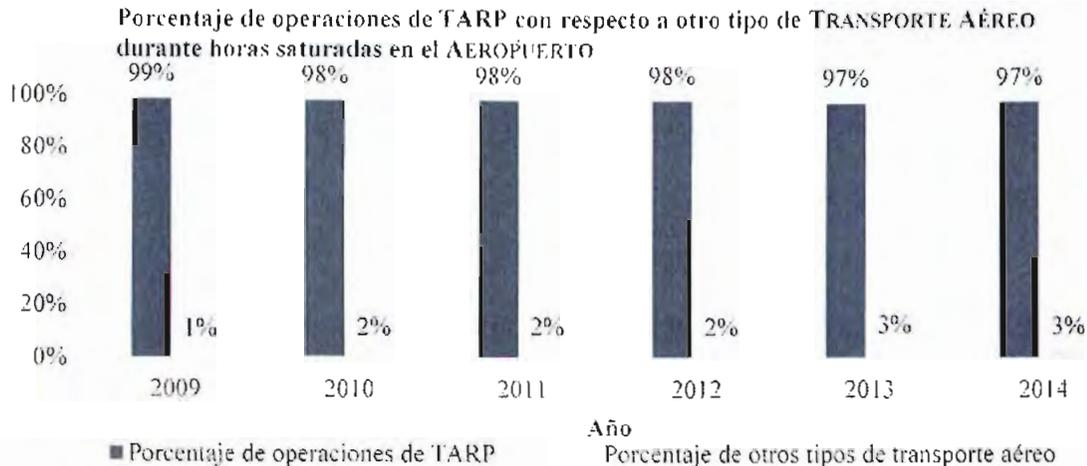
- Las operaciones de TARP realizadas en el AEROPUERTO entre las 07:00 y 22:59 (siete y veintidós cincuenta y nueve) horas, considerados como horarios saturados según la declaratoria emitida en el año dos mil catorce, han sido superiores al 96% del total de operaciones anuales desde dos mil nueve.⁴⁴² Además, las operaciones de TRANSPORTE AÉREO, diferentes al TARP, han representado menos del 4% de las operaciones en franjas horarias saturadas⁴⁴³ durante el periodo mencionado, como se observa a continuación:

⁴⁴¹ Folio 0008832 y conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).

⁴⁴² Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).

⁴⁴³ Cabe señalar que de conformidad a la vigencia de las distintas Declaratorias de saturación en el campo aéreo del AEROPUERTO que se han emitido, los cálculos para la presente gráfica se llevaron a cabo conforme a lo siguiente: i) Para los años dos mil nueve, dos mil diez, dos mil once y dos mil doce y de enero al diecisiete de abril de dos mil trece se consideró la Declaratoria de saturación publicada en el DOF el ocho de noviembre de dos mil siete por ser la vigente en ese momento, misma que señala como saturado el campo aéreo correspondiente de 09:00 (nueve) horas a las 09:59 (nueve cincuenta y nueve) horas y de 21:00 (veintiún) horas a 21:59 (veintiuno cincuenta y nueve) horas; ii) Del dieciocho de abril de dos mil trece al veintinueve de septiembre de dos mil catorce la saturación fue de las 06:00 (seis) horas a las 09:59 (nueve cincuenta y nueve) horas y de las 16:00 (dieciséis) horas a las 19:59 (diecinueve cincuenta y nueve) horas, según lo señalado en la Declaratoria respectiva, publicada en el DOF el diecisiete de abril de dos mil trece; iii) para el periodo restante del 2014, se consideró lo señalado en la Declaratoria publicada en el DOF el veintinueve de septiembre de dos mil catorce (Declaratoria vigente a la fecha del presente DICTAMEN) que declara como saturado el campo aéreo del AEROPUERTO de las 07:00 (siete) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



Fuente: Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).

- El TARP en el país tuvo una relevancia creciente como una alternativa de traslado. Entre dos mil nueve y dos mil catorce, a nivel nacional el número de pasajeros transportados en el AEROPUERTO en TARP por TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP creció 30%.⁴⁴⁴ mientras que el número de pasajeros en TARP internacional realizado por TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP creció 55 % en rutas.⁴⁴⁵
- De conformidad con el artículo 95 del RIA, en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en un aeropuerto, tienen prioridad las operaciones del TARP respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO que se llevan a cabo en el AEROPUERTO.
- Además, el TARP es el servicio que genera el mayor impacto social y económico en el MERCADO INVESTIGADO, al tener el mayor valor agregado en su actividad, respecto del resto de operaciones de otro tipo de servicios de TRANSPORTE AÉREO.⁴⁴⁶

Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la mayor parte del tráfico aéreo en el AEROPUERTO en horarios declarados como saturados es el TARP, motivo por el cual, a continuación se presentan sus características económicas.

⁴⁴⁴ Folio 0026248 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁵ Folio 0026248 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁶ De conformidad con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para dos mil trece, el Producto Interno Bruto del "Transporte aéreo regular", representó el 85.6% del total del Producto Interno Bruto del Subsector "Transporte Aéreo". Lo anterior, aunado al hecho de que las operaciones TARP, son mayores en número a las de cualquier otro servicio de transporte regular, da una visión de TARP como el principal generador de valor en el sector. Folio 0027262 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

VII.2.2. Modelos de red de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP

El TRANSPORTE AÉREO se considera como una actividad de red, debido a que se conforma por un conjunto de enlaces o vínculos (rutas) que conectan diferentes nodos (aeropuertos) entre sí.⁴⁴⁷

Se pueden observar dos tipos de modelos de negocio de red en el TRANSPORTE AÉREO. El primero es un modelo de red basado en el desarrollo de bancos de interconexión de rutas, conocido como "hub and spoke". El segundo modelo es aquel cuya red se estructura con rutas de vuelos directos o punto a punto, este modelo se conoce como "spoke and spoke".

VII.2.2.1. Modelo "hub and spoke"

En el modelo "hub and spoke" las aerolíneas operan a través de un sistema de red de rutas organizadas alrededor de uno o más aeropuertos nodales, denominados "hubs", en los cuales concentran la demanda procedente de otros aeropuertos ubicados en ciudades origen mediante vuelos directos, denominados "spokes", para posteriormente trasladarlos, tras hacer escala en el "hub", a sus destinos finales.⁴⁴⁸

Este modelo permite a la aerolínea transportar pasajeros entre aeropuertos sin tener que realizar un vuelo directo entre éstos, pues la aerolínea desarrolla un "banco de interconexión" al dirigir a los pasajeros a un aeropuerto "hub" (escala) y de ahí hacer conexión con otros vuelos hacia sus destinos finales.⁴⁴⁹

En este modelo de negocios las aerolíneas buscan generar ventajas comerciales mediante posibles ahorros en costos al evitar abrir una red de vuelos directos y atender los mismos destinos tanto con vuelos directos como indirectos. Así, al ser explotado correctamente, el modelo "hub and spoke" puede generar externalidades de red,⁴⁵⁰ tanto por el lado de la oferta como por el lado de la demanda, como a continuación se detalla:

- Para el TRANSPORTISTA AÉREO, la incorporación de una ruta adicional hacia el "hub" (incrementar un nodo a la red) puede implicar que el costo incremental que representaría operar esa nueva ruta en la red sea menor, proporcionalmente hablando, respecto al aumento en el tamaño de la demanda (e ingresos) que la nueva ruta representa, al alimentar la red de rutas preexistentes, e incrementar los pasajeros transportados en esa nueva ruta desde y hacia otras rutas.⁴⁵¹ Tal beneficio, podría ser trasladado por el TRANSPORTISTA AÉREO hacia los pasajeros que utilizan su red, al ofrecer tarifas aéreas más bajas en sus rutas.

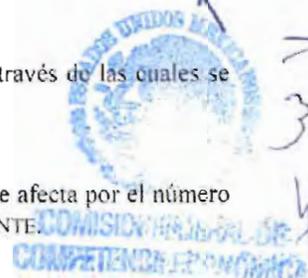
⁴⁴⁷ Las redes de producción se componen por el gran número de rutas y rutas alternativas a través de las cuales se pueden transportar pasajeros de orígenes a destinos. Folio 0027316 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁸ Folios 0027196 y 0026832 del EXPEDIENTE.

⁴⁴⁹ Folio 0027317 del EXPEDIENTE.

⁴⁵⁰ Externalidades de red significa que la utilidad derivada del consumo de ciertos productos se afecta por el número de consumidores que usan productos compatibles en la propia red. Folio 0027314 del EXPEDIENTE.

⁴⁵¹ Folio 0027197 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- Para los pasajeros, el que la red ofrezca un mayor número de destinos representa por sí mismo una mejora, pues podría reducirles el número de conexiones para llegar a un destino (en caso de no existir un vuelo directo) y la posibilidad de realizar todo el trayecto con la misma compañía aérea. Lo que reduciría los tiempos de conexión y riesgos (debido a una mejor configuración de las terminales y los horarios), pues en caso de que la conexión se pierda por un retraso en el vuelo, el TRANSPORTISTA AÉREO asumiría los costos de tal hecho y buscaría un vuelo alternativo para su pasajero. Así, se tiene que cuando la compañía expande su red consigue generar economías de densidad desde el punto de vista de la demanda.⁴⁵²

Sin embargo, los citados efectos positivos que tiene este modelo en los costos para las aerolíneas, también podrían generar efectos adversos en el mercado para los consumidores del TRANSPORTE AÉREO. En concreto, las potenciales economías de alcance y densidad otorgan la posibilidad a la aerolínea de llegar a conformarse como un operador dominante, tanto en el aeropuerto "hub" como en los relacionados directamente con éste⁴⁵³, de forma tal que no traslade el ahorro en costos a los pasajeros, o en el extremo, que llegue a establecer mayores precios en las rutas que atiende sin que pueda ser contrarrestados por sus competidores. Además, las economías derivadas del mayor tamaño de las redes pueden permitir que resulte rentable para las empresas operadoras de este modelo subsidiar ciertas rutas en las que pudieran operar sus competidores. Esto aumenta la probabilidad de que la aerolínea dominante en el "hub" imponga barreras a la entrada de nuevos competidores.⁴⁵⁴ Dichas prácticas podrían agravarse cuando el TRANSPORTISTA AÉREO también establece acuerdos comerciales con otras aerolíneas, tales como alianzas o acuerdos de códigos compartidos, pues éstos significan un incremento de su red, al poder ofrecer los destinos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que conforman la alianza, con una muy baja inversión por parte de la aerolínea.

Otro efecto adverso que los pasajeros, usuarios de TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan bajo este modelo, podrían enfrentar consiste en el hecho de que un vuelo con escala en el "hub" siempre representará más tiempo de viaje, respecto a un vuelo directo entre el origen y el destino de la ruta elegida. Por lo que con la finalidad de que no se genere un detrimento en el bienestar del consumidor, se esperaría que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan bajo este modelo, reduzcan sus precios, respecto al viaje directo entre el origen y destino.

⁴⁵² Folio 0027195 del EXPEDIENTE.

⁴⁵³ A pesar de que la Unión Europea liberalizó el transporte aéreo interior desde mil novecientos noventa y siete, para el dos mil casi un 75 % de las rutas directas entre países europeos pertenecientes al Espacio Económico Europeo eran atendidas por sólo un transportista aéreo, mientras que el porcentaje alcanzaba casi un 95% cuando se contabilizaban las rutas servidas con uno y dos operadores aéreos. Folios 0027197 y 0027198 del EXPEDIENTE.

⁴⁵⁴ Folio 0027198 del EXPEDIENTE.





VII.2.2.2. Modelo “spoke and spoke”

En este modelo las aerolíneas conectan cada una de las rutas atendidas en su red a través de vuelos directos de ciudad a ciudad. En este caso se experimentan economías de escala cuando hay *“reducción en los costos medios a través del uso de aviones más grandes o mayor frecuencia de vuelos por ruta.”*^{455,456}

Este modelo es utilizado principalmente por ABCs, aquéllas que operan principalmente en rutas de mayor demanda y a través de aeropuertos secundarios que se encuentren en la misma área de influencia del aeropuerto principal, que resulten más económicos. Estas aerolíneas, de manera general suelen ofrecer una sola clase de servicio en aeronaves con un gran número de asientos (con el fin de reducir costos de proveer el servicio). Aunado a lo anterior, las ABCs tienden a operar flotas con poca variedad de tipos de aeronaves (una o dos tipos preferentemente), con el fin de maximizar la utilización de las tripulaciones de vuelo en toda la flota, mejorar la flexibilidad de la programación de las aeronaves y reducir los costos de inventario y mantenimiento de éstas.⁴⁵⁷

En el universo de ABCs se encuentra un subconjunto denominado AUBCs.⁴⁵⁸ El modelo AUBCs implica, entre otras cosas, un enfoque específico en generar bajos costos mediante el uso eficiente de los activos.⁴⁵⁹ una desagregación de las fuentes de ingresos diferenciando desde una tarifa base, (que incluye sólo el traslado del pasajero), así como productos y servicios múltiples ofrecidos con costos adicionales.⁴⁶⁰ Estas aerolíneas dirigen sus servicios a pasajeros sensibles al precio.

A continuación, y con la finalidad de proporcionar mayor claridad, se presentan los modelos “hub and spoke” y “spoke and spoke” de manera gráfica:

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁴⁵⁵ Folio 0026831 del EXPEDIENTE.

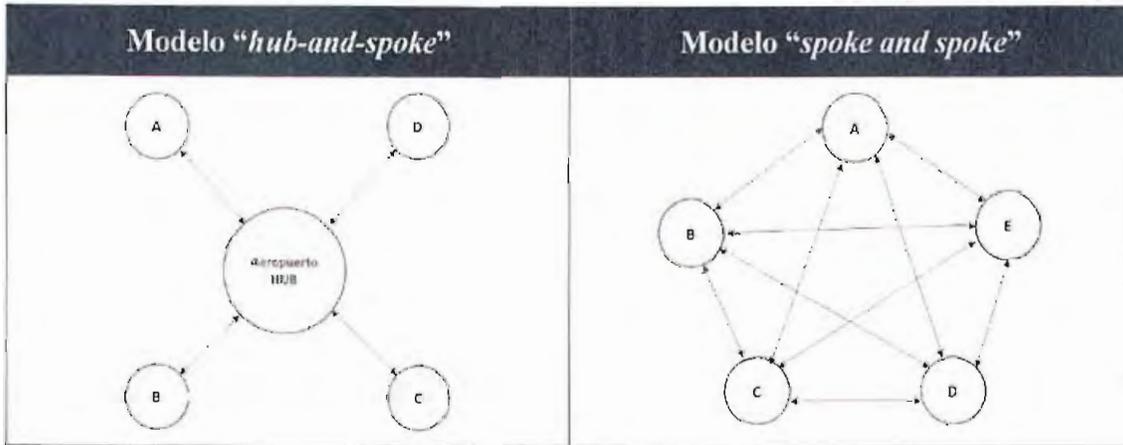
⁴⁵⁶ Debe considerarse que el incremento de frecuencias es prácticamente imposible de lograr en aeropuertos saturados.

⁴⁵⁷ Folio 0026885 del EXPEDIENTE.

⁴⁵⁸ Ejemplo de este modelo, a nivel mundial, son Allegiant y Spirit en EUA, Ryanair y Wizz en Europa, y Air Asia en Asia. Folio 0026886 del EXPEDIENTE.

⁴⁵⁹ Al utilizar flotas altamente eficientes y uniformes y con una alta densidad de asientos.

⁴⁶⁰ Los productos y servicios adicionales ofrecidos con costo adicional son, entre otros, tarifas por transportación de equipaje extra, selección de asientos con anticipación, espacio entre asientos, costos por cambios en las reservaciones, compra de alimentos durante el vuelo, acceso prioritario al abordar la aeronave.



VII.2.3. Modelos de negocio de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO

Una vez descritos los modelos de negocio que pueden operar las aerolíneas y conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se describen los modelos que utilizan los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP que operan en el AEROPUERTO⁴⁶¹:

VII.2.3.1. TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO que operan con modelo "spoke and spoke"

VII.2.3.1.1. AEROMAR

AEROMAR opera rutas [REDACTED] *
[REDACTED] 462

De conformidad con información proporcionada por el AICM, en la temporada de verano dos mil catorce, AEROMAR operó vuelos en rutas desde o hacia el AEROPUERTO a: Acapulco, Huatulco, Ciudad Victoria, Colima, Durango, Jalapa, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Matamoros, Morelia, Poza Rica, Piedras Negras, Puerto Escondido, San Luis Potosí, Tepic, Veracruz y Zihuatanejo, así como a Austin y Mc Allen en EUA.⁴⁶³ El modelo de AEROMAR se enfoca principalmente a [REDACTED]

* [REDACTED] 464 [REDACTED] *

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁴⁶¹ AEROMAR, INTERJET, MAGNICHARTERS, VOLARIS, VIVAEROMAS, GRUPO AEROMÉXICO, UNITED, AMERICAN y DELTA, quienes en conjunto transportaron al 77% de los pasajeros TARP en el AEROPUERTO en dos mil catorce. Folios 0026249 a 0026252 del EXPEDIENTE.

⁴⁶² Folio 22504 del EXPEDIENTE.

⁴⁶³ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁴ Folios 22105 y 22106 del EXPEDIENTE.





*

465,466

VII.2.3.1.2. INTERJET

INTERJET presta sus servicios en destinos nacionales e internacionales de alta densidad y rutas regionales de densidad media de demanda, donde ninguno es con escalas.⁴⁶⁷ Tiene una flota de treinta y nueve aeronaves Airbus modelo A320 con capacidad para ciento cincuenta pasajeros y catorce aeronaves modelo Superjet SSJ100 para noventa y tres pasajeros, que opera en segmentos de distancias cortas a medias.⁴⁶⁸

El modelo de negocios de INTERJET está enfocado en ofrecer tarifas accesibles y proporcionar un servicio de alta calidad, como elementos clave para fortalecer la lealtad de sus clientes, atraer a nuevos pasajeros y consolidar su marca. Asimismo, manifestó que como principal distintivo su modelo ofrece a sus clientes precios finales competitivos sin costos adicionales, en relación con las tarifas bases ofrecidas por sus competidores ABCs o AUBCs.⁴⁶⁹

INTERJET indicó que busca maximizar su rendimiento a través de:⁴⁷⁰ i) integrar verticalmente sus operaciones para hacerlas más eficientes;⁴⁷¹ ii) generar una composición de flota eficiente, consistente en sólo dos tipos de aeronaves y motores, lo que reduce costos de operación; iii) mejorar la tasa de utilización de las aeronaves; iv) incrementar el número de pasajeros en las rutas existentes; v) iniciar de operaciones en rutas de alta densidad, particularmente en las que ya dan servicio los competidores; vi) aumentar la penetración en rutas nacionales entre ciudades de mediana densidad, donde actualmente se ofrece transporte en autobús.

VII.2.3.1.3. MAGNICHARTERS

MAGNICHARTERS señaló que es una operadora de viajes mayorista que ofrece servicios de transporte aéreo, traslados terrestres (aeropuerto-hotel-aeropuerto), hospedaje en hoteles de cuatro,

465

*

Folio 0026421 del EXPEDIENTE

⁴⁶⁶ Folios 0021841 y 0021842 del EXPEDIENTE.

⁴⁶⁷ Folio 0004096 del EXPEDIENTE

⁴⁶⁸ Folio 0007937 del EXPEDIENTE

⁴⁶⁹ INTERJET señala que ofrece en el precio final del boleto: i) refrigerios y bebidas en cortesía en todos los vuelos, sin costo alguno para sus clientes; ii) proporciona programación de entretenimiento audiovisual durante el vuelo, en todos los viajes; iii) permite a los pasajeros transferir boletos a otros pasajeros, cambiar la fecha, hora del vuelo e incluso ruta, a un costo nominal para ellos; iv) asignan sanitarios exclusivos para mujeres; y v) proporciona servicios de transporte terrestre aeropuerto-ciudad-aeropuerto en diferentes ciudades a las que opera. Folio 0007938 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁰ Folios 0007939 del EXPEDIENTE.

⁴⁷¹ Al respecto, INTERJET señaló que se presta a sí mismo los servicios complementarios: rampa (entre otros, arrastre de aeronaves, recarga y descarga de agua, limpieza interior, embarque y desembarque de pasajeros) seguridad y vigilancia, y mantenimiento y reparación de aeronaves. Folio 0004090 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





cinco estrellas y gran turismo en zonas turísticas de México, con plan europeo, desayuno bufet y todo incluido. Ofrece paquetes turísticos a Cancún, Riviera Maya, Mérida, Ixtapa Zihuatanejo, Huatulco, Puerto Escondido, Acapulco, Mazatlán Los Cabos y Puerto Vallarta a nivel nacional, así como Las Vegas y Orlando.⁴⁷²

VII.2.3.1.4. VOLARIS

La estrategia punto a punto de la red de rutas aéreas de VOLARIS generalmente busca ofrecer vuelos directos entre ciudades con alto volumen de tráfico aéreo, lo que le permite atender con mayor frecuencia un mayor número de ciudades y generar factores de ocupación óptimos de las aeronaves.⁴⁷³ En particular, VOLARIS tiene como estrategia comercial programar vuelos en secuencia, tal que les permita minimizar el tiempo de espera en los aeropuertos; vuelos de larga duración por la tarde-noche como opción para viajeros que desean ahorrar en gastos de hospedaje en el lugar de destino, y vuelos diurnos para maximizar el uso de la flota y utilizar los empleados de los aeropuertos de manera eficiente.⁴⁷⁴

*

475

VOLARIS mantiene presencia en cincuenta y ocho ciudades de México y EUA, y opera aproximadamente doscientas treinta y cinco frecuencias diarias en rutas que conectan treinta y ocho ciudades en México.⁴⁷⁶

De conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE, VOLARIS se catalogó como una aerolínea de pasajeros con un modelo de negocios AUBCs, debido a que, según afirma, su bajo costo por milla por asiento disponible (CASM)⁴⁷⁷ le permite competir en el mercado mexicano e internacional al ofrecer tarifas bajas para estimular el segmento de demanda altamente sensible al precio e incrementar su factor de ocupación.⁴⁷⁸

Asimismo, VOLARIS manifestó que tiene una estrategia de precios desagregados⁴⁷⁹ que permite a sus viajeros elegir y pagar por aquellos productos y servicios que quieren usar por un costo

⁴⁷² Folio 0003517 del EXPEDIENTE.

⁴⁷³ Folios 0026896 y 0026897 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁴ Folio 0026897 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁵ Folio 0003287 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁶ Folio 0026896 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁷ De acuerdo con su Reporte Anual 2014 Volaris es la aerolínea con la estructura de costos más baja considerando el costo por milla por asiento disponible (CASM), entre las aerolíneas latinoamericanas públicas. En 2014, su CASM fue de \$1.17 pesos mexicanos (\$0.79 dólares americanos), comparado a un promedio de CASM de \$1.37 dólares americanos de las aerolíneas latinoamericanas públicas. Folio 0026884 del EXPEDIENTE.

⁴⁷⁸ La industria de la aviación es particularmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que, una vez que un vuelo está programado, las compañías aéreas enfrentan únicamente costos adicionales nominales para brindar servicio a los pasajeros que de otra manera, serían asientos no vendidos. Folio 0026888 del EXPEDIENTE

⁴⁷⁹ Folio 0026890 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

adicional a la tarifa base, política que ha contribuido para que aumente sus ingresos adicionales por servicios.⁴⁸⁰

En este sentido, VOLARIS manifestó que su estrategia es continuar utilizando tarifas de bajo costo para estimular la demanda.⁴⁸¹

Sin embargo, señaló que las condiciones de saturación en el AEROPUERTO ocasionan que "... una línea aérea probablemente renuncie a su proyecto de apertura de una ruta en particular en la medida en que considere que la saturación del AICM no le permita utilizar las frecuencias o los horarios de entrada y salida necesarios para que su servicio sea competitivo con respecto a la calidad y flexibilidad de los servicios ofrecidos por otros competidores ya establecidos."⁴⁸²

Así, el modelo de negocios de VOLARIS se enfoca principalmente a los clientes que visitan amigos o familiares, así como en los viajeros de negocios preocupados por el costo del viaje y personas que realizan viajes de placer en México y a ciertos destinos en EUA.⁴⁸³

VII.2.3.1.5. VIVAAEROBUS

El modelo de negocios de VIVAAEROBUS consiste en ser una AUBCs de vuelos domésticos que busca ofrecer los precios de tarifas base más bajos del mercado. De conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE, VIVAAEROBUS se cataloga como la única aerolínea en el mercado con un modelo real de bajo costo (AUBCs), con tarifas hasta 50% menores a la competencia y similares a las tarifas de los autobuses de pasajeros.⁴⁸⁴

VIVAAEROBUS complementa sus ingresos con servicios adicionales,^{485,486} y se enfoca en ofrecer vuelos domésticos desde el AEROPUERTO a destinos de playa como Cancún, Puerto Vallarta, Mazatlán, Mérida, Los Cabos y Puerto Escondido y ciudades de negocios como Monterrey, Guadalajara, Torreón y Reynosa.

⁴⁸⁰ Volaris obtiene ingresos adicionales a través de la oferta de productos y servicios adicionales, tales como el cobro por exceso de equipaje (arriba de los veinticinco kilogramos de equipaje documentado); el uso del espacio excedente para transportar carga; selección anticipada de asientos, espacio adicional entre asientos; transporte de equipo deportivo; y cobro de los cargos por cambios en los boletos. Folios 0026891 y 0026892 del EXPEDIENTE.

⁴⁸¹ Folio 0026890 del EXPEDIENTE.

⁴⁸² Folio 003288 del EXPEDIENTE.

⁴⁸³ Folio 0026890 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁴ Folio 0026817 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁵ VIVAAEROBUS obtiene ingresos adicionales a través de la oferta de productos y otros servicios, tales como cargos o cobros por equipaje, paquete bebé, pase VIP, seguros, emisión de boletos, asignación de asientos, cambios de reservaciones y otros. Folio 0026815 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁶ Folio 0005659 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

VII.2.3.2. TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO que operan con modelo "hub and spoke"

VII.2.3.2.1. GRUPO AEROMÉXICO

De conformidad con la información que obra en el EXPEDIENTE, GRUPO AEROMÉXICO se definió "como la única aerolínea mexicana que presta servicios integrados de transporte aéreo en México (...)"⁴⁸⁷ Al respecto, en el AMX REPORTE 2014 se señala que GRUPO AEROMÉXICO posee la única compañía de TRANSPORTE AÉREO en México de servicio completo;⁴⁸⁸ la de mayor oferta y variedad de destinos nacionales e internacionales, y la de mayor flexibilidad y frecuencia de vuelos.⁴⁸⁹

GRUPO AEROMÉXICO concentra la mayoría de las operaciones en su "hub" principal en el AEROPUERTO y en sus bases secundarias de Monterrey, Guadalajara y Hermosillo. Asimismo, manifestó que al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce operó más de seiscientos dieciséis vuelos de pasajeros diariamente, volando a cuarenta y cuatro destinos nacionales y treinta y cinco destinos internacionales desde México, incluyendo dieciséis en EUA y Canadá, ocho en Sudamérica, seis en Centroamérica y el Caribe, tres en Europa y dos en Asia.⁴⁹⁰

Asimismo, el AMX REPORTE 2014 menciona que la conectividad de GRUPO AEROMÉXICO durante dicho año, medida como la proporción de pasajeros que adquieren un boleto de avión para viajar entre dos puntos y que incluye una o más escalas previas al destino final fue del 30%.⁴⁹¹

GRUPO AEROMÉXICO argumentó que su modelo de negocios

[Redacted text block containing a large blacked-out area with a small asterisk symbol in the center.]

⁴⁸⁷ Folio 0000045 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁸ Entendiéndose una aerolínea de servicio completo a "... aerolínea que se enfoca en proporcionar una amplia gama de servicios a bordo y antes del vuelo. (v. gr cabinas de dos clases, sistemas de auto-documentación, servicio premium de atención a clientes, salas VIP, garantía de puntualidad en sus vuelos, manejo confiable de equipaje y programas de lealtad) incluyendo diferentes categorías de servicios y vuelos de conexión. Entre sus características se encuentran: el alcance de la red geográfica, la estructura de la red hub and spoke, una amplia gama de puntos de origen y destino, varias categorías de servicios y una compleja administración de precios y yield". Folio 0026376 del EXPEDIENTE.

⁴⁸⁹ Folio 0026374 del EXPEDIENTE.

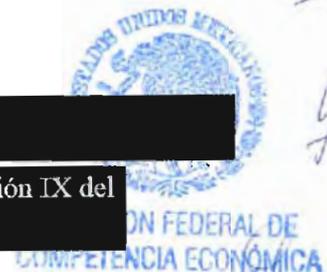
⁴⁹⁰ Folios 0026418 y 0026419 del EXPEDIENTE.

⁴⁹¹ Folio 0026377 del EXPEDIENTE.

⁴⁹² Folio 0005426 al 0005432 del EXPEDIENTE.

[Redacted text block containing a large blacked-out area with a small asterisk symbol in the center.]

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





VII.2.3.2.2. UNITED, AMERICAN y DELTA

Estos tres TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP señalaron que operan a través de sus “hubs” en EUA, es decir, operan un modelo “hub and spoke”, pero considerando como “spoke” al AEROPUERTO.

DELTA, por ejemplo señaló que “ (...) proporciona servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga dentro de los Estados Unidos de América (‘E.U.A.’) y en otras partes del mundo con un servicio desde los E.U.A. a más de 300 destinos en 59 países, y 6 continentes. Los centros de conexión (hubs) de Delta incluyen vuelos que reciben y distribuyen tráfico de rutas locales, lo cual proporciona diferentes opciones de acceso a vuelos internacionales y otros vuelos locales.”⁴⁹⁴

AMERICAN precisó la localización de sus “hubs”, al indicar que “ (...) las líneas aéreas del grupo operan un promedio de casi 6,700 vuelos diarios a 330 destinos en 54 países desde sus “hub” en Charlotte, Chicago, Dallas/Fort Worth (‘DFW’), Los Ángeles, Miami, Nueva York, Filadelfia, Phoenix y Washington, D.C.”⁴⁹⁵

Finalmente, UNITED indicó que “United Airlines y United Express operan un promedio de alrededor de 5000 vuelos diarios a 362 aeropuertos en seis continentes. En 2014, United y United Express operaron casi dos millones de vuelos transportando 138 millones de pasajeros. United se enorgullece de tener la red de rutas más completa en todo el mundo, incluidos los puntos nodales (hubs) de Estados Unidos continental ubicados en Chicago, Denver, Houston, Los Angeles, Nueva York/Newark, San Francisco y Washington, D.C. (...)”⁴⁹⁶

VII.2.4. Análisis del comportamiento operativo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP en el AEROPUERTO

En esta sección se presentan características de la operación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP que operan en el AEROPUERTO⁴⁹⁷:

VII.2.4.1. Comportamiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP en Rutas

Respecto a los destinos operados desde el AEROPUERTO durante las temporadas verano dos mil nueve a verano dos mil catorce, se reportó tráfico de pasajeros del TARP en ciento diez rutas, de las cuales 47% fueron nacionales y 53% internacionales, y de éstas ochenta y cuatro tuvieron operaciones de forma ininterrumpida a lo largo de dicho periodo. El número de rutas no registró grandes cambios al pasar de noventa y cinco, en la temporada verano dos mil nueve, a noventa y siete, en la temporada verano dos mil catorce.

⁴⁹⁴ Folio 0024192 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁵ Folio 24817 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁶ United Express es la marca de una relación contractual de UNITED con Sky West. Las operaciones regionales que realiza Sky West son una extensión de la red troncal de UNITED y complementan sus operaciones transportando tráfico que conecta con el servicio troncal de UNITED. Folios 0024752, 0024754 y 0024755 del EXPEDIENTE.

⁴⁹⁷ La referencia estadística del presente análisis se encuentra en el anexo rutas y frecuencias (Anexo I del DICTAMEN).





Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP fueron quienes participaron en un mayor número de rutas entre las temporadas verano dos mil nueve y verano dos mil catorce, como se muestra a continuación:

| TRANSPORTISTA AÉREO | Número de rutas en las que participó* | Rutas nacionales | Rutas Internacionales |
|------------------------|--|---------------------|--------------------------|
| GRUPO AEROMÉXICO | 84 | 46 | 38 |
| GRUPO MEXICANA** | 61 | 35 | 26 |
| INTERJET | 47 | 39 | 8 |
| VOLARIS | 28 | 20 | 8 |
| AEROMAR | 26 | 24 | 2 |
| VIVAEROBUS | 20 | 20 | 0 |
| AVIACSA | 15 | 15 | 0 |
| UNITED | 7 | 0 | 7 |
| MAGNICHARTERS | 7 | 7 | 0 |
| DELTA | 6 | 0 | 6 |
| Air Canada | 3 | 0 | 3 |
| AMERICAN | 3 | 0 | 3 |

Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE

* Al menos en una temporada

** Considerar que la salida de GRUPO MEXICANA, significó que dejó de operar cincuenta y seis rutas, pues había cesado operaciones en cinco rutas con anterioridad a su salida definitiva.

En particular, para la temporada verano de dos mil catorce GRUPO AEROMÉXICO participó en setenta y un rutas, de las cuales cuarenta y un fueron nacionales y treinta internacionales.⁴⁹⁸

Resalta que GRUPO AEROMÉXICO es el único TRANSPORTISTA AÉREO con más del 40% de su oferta de vuelos en el AEROPUERTO en rutas internacionales. Por lo cual participa en más del 65% de las

⁴⁹⁸ El total de rutas nacionales para esa temporada desde o hacia el AEROPUERTO fueron cincuenta y uno, mientras que el total de rutas internacionales fue cuarenta y seis. Es decir GRUPO AEROMÉXICO participó en esa temporada en el 80.3 % en rutas nacionales y en el 65.2 2% en rutas internacionales.



rutas internacionales que se ofrecen (por cualquier TRANSPORTISTA AÉREO) desde el AEROPUERTO. Por otra parte, se tiene que el 30 % de las rutas de VOLARIS son internacionales, para INTERJET tal porcentaje es 18 %, y para AEROMAR 11 %.

En término de rutas atendidas, el competidor que le sigue es INTERJET y es seguido por VOLARIS, con cuarenta y cuatro y veintisiete rutas, la gran mayoría de estas rutas con origen y destino dentro de la República Mexicana.

VII.2.4.1.1. Competencia en rutas

| Temporada Verano dos mil catorce | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|------------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Número total de rutas en las que participó | Rutas nacionales | | | | | Rutas internacionales | | | | |
| | | Total | Número de rutas en las que participó | | | | Total | Número de rutas en las que participó | | | |
| | | | Sin competidores | Con un competidor | Con dos competidores | Con más de dos competidores | | Sin competidores | Con un competidor | Con dos competidores | Con más de dos competidores |
| GRUPO AEROMEXICO | 71 | 41 | 3 | 13 | 15 | 10 | 30 | 7 | 13 | 7 | 3 |
| INTERJET | 44 | 36 | 3 | 7 | 16 | 10 | 8 | 0 | 2 | 5 | 1 |
| VOLARIS | 27 | 19 | 0 | 2 | 9 | 8 | 8 | 2 | 3 | 1 | 2 |
| AEROMAR | 19 | 17 | 6 | 4 | 5 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| VIVAEROBUS | 9 | 9 | 0 | 0 | 3 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| UNITED | 7 | -- | -- | -- | -- | -- | 7 | 1 | 3 | 1 | 2 |
| MAGNICHARTERS | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DELTA | 3 | -- | -- | -- | -- | -- | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Air Canadá | 2 | -- | -- | -- | -- | -- | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| AMERICAN | 3 | -- | -- | -- | -- | -- | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 |

Fuente: Folio 0008822 del EXPEDIENTE

Con respecto al número de competidores que enfrentan los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en cada una de sus rutas desde el AEROPUERTO, resalta que en el 42.1% de las rutas de AEROMAR es el único proveedor de estos servicios y en el 21.1% de sus rutas tiene un solo competidor. Por su parte, GRUPO AEROMÉXICO es el único oferente del servicio en el 14.1% de sus rutas y tiene un solo competidor en el 36.6 % de sus rutas. En el caso de INTERJET y VOLARIS, el 47.7 % y 37% de



sus respectivas rutas registran la presencia de dos competidores. En contraste, VIVAAEROBUS observa en gran parte de sus rutas (66.7%) la competencia de tres o más competidores.

A continuación, se presentan los valores del *Yield*⁴⁹⁹ de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP: GRUPO AEROMÉXICO, INTERJET, VOLARIS y AEROMAR, para las rutas en las que enfrentan y no enfrentan competencia:

| Temporada Verano dos mil catorce | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--|------------------|--|-------------------|----------------------|-----------------------------|-------|--|-------------------|----------------------|-----------------------------|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Número total de rutas en las que participó | Rutas nacionales | | | | Rutas internacionales | | | | | |
| | | Total | Yield ponderado promedio en las rutas en las que participó (pesos) | | | | Total | Yield ponderado promedio en las rutas en las que participó (pesos) | | | |
| | | | Sin competidores | Con un competidor | Con dos competidores | Con más de dos competidores | | Sin competidores | Con un competidor | Con dos competidores | Con más de dos competidores |
| | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMÉXICO | 71 | 41 | | * | | 30 | | * | | | |
| INTERJET | 44 | 36 | | * | | 8 | | * | | | |
| VOLARIS | 27 | 19 | | * | | 8 | | * | | | |
| AEROMAR | 19 | 17 | | * | | 2 | | * | | | |

Fuente: Folios: 0024852, 0608226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE.

* [REDACTED] tiene valores de *Yield* más altos en las rutas nacionales en las que enfrenta un competidor, y disminuye en la medida en que enfrenta dos o más competidores. Resalta que sus valores de *Yield* son significativamente más elevados para las rutas nacionales que las rutas internacionales que atiende, independientemente de si tiene o no presencia de competidores. En la tabla se puede apreciar que para una ruta nacional en donde existe la presencia de un competidor,

* [REDACTED] obtuvo un ingreso promedio por pasajero de [REDACTED] * por kilómetro en el verano de dos mil catorce, mientras que para rutas internacionales con un competidor, tal ingreso promedio fue de [REDACTED] * por kilómetro recorrido. Es decir, en rutas nacionales en las que enfrenta un competidor, [REDACTED] * obtiene un ingreso ciento veinte por ciento (120 %) mayor por kilómetro recorrido que en otras rutas nacionales o internacionales que atiende.

* [REDACTED] por su parte, presenta los menores valores de *Yield* en las rutas nacionales donde no enfrenta competencia, pero su *Yield* disminuye conforme enfrenta más de un competidor. Por otro

⁴⁹⁹ El *Yield* es el ingreso promedio por pasajero por kilómetro, y es un indicador o medida del ingreso unitario que el TRANSPORTISTA AÉREO percibe.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

lado, * no opera rutas nacionales sin competidores. Su *Yield* es más alto en aquellas rutas en las que enfrenta dos competidores, y es el menor en rutas con más de dos competidores. En comparación a las rutas internacionales que atiende * obtiene en sus rutas nacionales valores de *Yield* superiores en * lo cual resulta de la diferencia entre * en rutas nacionales con un competidor y * rutas internacionales con un competidor. En contraste, para el caso de * los valores de *Yield* en rutas nacionales fueron menores a las internacionales en * lo cual resulta de la diferencia entre * en rutas nacionales con un competidor y * rutas internacionales con un competidor.

Por su parte, * presenta mayores *Yield* en rutas nacionales en las que no enfrenta competencia, o tiene un competidor, y éste disminuye conforme enfrenta más competidores. Al respecto cabe resaltar, que * tiene los mayores *Yield*, en comparación a los demás TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, sin importar si enfrenta o no competencia y cuántos competidores. En relación a la diferencia de *Yield* entre rutas nacionales e internacionales, * presenta en rutas dentro del país un *Yield* superior en * lo cual resulta de la diferencia entre * en rutas nacionales sin competidor y * rutas internacionales sin competidor.

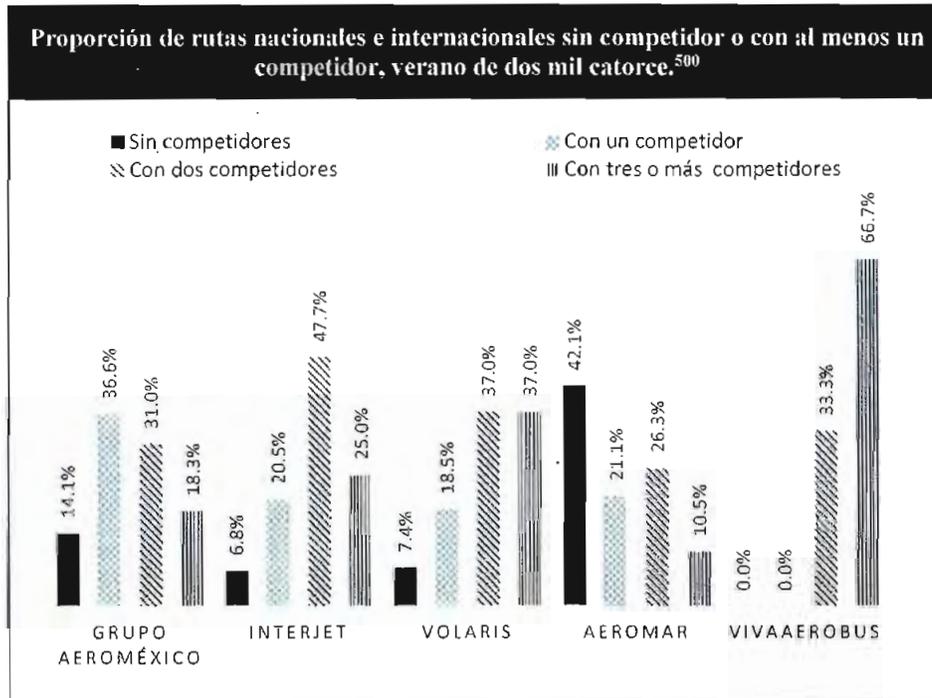
A diferencia de lo que ocurre en rutas nacionales, en las internacionales los *Yield* de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP disminuyen cuando enfrentan cada vez más competencia, salvo * que no muestra esta misma regularidad estadística. Asimismo, resalta que el *Yield* de * es menor en rutas internacionales en las que no enfrenta competencia, en comparación al *Yield* de rutas nacionales, con y sin competidores.

En términos de concentración en las rutas atendidas, en la temporada de verano dos mil catorce, veintiocho rutas contaban sólo con un prestador del TARP, de éstas, doce eran rutas domésticas y las dieciséis restantes eran internacionales. En veintiocho rutas existieron dos competidores, trece nacionales y quince internacionales; en veintitrés, dieciséis nacionales y siete internacionales, participaron tres competidores. Las trece rutas restantes tuvieron cuatro o cinco competidores.

[ESPACIO SIN TEXTO]

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





VII.2.4.1.2. Expansión en rutas

La expansión de la red de rutas operadas en el AEROPUERTO ha sido pobre a lo largo del periodo que va de la temporada de verano dos mil nueve a la temporada de verano dos mil catorce. Como se muestra en la siguiente tabla, en este periodo fueron abiertas diecisiete nuevas rutas, catorce internacionales y tres nacionales:

| Ruta | TRANSPORTISTA AÉREO que abrió la ruta | Temporada en la que abrió |
|----------------|---------------------------------------|---------------------------|
| Caracas | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2011 |
| Rio de Janeiro | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2014 |
| Quito | GRUPO AEROMÉXICO | Invierno 2013 |
| Tokio | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2010 |
| McAllen | AEROMAR | Verano 2013 |
| Austin | AEROMAR | Invierno 2013 |

⁵⁰⁰ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | |
|----------------|-----------------------------|---------------|
| Piedras Negras | AEROMAR | Invierno 2013 |
| Cozumel | INTERJET | Verano 2011 |
| Santa Ana | INTERJET y Air Tran Airways | Verano 2012 |
| Palenque | INTERJET | Verano 2014 |
| San Diego | VOLARIS | Verano 2011 |
| Oakland | VOLARIS | Verano 2011 |
| Múnich | Lufthansa | Verano 2014 |
| Minneapolis* | DELTA | Invierno 2010 |
| Medellín* | Avianca | Verano 2013 |
| Nassau* | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2011 |
| Punta Cana* | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2012 |

* Estas cuatro rutas cerraron en la misma temporada en que fueron abiertas, excepto Minneapolis, que cerró la siguiente temporada (ver siguiente cuadro).

Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

En este mismo periodo, verano dos mil nueve a la temporada de verano dos mil catorce, se cerraron quince rutas, trece internacionales y dos nacionales:

| Ruta | TRANSPORTISTA AÉREO que operaba cuando se cerró la ruta | Temporada en la que cerró |
|----------------|---|-----------------------------|
| Nassau | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2011 |
| Querétaro | GRUPO AEROMÉXICO Y AEROMAR | Invierno 2012 y Verano 2009 |
| Minneapolis | DELTA | Verano 2011 |
| Medellín | AVIANCA | Verano 2013 |
| Punta Cana | GRUPO AEROMÉXICO | Verano 2012 |
| Salt Lake City | DELTA | Verano 2012 |
| Barcelona | GRUPO AEROMÉXICO | Invierno 2011 |





| | | |
|-------------|--|-----------------------------|
| New Orleans | GRUPO AEROMEXICO | Verano 2010 |
| Tucson | Falcon Air Express y Miami Air International | Verano 2011 y Verano 2010 |
| Calgary | GRUPO MEXICANA | Verano 2010 |
| Seattle | GRUPO AEROMEXICO | Invierno 2009 |
| Edmonton | GRUPO MEXICANA | Invierno 2009 |
| Managua | GRUPO AEROMEXICO | Verano 2009 |
| Caracas* | GRUPO MEXICANA | Verano 2010 |
| Cozumel* | GRUPO MEXICANA y GRUPO AEROMEXICO | Verano 2009 e Invierno 2009 |

*Estas dos rutas abrieron posteriormente a la fecha en que cerraron (ver cuadro anterior).

Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

Cabe mencionar que de las cincuenta y seis rutas desde o hacia el AEROPUERTO que dejó de operar GRUPO MEXICANA tras su salida definitiva, en cuarenta y tres de éstas, entraron a prestar el TARP otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, principalmente TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP⁵⁰¹:

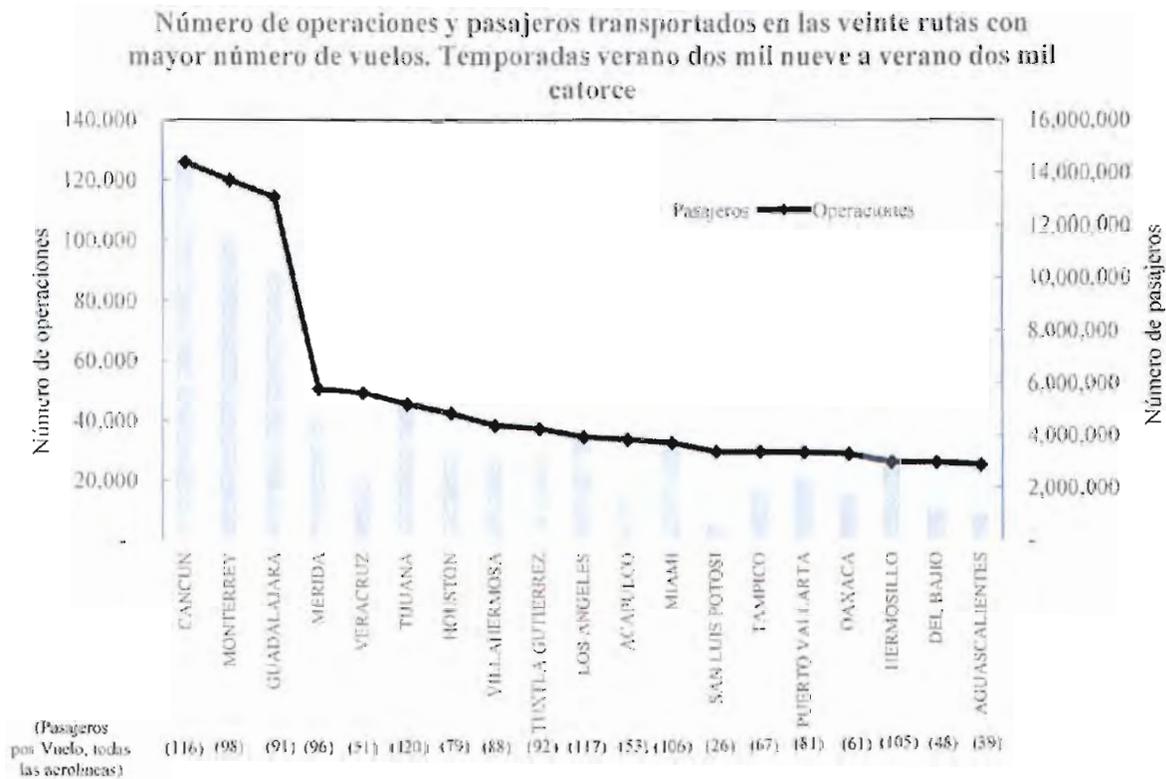
| TRANSPORTISTA NACIONAL TARP que entró posteriormente a la salida de GRUPO MEXICANA en rutas que éste prestaba | Número de rutas a las que entró |
|---|------------------------------------|
| INTERJET | 18 |
| VOLARIS | 20 |
| GRUPO AEROMEXICO | 13 |
| VIVAEREBUS | 9 |
| AEROMAR | 4 |

Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁵⁰¹ Las rutas fueron: Bogotá, Caracas, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Denver, Dallas Fort Worth, Durango, Guadalajara, Sao Paulo, Guatemala, La Habana, Huatulco, New York, La Paz, Las Vegas, Londres, Los Ángeles, Orlando, Miami, Mérida, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Oaxaca, Chicago, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Reynosa, San Antonio, San José del Cabo, San José, San Salvador, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Torreón, Villahermosa, Vancouver, Zihuatanejo y Manzanillo.

VII.2.4.2. Comportamiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP en Frecuencias

De las ochenta y cuatro rutas que operaron en todo el periodo desde la temporada verano dos mil nueve a la temporada verano dos mil catorce en el AEROPUERTO, se muestran las veinte rutas que tuvieron un mayor número de operaciones (vuelos) y se comparan con el número de pasajeros promedio que transportaron.



Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

Al respecto, se destaca que las rutas a Veracruz, Acapulco, San Luis Potosí, Oaxaca, Bajío y Aguascalientes son las que tuvieron una menor proporción de pasajeros transportados respecto al número de operaciones efectuadas.

Las rutas a Veracruz, Acapulco, San Luis Potosí, Bajío y Aguascalientes fueron atendidas principalmente por GRUPO AEROMÉXICO y AEROMAR. En el caso de la ruta a Veracruz se reportaron, en promedio de las temporadas de verano dos mil nueve a verano dos mil catorce, cuarenta y ocho pasajeros por vuelo en el caso de GRUPO AEROMÉXICO y de veintidós pasajeros para AEROMAR. Las restantes rutas (Acapulco, San Luis Potosí, Bajío y Aguascalientes) muestran indicadores de pasajeros promedio por vuelo similares, oscilando entre treinta y nueve y cincuenta y dos en el caso de GRUPO AEROMÉXICO, y entre quince y veintinueve para el caso de AEROMAR.



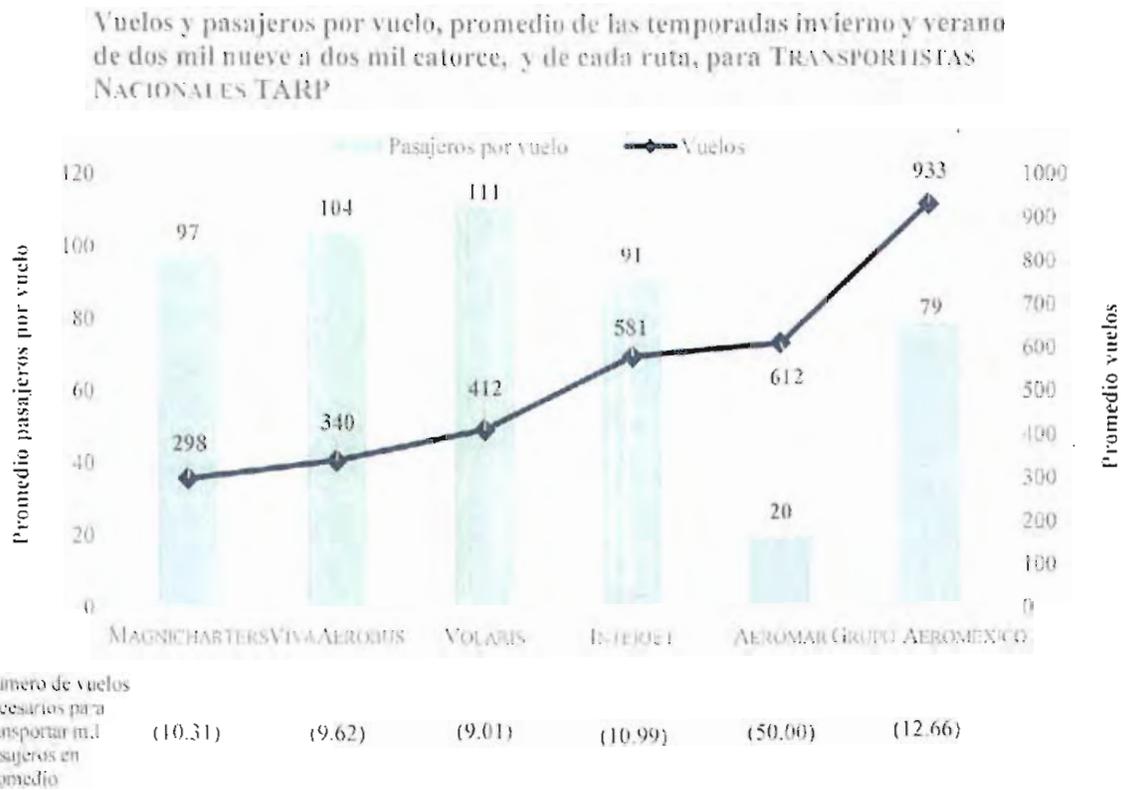
Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

En el caso de la ruta a Oaxaca, ésta fue dominada principalmente por los vuelos de GRUPO AEROMÉXICO, con un número de pasajeros promedio de cincuenta.

Aunado a lo anterior, la siguiente gráfica muestra un comparativo del promedio de vuelos en las rutas en las que cada uno de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP participaron desde la temporada verano dos mil nueve a verano dos mil catorce, y el correspondiente promedio de pasajeros transportados por vuelo:



Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE

Es de destacar que AEROMAR, quien es el tercer mayor operador de vuelos TARP, transporta en promedio veinte pasajeros por vuelo. No pasa desapercibido que AEROMAR maneja la flota de aeronaves con la menor capacidad de asientos con cincuenta (Sección X.2.1.4.), además de registrar los factores de ocupación más bajos con 45 % en relación a los demás TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP que observan entre 70 % y 90 % (Sección VII.2.4.). Por su parte, GRUPO AEROMÉXICO fue quien tuvo, en promedio, el mayor número de operaciones en cada ruta en que participó a lo largo del periodo; sin embargo, el número promedio de pasajeros transportados por cada vuelo que realizó, es menor que el promedio de VOLARIS, VIVA AEROBUS, MAGNICHARTERS e INTERJET.





Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Asimismo, VIVAAEROBUS, VOLARIS y MAGNICHARTERS son los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP que tuvieron menos operaciones promedio por ruta en el periodo, pero fueron las aerolíneas que transportaron en promedio en el periodo un mayor número de pasajeros.

Los datos anteriores implican que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que requieren el mayor número de vuelos y, por lo tanto, el mayor número de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue para transportar mil pasajeros desde o para el AEROPUERTO son AEROMAR, con cincuenta, y GRUPO AEROMÉXICO, con aproximadamente trece. A quienes le siguen INTERJET con once, y VIVAAEROBUS, y MAGNICHARTES con aproximadamente diez vuelos; y VOLARIS con nueve.

VII.2.4.3. Comportamiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP en Pasajeros

VII.2.4.3.1. Métricas de pasajeros transportados por cada TRANSPORTISTA NACIONAL TARP

El siguiente cuadro muestra los pasajeros transportados por cada TRANSPORTISTA NACIONAL TARP desde o hacia el AEROPUERTO para las temporadas verano dos mil nueve a verano dos mil catorce, así como las tasas de crecimiento medias anuales (TCMA) para las temporadas de verano, así como para las temporadas de invierno.

| Pasajeros Transportados por TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP desde/hacia el AEROPUERTO por temporada, y tasa de crecimiento media anual (dos mil nueve a dos mil catorce) Miles Temporadas Verano | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | TCMA |
| AEROMAR | 266 | 307 | 316 | 274 | 266 | 299 | 2.86% |
| VOLARIS | -- | 157 | 1,019 | 1,713 | 1,997 | 2,252 | 161.34% |
| MAGNICHARTERS | 197 | 237 | 275 | 296 | 218 | 282 | 9.38% |
| VIVAAEROBUS | -- | 126 | 805 | 878 | 803 | 843 | 136.48% |
| INTERJET | 862 | 1,322 | 2,631 | 3,096 | 3,746 | 3,894 | 38.99% |
| GRUPO AEROMÉXICO | 4,536 | 5,300 | 6,767 | 6,950 | 7,216 | 8,080 | 12.61% |
| AVIACSA | 466 | -- | -- | -- | -- | -- | |



| GRUPO MEXICANA | 4.784 | 3.555 | -- | -- | -- | -- |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Temporadas Invierno | | | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | TCMA |
| AEROMAR | 203 | 187 | 198 | 192 | 180 | -2.83% |
| VOLARIS | -- | 370 | 1,011 | 1,215 | 1,330 | 67.68% |
| MAGNICHARTERS | 137 | 176 | 167 | 174 | 204 | 11.09% |
| VIVAAEROBUS | -- | 335 | 541 | 590 | 562 | 21.98% |
| INTERJET | 703 | 1,560 | 2,078 | 2,364 | 2,575 | 44.49% |
| GRUPO AEROMEXICO | 3,141 | 4,455 | 4,820 | 4,737 | 5,501 | 16.10% |
| AVIACSA | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| GRUPO MEXICANA | 3,539 | -- | -- | -- | -- | -- |

Fuente: Folio 0008832 del EXPEDIENTE

Este cuadro muestra el comportamiento de los pasajeros transportados desde o hacia el AEROPUERTO por los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, donde destaca que todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP para las temporadas de verano tuvieron una tasa de crecimiento positiva, a excepción de AVIACSA y GRUPO MEXICANA, transportistas que dejaron de operar. Las ABCs de TARP son los TRANSPORTISTAS AÉREOS que reflejan las mayores tasas de crecimiento. Para la temporada de invierno también todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS experimentaron tasas positivas de crecimiento, excepto AEROMAR, quien presentó una tasa negativa del 2.82%.

VII.2.4.3.2. Métricas de pasajeros transportados por Ruta⁵⁰²

A continuación, se presenta el número promedio de pasajeros transportados por vuelo en el AEROPUERTO en promedio de rutas nacionales y en promedio de rutas internacionales, para el periodo de la temporada de verano dos mil nueve a la temporada verano dos mil catorce:

⁵⁰² Folio 0008832 del EXPEDIENTE.



| Rutas | Promedio de pasajeros transportados por vuelo |
|-----------------|---|
| Nacionales | 61 |
| Internacionales | 113 |

De manera desagregada, se tiene que el número promedio de pasajeros transportados por vuelo en el AEROPUERTO fue superior en las rutas internacionales: Frankfurt (trescientos cinco), Ámsterdam (doscientos cincuenta y uno), París (doscientos cuarenta y cuatro), Londres (doscientos treinta y uno), Múnich (doscientos cuarenta y uno), Madrid (doscientos treinta), Sao Paulo (ciento noventa y cuatro), Santiago (ciento cincuenta y nueve), Tokio (ciento cincuenta y seis), Buenos Aires (ciento cincuenta), Rio de Janeiro (ciento cuarenta y siete), Barcelona (ciento treinta y ocho), Lima (ciento treinta y uno) y New York (ciento veintiséis). Esta métrica contrasta con el promedio de pasajeros transportados en rutas nacionales de sesenta y uno. El destino nacional con el mayor número promedio de pasajeros transportados por operación fue Tijuana, con ciento veinte pasajeros.

Por su parte, en las rutas nacionales sólo cinco fueron superiores a un promedio de cien pasajeros transportados por operación: Cancún, San José del Cabo, Hermosillo, Mexicali y Tijuana.

Las rutas de Jalapa, Lázaro Cárdenas, Querétaro, Poza Rica, Ciudad Victoria, Colima, Austin, Tepic, Piedras Negras, Morelia, San Luis Potosí, McAllen y Manzanillo, tuvieron todas un promedio de pasajeros transportados por vuelo menor a treinta.

Al respecto, cabe resaltar que, de estas trece rutas, en ocho: Jalapa, Lázaro Cárdenas, Ciudad Victoria (en las últimas nueve temporadas, de Verano de dos mil diez a Verano de dos mil catorce), Colima (en las últimas cuatro temporadas de invierno dos mil doce a verano dos mil catorce), Austin, Tepic, Piedras Negras y Mc Allen, participó únicamente AEROMAR como operador de TARP. Mientras que en las rutas: Poza Rica, Morelia y Querétaro, participaron AEROMAR y GRUPO AEROMÉXICO.

VII.2.4.4. Comportamiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP en Puntualidad

VII.2.4.4.1. Índice de puntualidad

El siguiente cuadro muestra el índice de puntualidad, medido por la proporción de operaciones que no se realizaron en el horario programado, o demoras, atribuibles a los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO de dos mil nueve a mayo de dos mil quince. De acuerdo con lo establecido en la DGAC, el índice de puntualidad se obtiene al dividir el número de operaciones con demoras imputables a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, entre el número total de operaciones que realizaron.

⁵⁰³ Folios 00025362 y 0027258 del EXPLDIENTE.

| Índice de Puntualidad (Promedio anual) | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|-------------|
| Respecto al total de vuelos realizados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS | | | | | | | |
| TRANSPORTISTA AÉREO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | A mayo 2015 |
| INTERJET | 96% | 97% | 93% | 92% | 95% | 91% | 86% |
| AEROMÉXICO | 86% | 95% | 94% | 95% | 94% | 90% | 89% |
| MAGNICHARTERS | 89% | 92% | 89% | 92% | 90% | 90% | 84% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 90% | 90% | 96% | 93% | 88% | 86% | 82% |
| ALROMAR | 87% | 87% | 85% | 82% | 86% | 88% | 86% |
| VIVAEROBUS | NA | 98% | 89% | 74% | 83% | 69% | 69% |
| VOLARIS | NA | 93% | 91% | 81% | 74% | 83% | 83% |
| GRUPO AEROMÉXICO | 88% | 93% | 95% | 94% | 91% | 88% | 85% |
| Promedio TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO | 90% | 93% | 91% | 87% | 87% | 85% | 83% |
| Promedio TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP en el AEROPUERTO | 96% | 94% | 91% | 90% | 90% | 90% | 90% |

Fuente: Los autos 0025562 y 27258 del EXPEDIENTE.

De la información anterior, destaca que los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP presentan una tendencia decreciente en sus índices de puntualidad a través del periodo analizado al ubicarse este indicador de 90% en dos mil nueve a 83% a mayo de dos mil quince. Esta tendencia contrasta con la observada por los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP los cuales mantuvieron niveles de puntualidad en los últimos cuatro años de 90%, el cual supera al promedio de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP (83%).

Entre los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, INTERJET, ALROMAR y AEROMÉXICO son los que reflejan un mayor índice de puntualidad al situarse en 86% y 89% respectivamente a mayo de dos mil quince. Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP con menor nivel de puntualidad a mayo de dos mil quince fueron VIVAEROBUS y AEROMÉXICO CONNECT con 69% y 82% respectivamente.

Resalta la diferencia en puntualidad que tienen los transportistas que integran GRUPO AEROMÉXICO, pues, por un lado, AEROMÉXICO CONNECT (82%), que se orienta a operar rutas nacionales, tiene



uno de los índices de menor puntualidad, mientras que AEROMÉXICO, que aglutina la oferta de vuelos internacionales dentro del Grupo, presenta uno de los índices de mayor puntualidad (89%).

Vale la pena señalar que a nivel nacional el AICM administra el aeropuerto con mayores problemas de saturación en el país, por lo que el resto de los aeropuertos nacionales no deberían incidir adversamente en los retrasos en rutas hacia o desde el AEROPUERTO. En contraste, a nivel internacional varios aeropuertos destino de rutas internacionales desde/hacia el AEROPUERTO, presentan también condiciones de saturación (denominados aeropuertos nivel tres de acuerdo a las DIRECTRICES).⁵⁰⁴ Que los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP presenten mayores niveles de puntualidad que sus contrapartes nacionales, sugiere que dichos transportistas tienen mayores incentivos para cumplir con su itinerario a fin de no perder el derecho de prioridad sobre el horario en el aeropuerto nivel tres fuera del país.

VII.2.4.4.2. Vuelos fuera del horario

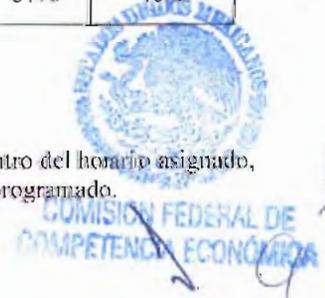
Por otro lado, a continuación se muestra el porcentaje de vuelos que operaron fuera del horario de aterrizaje y/o despegue asignado⁵⁰⁵ efectuados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO.

| Porcentaje de Vuelos fuera de horario (Promedio anual) Respecto al total de vuelos realizados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|-------------|
| TRANSPORTISTA AÉREO | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | A mayo 2015 |
| INTERJET | 16% | 14% | 20% | 25% | 28% | 32% | 38% |
| AEROMÉXICO | 22% | 16% | 18% | 19% | 25% | 35% | 37% |
| MAGNICHARTERS | 19% | 15% | 18% | 22% | 26% | 27% | 34% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 24% | 19% | 16% | 18% | 25% | 40% | 43% |
| AEROMAR | 23% | 20% | 24% | 26% | 30% | 38% | 39% |
| VIVAAERÓBUS | NA | 10% | 21% | 43% | 37% | 46% | 47% |
| VOLARIS | NA | 10% | 16% | 29% | 34% | 29% | 34% |
| GRUPO AEROMÉXICO | 23% | 17% | 17% | 18% | 25% | 37% | 40% |

Handwritten notes and signatures on the right side of the table, including a large '9' and '3'.

⁵⁰⁴ Folio 0000329 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁵ Obtenido del indicador "Dentro de horario", el cual considera que una operación está dentro del horario asignado, si la operación se realizó dentro de un rango de quince minutos antes o después del horario programado.





| | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Promedio TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO | 20% | 16% | 19% | 26% | 29% | 35% | 39% |
| Promedio TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP en el AEROPUERTO | 17% | 17% | 20% | 21% | 27% | 31% | 30% |

Fuente: Folios 0025362 y 0027258 del EXPEDIENTE.

Todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO presentan sistemáticamente vuelos fuera de los horarios que les fueron asignados, así como una tendencia creciente en dicho porcentaje durante todo el periodo, al pasar de 20% a 35% en el caso de TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, y de 17% a 31% en los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP. Conforme a esta métrica, si bien ambos tienen una tendencia creciente, el nivel de impuntualidad de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP es superior al de los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP.

En dos mil catorce, resalta el alto porcentaje de vuelos fuera de horario de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP: VIVAEROBUS (46%), AEROMÉXICO CONNECT (40%), así como los de AEROMAR (38%), AEROMÉXICO (35%) e INTERJET (32%). Lo anterior cobra relevancia en virtud de que los vuelos fuera de horario consideran tanto los retrasos atribuibles a la aerolínea, como aquellos que no le son atribuibles, por lo que representan el retraso "real" en la operación de las aerolíneas y del propio AEROPUERTO, el cual es percibido por el pasajero, y cuyo costo, en tiempo, es absorbido por él mismo en forma de pérdida de su bienestar.

VII.2.4.5. Indicadores operativos

Es importante analizar el desempeño que, de dos mil nueve a dos mil catorce, han presentado los principales TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP que actualmente operan en el AEROPUERTO con el objeto de observar la eficiencia en el uso de la capacidad aeroportuaria por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS⁵⁰⁶. A continuación se analizan los cuatro principales indicadores de la industria para medir la productividad de los TRANSPORTISTAS AÉREOS: *ASK*, *CASK*, Factor de ocupación y *Yield*.

VII.2.4.5.1. Asientos Disponibles por Kilómetro (*ASK*)⁵⁰⁷

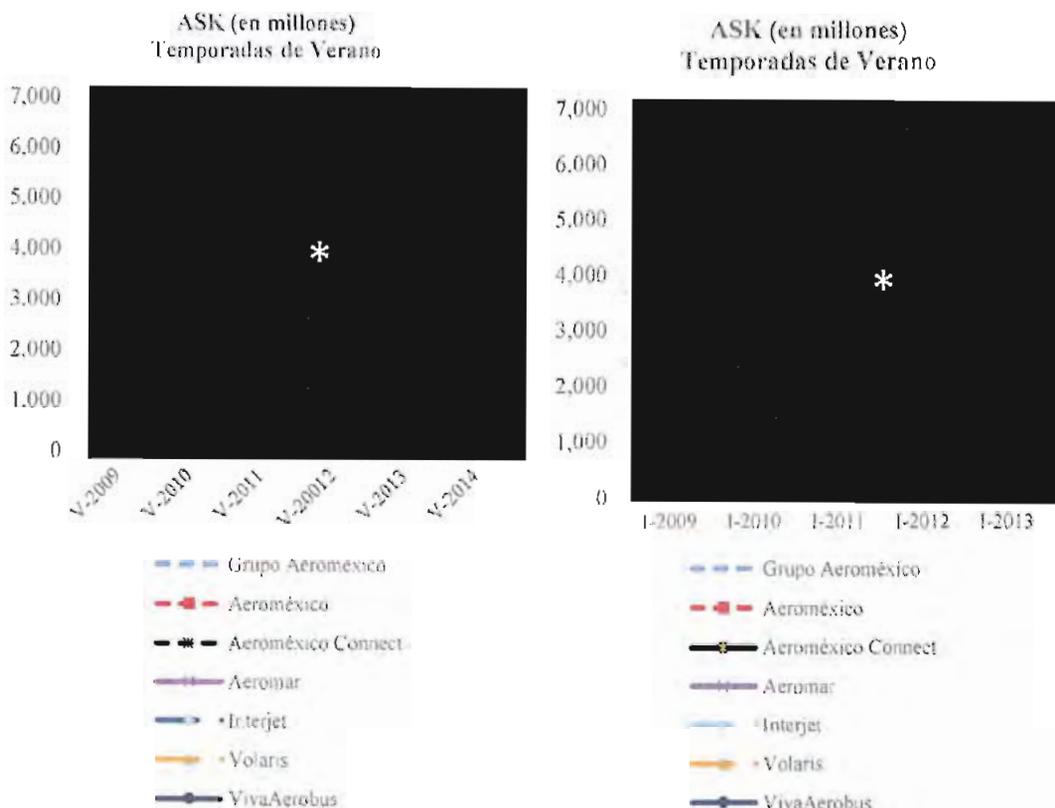
Los *ASK* son un indicador de la capacidad instalada disponible de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, pues se refiere al número total de asientos disponibles para los pasajeros por el número de kilómetros que éstos vuelan.

⁵⁰⁶ El análisis se hace para INTERJET, VIVAEROBUS, AEROMEXICO, AEROMEXICO CONNECT, GRUPO AEROMEXICO, VOLARIS y AEROMAR.

⁵⁰⁷ Por sus siglas en inglés "Available Seat Kilometer". Medida de capacidad que se refiere al número total de asientos disponibles en un vuelo multiplicado por la distancia de la ruta (en kilómetros). Las siguientes gráficas muestran el agregado de todas las rutas y sus frecuencias por temporada para cada TRANSPORTISTA NACIONAL TARP.



A continuación se muestra el indicador ASK de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO para vuelos nacionales en las temporadas verano dos mil nueve a verano dos mil catorce:



Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE

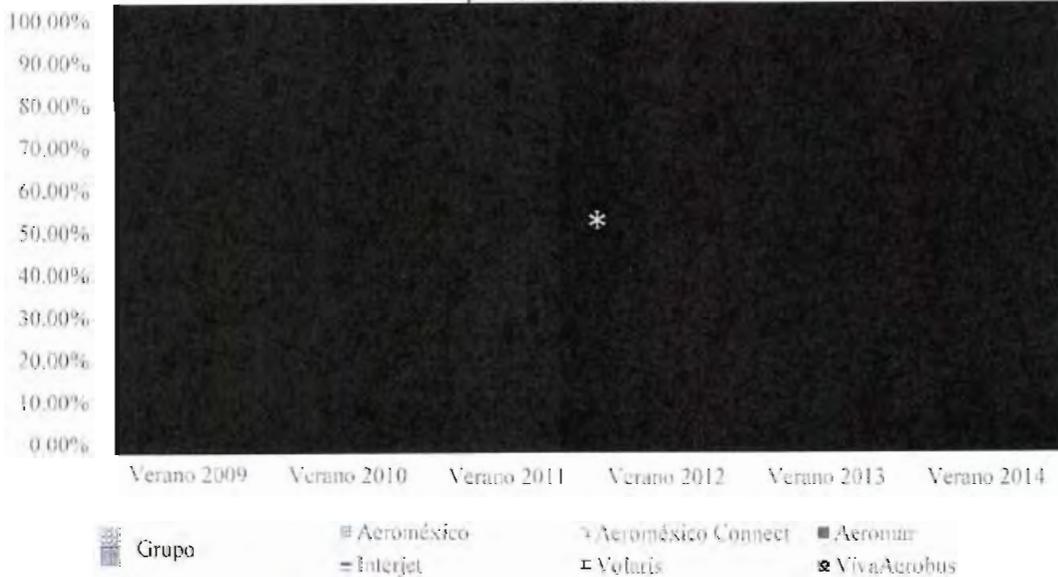
Los siguientes gráficos muestran la estructura porcentual de los ASK de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP para vuelos nacionales en las temporadas de verano dos mil nueve a verano dos mil catorce:

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

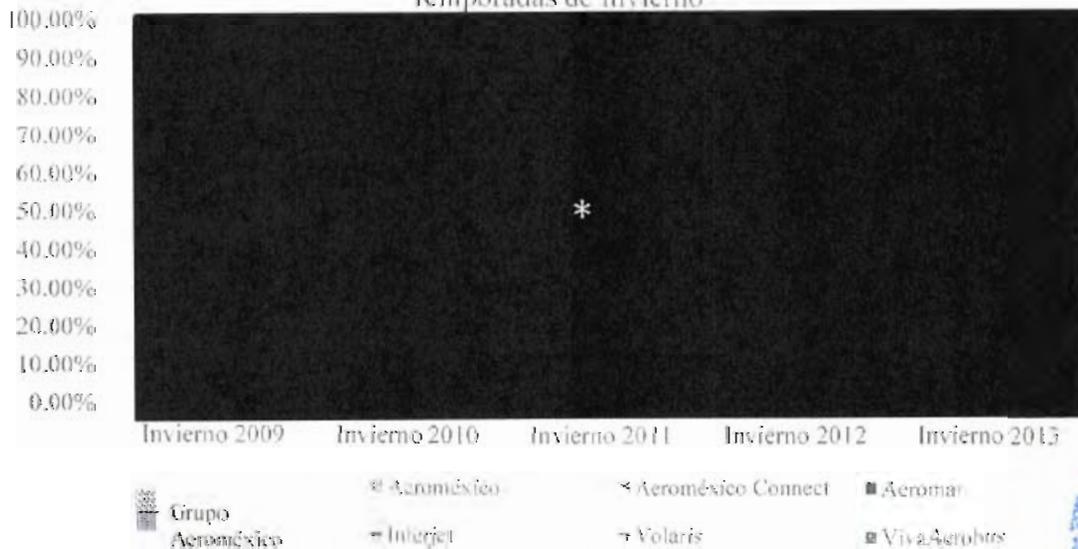




Asientos disponibles por kilómetro (ASK)
Participación porcentual de TRANSPORTISTAS AÉREOS NACIONALES TARP
Temporadas de Verano



Asientos disponibles por kilómetro (ASK)
Participación porcentual de Transportistas Aéreos Nacionales TARP
Temporadas de Invierno



Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606, 0027715 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





De la información anterior se desprende que, en general todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP han incrementado sus * en el periodo analizado, sobresaliendo * , los cuales han crecido de manera más acelerada que las demás aerolíneas, reduciendo así la brecha con * debido, entre otras cosas, a la salida de GRUPO MEXICANA del AEROPUERTO, lo que les permitió incursionar por primera vez en el mismo (VOLARIS Y VIVAAEROBUS), y en el caso de INTERJET junto con las dos primeras, diversificar y/o ampliar sus rutas e incrementar la frecuencia de las rutas nuevas y pre existentes a la salida de GRUPO MEXICANA.

* rutas que operó desde o hacia el AEROPUERTO en todo el periodo, sin embargo, * fue superada en asientos disponibles por * durante casi todo el periodo analizado, * a partir de la temporada de Invierno de dos mil doce, respectivamente. Asimismo, aunque * también incrementó sus * a la salida de GRUPO MEXICANA, su crecimiento fue menos acelerado que el de las * como se señaló anteriormente.

* Vale la pena recordar que * y que durante el periodo verano dos mil nueve a verano dos mil catorce

* Asimismo, resalta el hecho, expuesto anteriormente, de que tal *

Considerando que la demanda de viajeros en el AEROPUERTO es creciente, lo anterior presumiría una mayor restricción de abasto en el AEROPUERTO.

Por otro lado, * aunque en términos absolutos incrementó su * fue durante todo el periodo analizado el TRANSPORTISTA NACIONAL TARP con * a lo largo del periodo, en relación al total de los asientos disponibles ofertados por todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP.

A continuación se muestra el comportamiento de las frecuencias de vuelos y la distancia promedio por vuelo de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO para todas las rutas nacionales que operaron en las temporadas de verano dos mil nueve a verano dos mil catorce.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





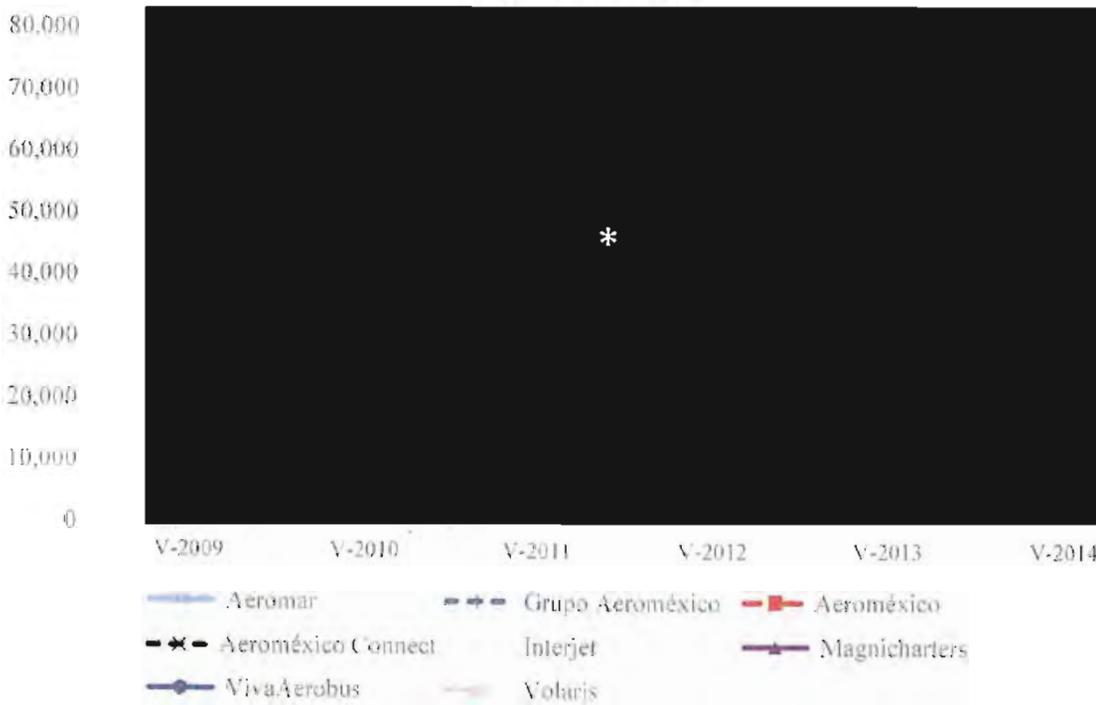
Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Número de Vuelos
Temporadas de Verano*



Número de Vuelos
Temporadas de Invierno



[Handwritten signature]

[Handwritten symbol]

[Handwritten marks]

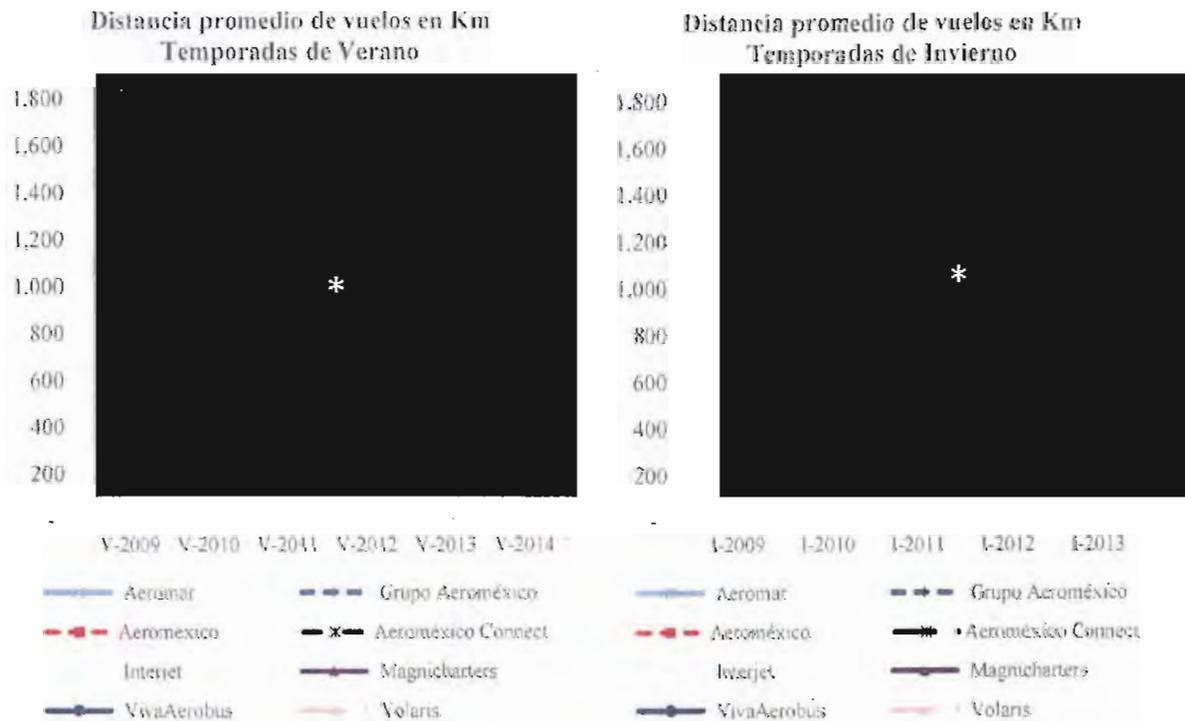
Fuente: Folio 000832 del EXPEDIENTE

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción LX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



Fuente: Folio 0008832 y 0025058 del EXPEDIENTE.

De los gráficos anteriores observamos que todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO incrementaron la cantidad de vuelos que operaron en todas las temporadas, excepto AEROMAR que los disminuyó ligeramente. En este aspecto destacan los incrementos de INTERJET y VOLARIS, mientras que los cambios en el número de vuelos de AEROMÉXICO fueron poco considerables.

Por otra parte, se observa que la distancia promedio por vuelo [REDACTED] *

En resumen, dado que las frecuencias de vuelos aumentaron para casi todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP mientras que los promedios de distancia de vuelos [REDACTED] * y dado que, como anteriormente se mencionó no se amplió el número de rutas, [REDACTED]

[REDACTED] *

[REDACTED] *

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

3





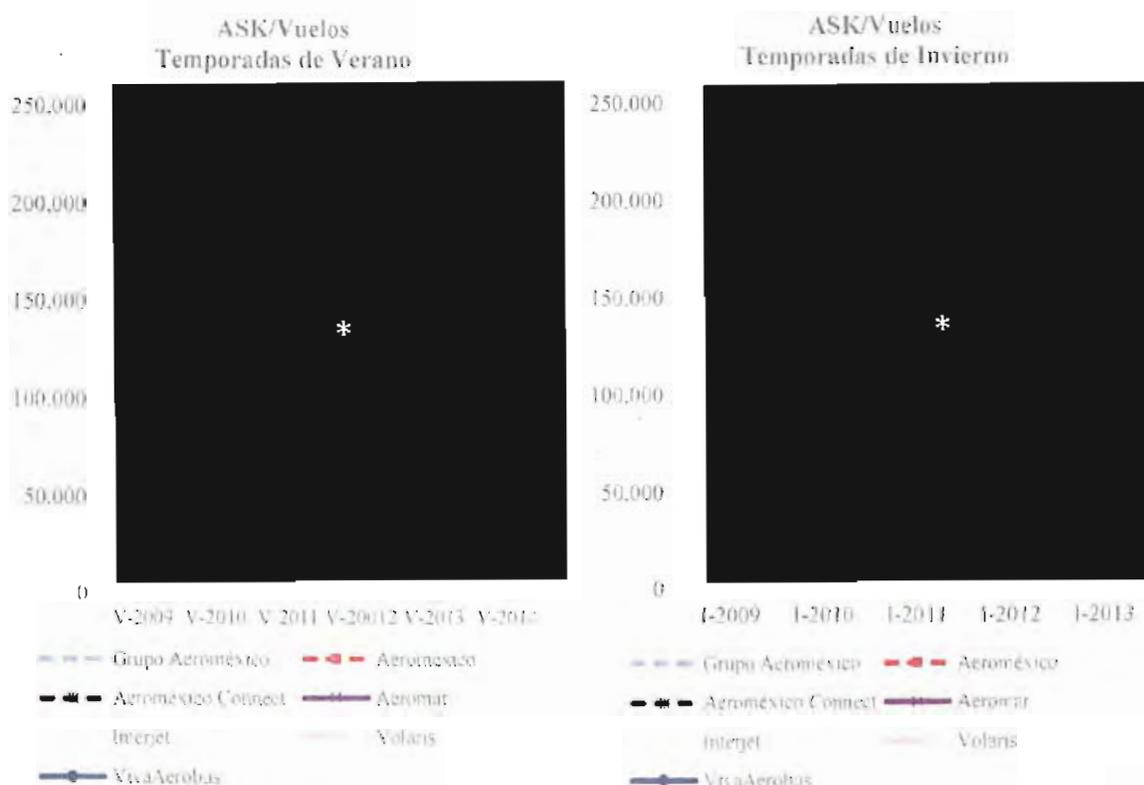
Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

A continuación se muestra el promedio de asientos disponibles por kilómetro (ASK/Vuelos) de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO para vuelos nacionales en las temporadas verano dos mil nueve a verano dos mil catorce.



Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE.

Del gráfico anterior observamos que (*) es el TRANSPORTISTA NACIONAL TARP en el AEROPUERTO con el promedio de ASK/Vuelos más alto para todas las temporadas del periodo analizado.

Asimismo, (*) desde la temporada invierno dos mil once e presentaron promedios muy similares entre ellos, sin embargo la tendencia de crecimiento fue distinta para los tres (*). (*) presentó una tendencia constante con ligeras variaciones, (*) presentó una tendencia decreciente mientras que (*) presentó una tendencia creciente. (*) fueron los promedios más bajos de todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO y tienen un modelo de negocios que implica atender rutas regionales de menores distancias con aeronaves de pequeña capacidad.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



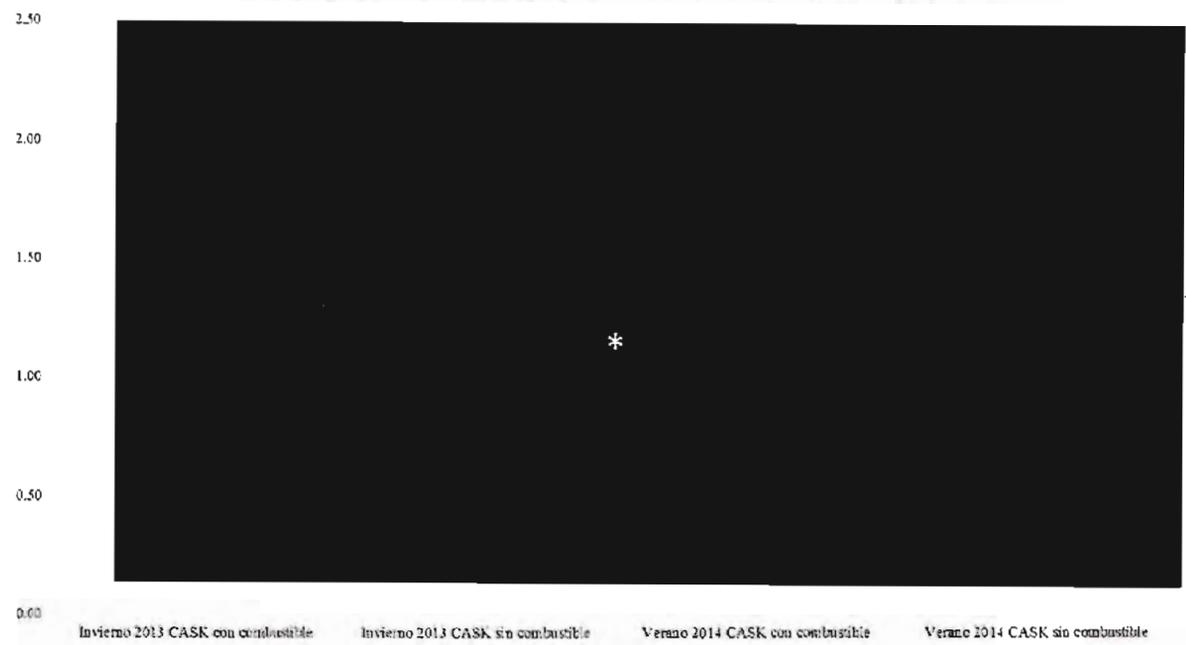
Por otra parte, las filiales de GRUPO AEROMÉXICO: AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT presentaron durante todo el periodo, *

VII.2.4.5.2. Costo por Asiento Disponible por Kilómetro (CASK)⁵⁰⁸

El CASK es una medida que refleja el costo promedio por asiento disponible por kilómetro, o costo unitario, y se obtiene de dividir los costos operativos totales entre el ASK. Un menor CASK, implica que el TRANSPORTISTA AÉREO podría generar mayores márgenes de ganancia u ofrecer precios más competitivos en sus vuelos.

A continuación se muestran los CASKs⁵⁰⁹ de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO para vuelos nacionales en las temporadas de invierno dos mil trece y verano dos mil catorce, así como la proporción de dichos costos que se destinan a combustible.

CASK con y sin combustible Temporadas Invierno 2013 y Verano 2014 (pesos)

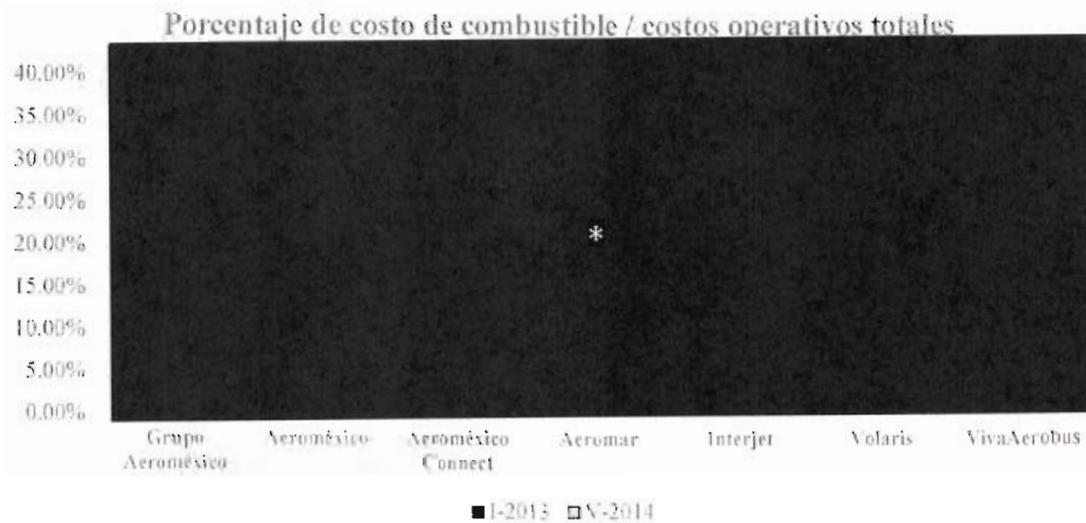


Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE.

⁵⁰⁸ Por sus siglas en inglés "Cost per Available Seat Kilometer". Costos operativos totales, divididos entre ASK.
⁵⁰⁹ Los costos operativos totales se componen de la suma de: sueldos, salarios y prestaciones laborales (trabajadores en el AICM y aeronaves), combustible consumido, servicios aeroportuarios, servicios complementarios, venta de boletos, mantenimiento de aeronaves, primas de seguro, publicidad, renta de equipo de vuelo, depreciación y amortización y otros (considerados por los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP como operativos).

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE.

De la información anterior se desprende que los CASKS con combustible se sitúan entre * para las temporadas de invierno dos mil trece y verano dos mil catorce, respectivamente: sobresaliendo * como los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP con menores * para ambas temporadas, situación congruente por su *

Asimismo, se apunta el hecho de que * presenta un nivel de *.

Por otro lado, la empresa que más proporción de sus costos operativos totales destina a combustible es * seguida de * y la que menor proporción destinó a dicho insumo es * mientras que * tienen una estructura de costos más parecida.

En cuanto a las filiales de * resalta el hecho de que * presenta la proporción más alta de sus costos, destinados a combustible.

Resalta que * aun siendo de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP más eficientes en términos del costo para proveer el servicio, no puede expandir su oferta en el AEROPUERTO, pese a que ha manifestado interés en hacerlo.⁵¹⁰ Lo anterior se refleja en el número de vuelos de los

⁵¹⁰ Folios 0003325 y 0003326 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





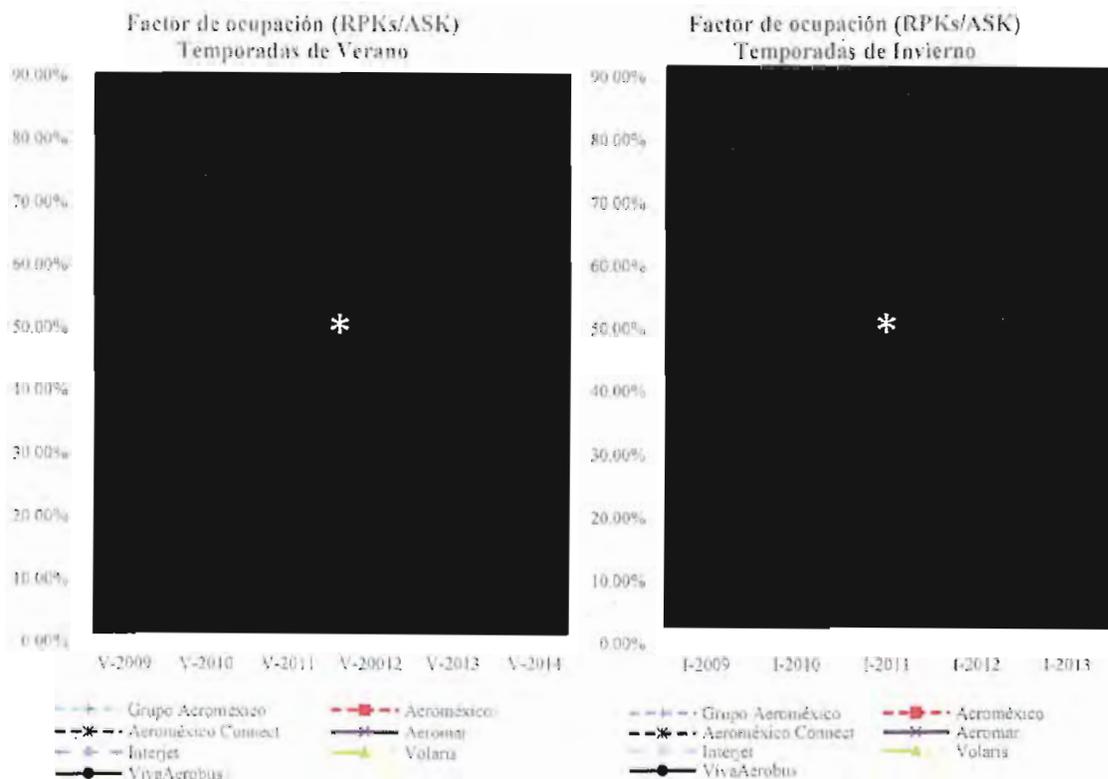
distintos TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, los cuales no han tenido grandes cambios sobre todo en las últimas dos temporadas.

VII.2.4.5.3. Factor de ocupación

El factor de ocupación es la proporción de asientos ocupados y pagados respecto al total de asientos disponibles en una aeronave. Este indicador refleja qué tanto utiliza el TRANSPORTISTA AÉREO su capacidad instalada en la prestación del servicio.

El factor de ocupación es el cociente de kilómetros volados por pasajeros pagados (RPK⁵¹¹), respecto a los asientos disponibles por kilómetro (ASK).

A continuación se muestra el factor de ocupación para cada vuelo nacional realizado por los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en el AEROPUERTO para las temporadas de verano dos mil nueve a verano dos mil catorce:



Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE.

⁵¹¹ Por sus siglas en inglés "Revenue Passenger Kilometers". Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

De la información anterior se aprecia que los factores de ocupación de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP tienden a ser similares entre ellos al fluctuar entre el [redacted] *. En particular, destacan los factores de ocupación de [redacted] * los cuales presentaron la mayor utilización de su capacidad instalada acorde a su modelo de negocios.⁵¹²

Por otra parte, sobresale [redacted] * como el TRANSPORTISTA NACIONAL TARP que utiliza en menor medida su capacidad, ya que en todo el periodo analizado no sobrepasa el [redacted] * de su capacidad total. Así, este transportista registra: i) el menor ASK, ii) la menor distancia promedio de recorrido de sus vuelos, iii) los mayores CASK y iv) los menores factores de ocupación. A pesar de ello, mantiene un relativamente estable número de operaciones en el AEROPUERTO a lo largo del periodo de estudio. Su permanencia en el mercado puede entenderse, entonces en gran parte por su elevado Yield, como se observará en el siguiente apartado.

VII.2.4.5.4. Yield

El Yield es el ingreso promedio por pasajero por kilómetro, y es un indicador o medida del ingreso unitario que el TRANSPORTISTA AÉREO percibe. A continuación se muestra el Yield⁵¹³ de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP para vuelos nacionales en el AEROPUERTO para las temporadas de invierno dos mil nueve a verano dos mil catorce:



⁵¹² Por ejemplo Ryanair señala que en agosto de dos mil catorce su factor de ocupación fue de 93 %, y que el mismo para agosto de dos mil quince fue de 95%. Folio 0027320 del EXPEDIENTE.

⁵¹³ Se refiere al promedio que un pasajero paga por volar un kilómetro. Calculado como el ingreso por pasajero entre los RPK (excluyendo ingresos por exceso de equipaje, entre otros).

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

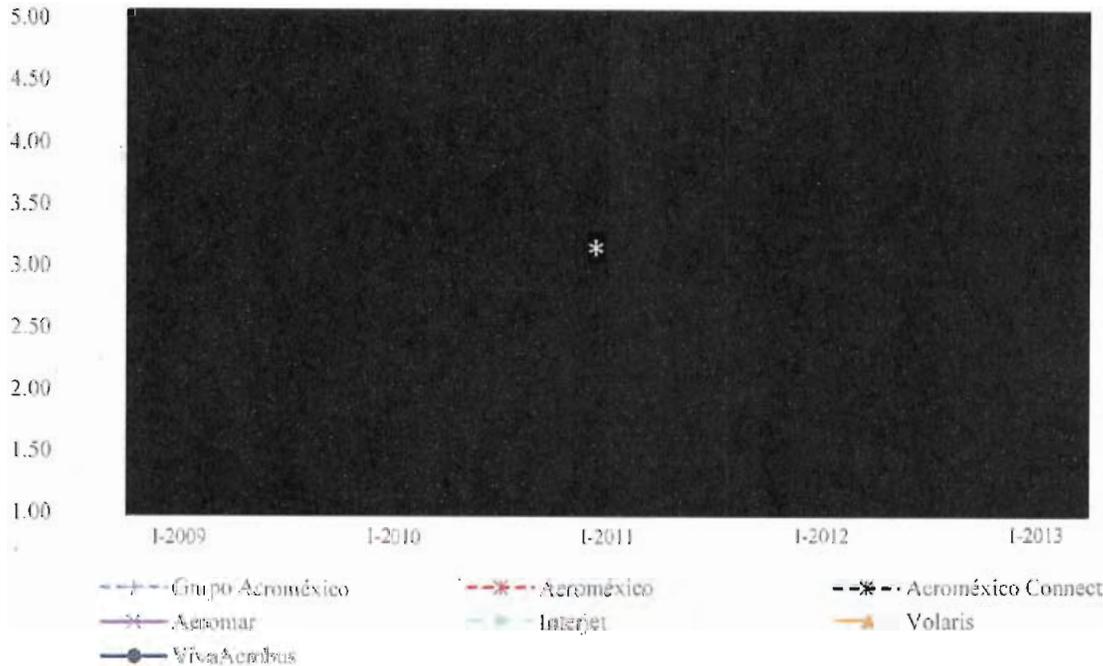




Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Yield en pesos
Temporadas de Invierno



Fuente: Elaboración propia con base en información presentada en los folios: 0018664, 0024852, 0008226, 0022606 y 0027715 del EXPEDIENTE.

De la información anterior de manera general observamos en el periodo analizado una tendencia [redacted] hasta el verano e invierno de dos mil doce [redacted] *

Observamos que [redacted] * presentó valores de Yield considerablemente superiores a los presentados por los demás TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP. Es decir viajando por [redacted] * un pasajero en promedio paga más por cada kilómetro volado que lo que paga en promedio por kilómetro volado con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior se explica en gran parte porque [redacted] * opera en rutas [redacted] donde en la mayoría de las veces es el único oferente. Por su parte, [redacted] * y sus filiales le siguen con mayores Yield, mientras que [redacted] * registra valores de Yield intermedios entre los transportistas analizados.

En contraparte, los Yield más bajos fueron los de [redacted] condición de ABCS, explicable por el hecho de que participan principalmente [redacted] * como [redacted] * se estableció anteriormente, [redacted] *

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción 1X del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

VII.2.4.6. Conclusiones del Análisis del comportamiento operativo

De lo descrito en las secciones anteriores, se concluye que de la temporada verano dos mil nueve a la temporada dos mil catorce:

Comportamiento en rutas

- La expansión de la red de rutas en el AEROPUERTO ha sido escasa, pues el número de rutas desde o hacia el AEROPUERTO se mantuvo estable (de noventa y cinco a noventa y siete), y se abrieron y cerraron aproximadamente el mismo número de rutas. Ningún TRANSPORTISTA NACIONAL TARP destacó por incrementar sus rutas.
- GRUPO AEROMÉXICO participó en ochenta y cuatro rutas a lo largo del periodo, seguido por INTERJET en cuarenta y siete y, posteriormente, VOLARIS en veintiocho.
- Una vez que GRUPO MEXICANA dejó de prestar el servicio, INTERJET y VOLARIS tuvieron la oportunidad de entrar cada uno a dieciocho y veinte rutas respectivamente, que operaba ésta; GRUPO AEROMÉXICO participó en trece de esas rutas, y VIVAEROBUS en nueve.

Comportamiento en frecuencias

- Las rutas de Veracruz, Acapulco, San Luis Potosí, Oaxaca, Bajío y Aguascalientes son las que tuvieron una menor proporción de pasajeros transportados respecto al número de operaciones efectuadas.
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS que requieren el mayor número de vuelos y, por lo tanto, el mayor número de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue para transportar mil pasajeros desde o para el AEROPUERTO son AEROMAR, con cincuenta, y GRUPO AEROMÉXICO, con aproximadamente trece. Por su parte INTERJET requiere once; VIVAEROBUS y MAGNICHARTERS aproximadamente diez, y VOLARIS nueve.

Comportamiento en pasajeros

- El número de pasajeros promedio transportados por vuelo son superiores en las rutas internacionales (ciento trece, ~~vershs~~ sesenta y uno de las rutas nacionales). En las rutas nacionales sólo las rutas a Cancún, San José del Cabo, Hermosillo, Mexicali y Tijuana, presentaron más de cien pasajeros transportados por vuelo.
- En 61% de las rutas con menor número promedio de pasajeros transportados (menos de treinta), participó AEROMAR como único prestador de TARP. En otro 23% de esas rutas, participaron AEROMAR y AEROMÉXICO CONNECT.
- De manera general los pasajeros transportados crecieron a lo largo del periodo, en las temporadas de verano y en las de invierno, destacando el crecimiento de las ABCS VOLARIS y VIVAEROBUS, así como de INTERJET.

Comportamiento en puntualidad



- Del año dos mil nueve a dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP presentaron una tendencia decreciente en sus índices de puntualidad (de 90% a 85%), lo anterior en contraste con los índices presentados por los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP, los cuales mantuvieron niveles de puntualidad de 90% en los últimos cuatro años. Se destaca para GRUPO AEROMÉXICO que mientras AEROMÉXICO CONNECT, presenta una menor puntualidad, se orienta a cubrir rutas nacionales, mientras que AEROMÉXICO, con mayor puntualidad, aglutina la oferta de vuelos internacionales dentro del Grupo.

Competencia en rutas

- En la temporada verano dos mil catorce, GRUPO AEROMÉXICO prestó el TARP en setenta y un rutas que tuvieron como origen o destino el AEROPUERTO (cuarenta y un nacionales y treinta internacionales). En términos de rutas atendidas, le sigue INTERJET con cuarenta y cuatro, y VOLARIS con veintisiete.
- Del total de las noventa y siete rutas operadas en esa temporada por los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS, el 34% tuvieron sólo un operador. De las rutas nacionales, AEROMAR fue único operador en seis (Ciudad Victoria, Colima, Jalapa, Lázaro Cárdenas, Piedras Negras y Tepic), GRUPO AEROMÉXICO en tres (Nuevo Laredo, Saltillo y Tapachula) al igual que INTERJET (Chetumal, Cozumel y Palenque). En rutas internacionales los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP que no enfrentaron competidores fueron GRUPO AEROMÉXICO en siete rutas (Buenos Aires, Caracas, Montreal, Quito, Río de Janeiro, San Pedro Sula y Tokio), AEROMAR fue único operador en dos rutas (Austin y McAllen) y VOLARIS en Oakland y San Diego.
- Para esa temporada, en el 42% de las rutas en las que prestó el TARP AEROMAR, él fue el único oferente. En contraste, VIVAEROBUS enfrentó en todas sus rutas al menos dos competidores.

Indicadores operativos

Medida de capacidad instalada

- Todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron de verano dos mil nueve a verano de dos mil catorce su capacidad instalada (número total de asientos disponibles en un vuelo multiplicado por la distancia de su ruta). Sobresalen INTERJET y VOLARIS en tal incremento. Sin embargo, GRUPO AEROMÉXICO es quien tiene una mayor capacidad instalada en términos absolutos. Por su parte, AEROMAR es quien presenta menor capacidad instalada.*
- Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP incrementaron su cantidad de vuelos en todas las temporadas, a excepción de AEROMAR. Destacan en tal sentido INTERJET y VOLARIS. Al parecer, tal aumento se dio en rutas que los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP atendían previamente o en rutas de corta distancia.
- Las distancias promedio por vuelo de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP permanecieron constantes a lo largo de las once temporadas.



- En el cociente de capacidad instalada por vuelo, sobresale [REDACTED] quienes tienen un factor muy parecido. [REDACTED] muestran el menor valor.

* Fuente: Folios 0025056 y 0026330 del EXPEDIENTE.

** Fuente: Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).

- Medida de costo unitario (CASK)

[REDACTED] y [REDACTED] en las temporadas invierno dos mil trece y verano dos mil catorce, presentan un menor costo unitario (con combustible y sin combustible). Por su parte los costos unitarios de [REDACTED] son muy parecidos a los de [REDACTED] y [REDACTED]. [REDACTED] es quien presenta los costos unitarios más elevados.

- Medida de utilización de la capacidad instalada (Factor de Ocupación)

A excepción de [REDACTED], quien presenta factores de ocupación inferiores al 45 %, los [REDACTED] tienen un factor de ocupación de entre 70 % y 90%. destacando [REDACTED] y [REDACTED].

- Medida de ingreso unitario (Yield)

El Yield de [REDACTED] es superior al de los demás TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP. [REDACTED]. En contraste, [REDACTED] presentan valores bajos de Yield, explicable por el hecho de que participan principalmente en rutas y/o destinos de placer donde convergen un mayor número de oferentes, así como en rutas de visita a familiares y amigos, atendiendo a [REDACTED].

VIII. Determinación de la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO

El artículo 60 de la LFCE, en conjunto con el artículo 10 de las DISPOSICIONES, establecen los elementos que deben ser considerados por la AUTORIDAD INVESTIGADORA para determinar la existencia de un insumo esencial. Para cumplir completamente con lo previsto en las fracciones del artículo 60 de la LFCE en esta sección se realizará, en un primer momento un análisis, conforme a los artículos 58 y 59 de la LFCE con el propósito de elaborar los fundamentos necesarios para cumplir con la fracción I del artículo 60 de la LFCE. A partir de dicho análisis se buscará determinar la existencia del insumo esencial dando contenido a la totalidad del artículo 60.

Como introducción al análisis mencionado, y habiendo considerado los elementos que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluyó preliminarmente la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO compuesto por la infraestructura dada por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO, elementos que resultan indispensables para la operación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. A través de esta infraestructura, el AICM provee los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y de control

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



en plataformas⁵¹⁴ para todo tipo de TRANSPORTISTA AÉREO. No obstante lo anterior, en lo subsiguiente se analizará la provisión de dichos servicios sólo para los prestadores del TARP puesto que, como se detalla al principio del **Capítulo X** del DICTAMEN, entre otros elementos, se observó que: i) del total de operaciones entre las 00:00 (cero) horas y las 23:59 (veintitrés cincuenta y nueve) horas que se realizaron en el AEROPUERTO la mayor proporción corresponde a operaciones de TARP; ii) en dos mil catorce, entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas se observó que el 97.6% de las operaciones en el AEROPUERTO fueron TARP, y iii) que de conformidad con el artículo 95 del RLA, en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue tienen prioridad las operaciones del TARP respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO que se llevan a cabo en el AEROPUERTO.

Además de las manifestaciones realizadas por los TRANSPORTISTAS AÉREOS y por el AICM, se consideraron las siguientes características de la infraestructura mencionada, que la distinguen del resto de la infraestructura empleada para prestar el servicio de TRANSPORTE AÉREO en el AEROPUERTO:

- La pista, las calles de rodaje, y las plataformas del AEROPUERTO, forman parte del campo aéreo, el cual determina la capacidad de operación del AEROPUERTO⁵¹⁵ y sobre el cual versan las últimas declaratorias de saturación,⁵¹⁶ pues es el campo aéreo la característica operativa que limita la utilización de la infraestructura del AEROPUERTO.
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS requieren de la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO para tener acceso al resto de los servicios aeroportuarios y complementarios. Es decir, sin acceso a la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO la provisión del resto de los servicios aeroportuarios se vuelve irrelevante, pues esta infraestructura es la indispensable para realizar operaciones de aterrizaje y despegue.⁵¹⁷

⁵¹⁴ Conforme a lo establecido en las fracciones I, II y III del artículo 55 de la RLA, el servicio de aterrizaje y despegue consiste en el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales; mientras que el servicio de plataforma se compone del servicio de iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, y señalamientos de estacionamiento y de posición, áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras, y control en plataformas para el movimiento de aeronaves y de vehículos en determinadas plataformas y la asignación de posiciones.

⁵¹⁵ Conforme al último párrafo del artículo 94 del RLA, la capacidad de operación del AEROPUERTO se mide con base en el número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo, esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como, con base en el número máximo de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal.

⁵¹⁶ Dichas declaratorias fueron publicadas en el DOF, en las siguientes fechas: quince de junio de dos mil cinco (folio 0000368 del EXPEDIENTE); cuatro de octubre de dos mil siete (folio 0000369 del EXPEDIENTE); ocho de noviembre de dos mil siete (folio 0000370 del EXPEDIENTE); diecisiete de abril de dos mil trece (Folio 0000371 del EXPEDIENTE), y veintinueve de septiembre de dos mil catorce (folio 0000365 del EXPEDIENTE).

⁵¹⁷ De acuerdo con información proporcionada por el AICM y que obra en el EXPEDIENTE en el folio 0018583 del EXPEDIENTE, "la pista es el componente crítico y las calles de rodaje son para que la aeronave desocupe o entre a



El acceso a esta infraestructura, la cual se plantea como INSUMO ESENCIAL se efectúa a través de un horario de aterrizaje y despegue el cual es: i) en operaciones de aterrizaje, el momento en que se ponen los calzos⁵¹⁸ a una aeronave después de llegar a la pista, tomar la calle de rodaje y llegar a la plataforma, y ii) en operaciones de despegue, el momento en que se quitan los calzos a una aeronave para salir de la plataforma, tomar la calle de rodaje para llegar a la pista y salir del AEROPUERTO.⁵¹⁹

- La ubicación de esta infraestructura del AEROPUERTO determina el área de influencia del AEROPUERTO y la dimensión geográfica del INSUMO ESENCIAL dada por los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma, y control en plataformas provistos en el AEROPUERTO.

VIII.1. Mercado relevante y poder sustancial del AICM en la provisión de los servicios aeroportuarios provistos mediante el uso del INSUMO ESENCIAL.

El objeto de delimitar un mercado relevante es identificar las presiones competitivas (en términos de mejores condiciones para los TRANSPORTISTAS AÉREOS) que ejercen otros aeropuertos sobre el AICM, proveedor de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas. Para definir el mercado relevante es necesario identificar a los AGENTES ECONÓMICOS en el mercado de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas. Lo anterior permite a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinar si uno o varios AGENTES ECONÓMICOS tienen poder sustancial y proveer un marco de referencia para evaluar los potenciales efectos anticompetitivos en el mercado de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas. En este sentido la determinación del mercado relevante, consiste en evaluar la posibilidad de sustituir el servicio sujeto de análisis. Por lo tanto, se busca evaluar la sustituibilidad en cuanto a: i) la disponibilidad de otros servicios similares que satisfagan la demanda, ii) la potencial entrada al mercado de nuevos oferentes de servicios similares, y iii) la cercanía geográfica de dichos posibles sustitutos y cualquier otro factor que pueda dificultar la sustitución del INSUMO ESENCIAL.

De conformidad con la fracción I del artículo 60 de la LFCE, para determinar la existencia de un insumo esencial, se debe comprobar que dicho insumo esencial sea controlado por un AGENTE ECONÓMICO que cuente con poder sustancial en el mercado relevante. Al respecto, se consideró

pista, y ambas componentes sirven para que físicamente ya sea o realicen su aterrizaje o su despegue y las ayudas visuales son los elementos que orientan al comandante de la aeronave durante su aterrizaje". Por otro lado, en plataforma se presta el servicio de estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo; conforme a la fracción II del artículo 55 del RLA.

⁵¹⁸ Calzo es el aditamento que por seguridad se coloca en las ruedas de la aeronave para impedir que se mueva en plataforma. Conforme al folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁵¹⁹ Mediante requerimiento de información, el AICM detalló que un horario de aterrizaje y despegue es aquel "que se considera para que llegue, entre en posición hasta que se colocan los calzos a la aeronave para las operaciones de llegada y es el horario asignado que se considera para el retiro de los calzos a la aeronave para las operaciones de salida". Folio 0018478 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

que el AICM es un AGENTE ECONÓMICO que tiene poder sustancial en el mercado relevante de acuerdo con lo que a continuación se analiza.

En esta sección se expone: i) el proceso de determinación del mercado relevante conforme a los criterios establecidos por el artículo 58 de la LFCE y sus correlativos establecidos en el artículo 5 de las DISPOSICIONES, y ii) el resultado del análisis del poder sustancial del AICM conforme a lo dispuesto por los artículos 59 de la LFCE, así como en los artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES.

VIII.1.1. Determinación del mercado relevante

De conformidad con la legislación en materia de competencia, de aviación civil y de aeropuertos, así como con la información contenida en el EXPEDIENTE, se concluyó que el mercado relevante, en su dimensión producto y geográfica, corresponde al de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO. Lo anterior, en virtud de que: i) para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, usuarios de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales, plataformas y de los servicios que de esta infraestructura se derivan directamente, la provisión de los servicios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas en otros aeropuertos no constituyen sustitutos; ii) por su parte, resulta inviable que otro concesionario aeroportuario establezca instalaciones para atender la demanda por el INSUMO ESENCIAL de los TRANSPORTISTAS AÉREOS; iii) existen restricciones económicas, normativas y temporales para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan abastecerse de los servicios aeroportuarios y, por lo tanto, del INSUMO ESENCIAL desde otros aeropuertos, o para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acudir a otros aeropuertos.

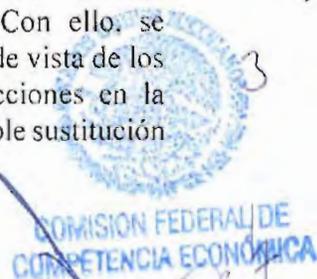
VIII.1.1.1. Fracción I del artículo 58 de la LFCE

En primer lugar, se presentan los elementos de sustitución en términos de la fracción I del artículo 58 de la LFCE, en la cual se establece que para la determinación del mercado relevante se deberán considerar:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

1. Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución (...).”

Al respecto, a continuación se analizará el conjunto de bienes o servicios que pueden servir como un medio para restringir el comportamiento de los oferentes en el mercado. Con ello, se identificarán aquellos servicios que pueden fungir como un sustituto desde el punto de vista de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, cuando éstos enfrentan incrementos de precios, reducciones en la calidad del servicio, reducciones en inversión, etcétera. Es decir, se delimitará la posible sustitución por el lado de la demanda.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Sin embargo, la sustitución por el lado de la demanda ignora la posibilidad de que como resultado de incrementos de precios, disminución de calidad, etcétera, pueda darse la entrada relativamente rápida de nuevos oferentes al mercado, una expansión de la oferta a través de cambios de capacidad o el reposicionamiento de un producto ya existente en el mercado. Ante dichas circunstancias enfrentaríamos un proceso de sustitución por el lado de la oferta. Ambos procesos, la sustitución por el lado de la demanda y la sustitución por el lado de la oferta, imponen restricciones al oferente sujeto de análisis y delimitan la dimensión producto del mercado relevante.

VIII.1.1.1.1. Sustitución por el lado de la demanda

Desde el punto de vista de la demanda no existen sustitutos para la prestación de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control de plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO. Lo anterior se concluye a partir de la evaluación de lo siguiente:

A. Las características del acceso y uso de la pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataforma

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS requieren de los aeropuertos para el despegue o aterrizaje de sus aeronaves y no pueden acudir a cualquier otro proveedor o tipo de infraestructura para realizar sus operaciones. Del cúmulo de instalaciones existentes en los aeropuertos, el acceso y uso de la pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataforma resultan esenciales para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan realizar sus operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves, pues esta infraestructura permite al AICM o a cualquier otro concesionario aeroportuario la prestación del servicio aeroportuario de aterrizaje y despegue, el servicio de plataforma y el servicio de control en plataformas:

- Por un lado, el servicio aeroportuario de aterrizaje y despegue consiste en el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales,⁵²⁰ instalaciones que son consideradas por el AICM como elementos físicos indispensables para realizar operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.⁵²¹
- Por otro lado, el servicio de plataforma, que consiste en el uso de éstas instalaciones para efecto de utilizar los servicios de iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, señalamientos de estacionamiento y de posición, entre otras.⁵²²
- Por último, el servicio de control en plataformas contempla el movimiento de aeronaves y vehículos en determinadas plataformas y la asignación de posiciones.⁵²³

⁵²⁰ Fracción I del artículo 55 del RLA.

⁵²¹ Folio 0018593 del EXPEDIENTE.

⁵²² Fracción II del artículo 55 del RLA.

⁵²³ Fracción III del artículo 55 del RLA.





Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Por las características de la infraestructura y la naturaleza del TRANSPORTE AÉREO los TRANSPORTISTAS AÉREOS únicamente pueden realizar operaciones de aterrizaje y despegue mediante el acceso a la pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataforma de un aeropuerto, además para acceder a éstos es necesario que se les asigne un horario de aterrizaje y despegue.

B. Por las manifestaciones de los usuarios

Como se señaló en la *Sección VIII.1.3.1* del DICTAMEN, al consultárseles a los AGENTES ECONÓMICOS respecto de los servicios aeroportuarios necesarios para realizar las operaciones de aterrizaje y despegue, todos los AGENTES ECONÓMICOS se refirieron a la infraestructura compuesta por la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO como indispensables.⁵²⁴

Así, desde el punto de vista de la demanda no existen sustitutos para la prestación de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataforma provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO, pues sin estos es imposible que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realicen operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

VIII.1.1.1.2. Sustitución por el lado de la oferta

Por el lado de la oferta, tampoco existen sustitutos para la prestación de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO, pues, el AICM considera que esta infraestructura es el elemento físico indispensable para realizar operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.⁵²⁵ Por lo cual el AICM o cualquier otro AGENTE ECONÓMICO no pueden ofrecer a los TRANSPORTISTAS AÉREOS los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue y de plataforma mediante el uso de otra infraestructura a través de la cual los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan realizar operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

Adicionalmente, como se detalla en la *Sección VIII.2.2* del DICTAMEN, existen características técnicas, económicas y legales que hacen inviable que ingrese al mercado un nuevo oferente en la misma zona geográfica en la que se ubica el AEROPUERTO, el cual pueda competir con éste y sea visto por los TRANSPORTISTAS AÉREOS como un sustituto del AEROPUERTO, esto con base en los siguientes elementos:

En cuanto a las características técnicas, es de destacar que las condiciones geográficas, climatológicas, de vientos, de infraestructura, la densidad poblacional, el área de influencia, así como la distancia, hacen inviable que otro aeropuerto conviva cerca de la ubicación del AEROPUERTO.

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁵²⁴ Folios 0018478, 0019329, 0024196, 0004090, 0003292, 0024820, 0005660, 0024758, 0018699 y 0021801 del EXPEDIENTE.

⁵²⁵ Folio 0018593 del EXPEDIENTE.





Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

526

Por el lado de las características económicas, se destaca que existen elevados costos de inversión requerida y largos plazos para su amortización que constituyen barreras a la entrada para otros aeropuertos. A manera de soporte a este argumento, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que para la construcción del NAICM se requerirá un monto total de inversión de ciento sesenta y nueve mil millones de pesos.⁵²⁷ de los cuales noventa y ocho mil pesos provienen del presupuesto público de la Federación⁵²⁸ y setenta y un mil pesos provienen del sector privado.⁵²⁹ Desde el punto de vista legal, la entrada de un nuevo oferente al mercado significa para cualquier AGENTE ECONÓMICO, la obtención de un título de concesión otorgado por la SECRETARÍA para administrar, operar, explotar, y en su caso, construir un aeropuerto.⁵³⁰

Asimismo, dado que existe una alta concentración de demanda de TRANSPORTE AÉREO en el AEROPUERTO, misma que se detalla en las *Secciones VIII.1.1.3.2 y VIII.1.1.3.3* del DICTAMEN, es posible afirmar que, desde el punto de vista de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, i) resulta lógico que éstos busquen establecerse en el AEROPUERTO, pues éste ofrece un mayor número de conexiones posibles para sus pasajeros y para otros vuelos de su propia red, y ii) en el AEROPUERTO existen condiciones técnicas y económicas para considerarlo como una base principal de operaciones. Con lo cual no existe posibilidad de una expansión de la oferta a través de cambios de capacidad en otro aeropuerto.

Derivado de los elementos anteriores, dada la imposibilidad de sustitución tanto por el lado de la demanda como por el lado de la oferta, se determina que el mercado relevante en su dimensión producto corresponde a la prestación de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicio de plataforma, y servicio de control en plataformas, a través del uso de la pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO.

VIII.1.1.2. Fracción II del artículo 58 de la LFCE

Para la delimitación del mercado relevante se requiere del análisis de características como por ejemplo si la ubicación de los oferentes afecta o actúa como una presión competitiva a la posición en el mercado de la empresa que se tenga bajo consideración. Asimismo, en ocasiones puede resultar importante para los consumidores dónde se ubiquen el o los oferentes. En este sentido, para determinar el ámbito geográfico del mercado relevante se debe considerar lo establecido por las

⁵²⁶ Folio 0027913 del EXPEDIENTE.

⁵²⁷ Folio 0026154 del EXPEDIENTE.

⁵²⁸ En el Presupuesto de Egresos de la Federación de dos mil quince se autorizó para GACM la cantidad de siete mil setenta y un millones quinientos treinta mil novecientos sesenta y dos pesos y para Conagua-Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México la cantidad autorizada fue de cinco mil ochocientos cuarenta y siete millones seiscientos noventa y cinco mil ciento sesenta y cuatro pesos. Folio 0026155 del EXPEDIENTE.

⁵²⁹ Dentro de la primera fase de financiamiento privado, se contrató una línea de crédito por mil millones de dólares americanos.

⁵³⁰ Conforme a los artículos 10 de la LA y 7 del RLA.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

fracciones II, III y V, del artículo 58 de la LFCE. En este caso, la fracción II, del referido artículo 58, dispone como segundo criterio para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:(...)

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

Dado que el análisis de mercado relevante versa sobre el uso de la infraestructura necesaria para la prestación de servicios aeroportuarios en el AEROPUERTO, no resulta de aplicación el analizar costos de distribución del servicio provisto en el AEROPUERTO, de sus complementos y de sus sustitutos desde otras regiones en el país y del extranjero. Lo anterior ya que el análisis versa sobre la prestación de servicios en una infraestructura determinada para lo cual es claro que: **i)** no existen costos de distribución y **ii)** dado que esta infraestructura no es un bien mueble, los consumidores no pueden abastecerse de los servicios que se prestan en esta infraestructura desde otros mercados en otras regiones o países. Conforme a lo anterior, la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS por el uso de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas en un aeropuerto, no puede ser atendido desde otro mercado ni otro aeropuerto distinto al de interés para el TRANSPORTISTA AÉREO.

En conclusión, la provisión a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataforma en un aeropuerto sólo puede realizarse en la infraestructura del aeropuerto de interés. Por lo tanto, no es posible abastecer la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS desde otros aeropuertos, por lo que el mercado es local, y solo corresponde al área circunscripta al AEROPUERTO, puesto que éste es el aeropuerto de interés para las aerolíneas que deseen prestar servicios de TRANSPORTE AÉREO en el AEROPUERTO.

VIII.1.1.3. Fracción III del artículo 58 de la LFCE

La fracción III del artículo 58 de la LFCE establece como criterio para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

III. Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados.”

De acuerdo al Título de Concesión del AICM, el AEROPUERTO se encuentra localizado en la Ciudad de México cuyo domicilio está ubicado en Av. Capitán Carlos León s/n, Colonia Peñón de los baños.





C.P. 15620, Delegación Venustiano Carranza. Ciudad de México.⁵³¹ Tomando en consideración su ubicación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la posible área de influencia terrestre del AEROPUERTO es la ZMVM. Esto con base en que, como se explica en la *Sección VII.1.1.1* del DICTAMEN, el tamaño poblacional y la concentración de actividad económica en la ZMVM conforman una densidad de demanda potencial de viajeros en las proximidades del AEROPUERTO que difícilmente puede ser replicada en cualquier otro aeropuerto en el país.

La selección de un aeropuerto para realizar las operaciones de aterrizaje y despegue por parte de las aerolíneas, está ampliamente determinada por la decisión de los pasajeros. La demanda de los servicios de TRANSPORTE AÉREO que enfrentan las aerolíneas es una demanda derivada de las preferencias de los pasajeros. Otros factores para que una aerolínea prefiera el uso de un aeropuerto respecto de otro son: **i)** el uso y disponibilidad de la infraestructura; **ii)** la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y **iii)** la provisión de otros servicios necesarios, en ambos aeropuertos. Sin embargo, dicha indiferencia por el uso de un aeropuerto también dependerá de las características del modelo de negocio de la aerolínea, ya sea un *"hub and spoke"* o uno *"spoke and spoke"*. En el caso del modelo *"hub and spoke"*, las aerolíneas concentran un importante número de sus operaciones en un aeropuerto hub, al cual se conectan, mediante vuelos directos, las demás ciudades atendidas sin que estas estén directamente conectadas entre sí. Por otro lado, en el modelo *"spoke and spoke"*, las aerolíneas conectan cada una de las ciudades que atienden a través de vuelos directos entre éstas.

La infraestructura y los servicios que en conjunto proporciona un aeropuerto podrían sustituir los de otro aeropuerto siempre y cuando existieran aeropuertos con los servicios necesarios a una distancia adecuada. En este sentido, ningún otro aeropuerto en el centro del país (particularmente los que se ubican en las ciudades de Toluca, Querétaro, Cuernavaca y Puebla, que integran el SMA) tiene, en parte o en su conjunto una capacidad semejante a la del AEROPUERTO.

El AIT es el aeropuerto más cercano al AEROPUERTO, ubicado a tan sólo cuarenta y tres kilómetros de la zona poniente de la Ciudad de México. No obstante lo anterior, el AIT no es considerado como un sustituto del AEROPUERTO. En este sentido y de acuerdo con las manifestaciones que obran en el EXPEDIENTE, sólo INTERJET señaló como base principal de operaciones al AIT donde tiene su centro de mantenimiento, de capacitación, el simulador del equipo de vuelo A320 y el centro de control de operaciones. Sin embargo, INTERJET manifestó que esta decisión fue tomada "(...) *por cuestiones políticas, se inició operaciones en Toluca, no fue una determinación de Interjet.*"⁵³²

Asimismo, la mayoría de las empresas de TRANSPORTE AÉREO señalaron que el AEROPUERTO es una de sus bases principales de operaciones,⁵³³ puesto que en éste se realiza la mayor cantidad de

⁵³¹ Folio 0000466 del EXPEDIENTE.

⁵³² Folio 0004137 del EXPEDIENTE.

⁵³³ Folios 0004137, 0005538, 0002079 y 0003329 del EXPEDIENTE.





operaciones del sistema de aeropuertos.⁵³⁴ Más aún, ninguna de las aerolíneas nacionales manifestó considerar el AIT como base secundaria de sus operaciones.⁵³⁵ Lo anterior sugiere que no existen condiciones para una potencial sustitución entre realizar operaciones en el AIT y el AEROPUERTO. La única sustitución que se observa, conforme a la información en el EXPEDIENTE, es la dada por dejar de operar en el AIT para iniciar operaciones en el AEROPUERTO, pero no hay sustitución a la inversa, del AEROPUERTO al AIT.

En particular, destaca la decisión de TRANSPORTISTAS AÉREOS, como INTERJET, de reducir o cerrar operaciones en el AIT y abrirlas en el AEROPUERTO en la medida en que hubo capacidad disponible para hacerlo tras el cese de operaciones de otros operadores, lo cual fue manifestado por INTERJET de la siguiente forma: "A fines del primer semestre de 2008 la aerolínea Aero California, S. A. de C. V. (...) afrontaba serias dificultades para prestar el servicio público de transportación aérea de pasajeros, por lo que sus directivos contactaron a Interjet para tratar de llegar a un acuerdo para que Interjet sustituyera a Aerocalifornia en su operación en el AICM"⁵³⁶. Decisión fundada en que la demanda del servicio de TRANSPORTE AÉREO de pasajeros es mayor en el AEROPUERTO.⁵³⁷

Debido a la distancia del AEROPUERTO, el AIT es la opción más probable a la que pueden acudir los usuarios. Sin embargo, el AIT no es un sustituto del AEROPUERTO debido a tres principales motivos: i) dadas las condiciones climatológicas y geográficas no puede ofrecer una capacidad para operaciones de aterrizaje y despegue semejante a la del AEROPUERTO; ii) la baja conectividad de dicho aeropuerto no lo hace atractivo para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y, iii) finalmente, los potenciales pasajeros y usuarios del servicio de TRANSPORTE AÉREO no encuentran en el AIT una opción para sustituir al AEROPUERTO. Lo anterior se analiza a continuación.

VIII.1.1.3.1. Condiciones climatológicas y geográficas

Respecto a la capacidad en la operación, destacan las limitantes que presentan el AIT por las condiciones climatológicas que enfrenta. Si bien, el AIT se ubica al poniente de la ZMVM a una distancia relativamente accesible para una parte de la demanda de TRANSPORTE AÉREO del Valle de México, la posibilidad de que las aerolíneas lo consideren como un sustituto viable del AEROPUERTO es limitada. Lo anterior se hace evidente en información que obra en el EXPEDIENTE en donde se concluye que las

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

En ese sentido, en dicha información se señala

⁵³⁴ Folio 0004137 del EXPEDIENTE.

⁵³⁵ Folios 0004138, 0005539, 0002079 y 0003329 del EXPEDIENTE.

⁵³⁶ Folios 0004067 y 0004068 del EXPEDIENTE.

⁵³⁷ Folio 0004141 del EXPEDIENTE.





538

Adicionalmente,

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

539

VIII.1.1.3.2. Baja conectividad

En relación a la infraestructura del AEROPUERTO y su conectividad, otro factor para determinar si, desde el punto de vista del viajero, un aeropuerto es una alternativa de otro aeropuerto es la disponibilidad de rutas aéreas y frecuencias similares en cada uno de ellos.

En resoluciones anteriores el Pleno de esta COMISIÓN, antes CFC, reconoció la dificultad de sustituir los servicios del AEROPUERTO,⁵⁴⁰ por cualquier otro de los aeropuertos cercanos al ZMVM que integran el SMA, lo que para el AEROPUERTO facilita la conectividad de los vuelos y lo hace más atractivo para los pasajeros.⁵⁴¹ En particular apuntó que *"dada la capacidad que tiene el AICM, la facilidad que presenta para realizar conexiones con un mayor número de aerolíneas y a mayor número de destinos [...] se concluye que los horarios de aterrizaje y despegue que se ofertan [en el resto de aeropuertos del SMA] no presentan características que permitan a las aerolíneas realizar sus operaciones como lo harían o lo hacen en el MEX [AEROPUERTO]"*.⁵⁴²

La siguiente gráfica *"Total de destinos atendidos desde aeropuertos seleccionados en rutas nacionales y rutas internacionales"* muestra el estado de la red aérea⁵⁴³ de los principales aeropuertos en el territorio nacional, ubicados en las ciudades de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey, Tijuana y Toluca.⁵⁴⁴ De acuerdo con la información mostrada, la conectividad de los aeropuertos, entendida como el número de rutas nacionales e internacionales atendidas desde un aeropuerto, fue considerablemente mayor en el AEROPUERTO y la menor en el AIT.

⁵³⁸ Folio 0027930 del EXPEDIENTE.

⁵³⁹ Folio 0027930 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁰ Versión pública de la resolución del expediente DE-011-2010, páginas diecinueve y veinte, disponible en la página de Internet: <https://www.cofece.mx/cofeced/index.php/resoluciones-y-opiniones>.

⁵⁴¹ Folios 0027469 y 0027470 del EXPEDIENTE.

⁵⁴² Folios 0027469 y 0027470 del EXPEDIENTE.

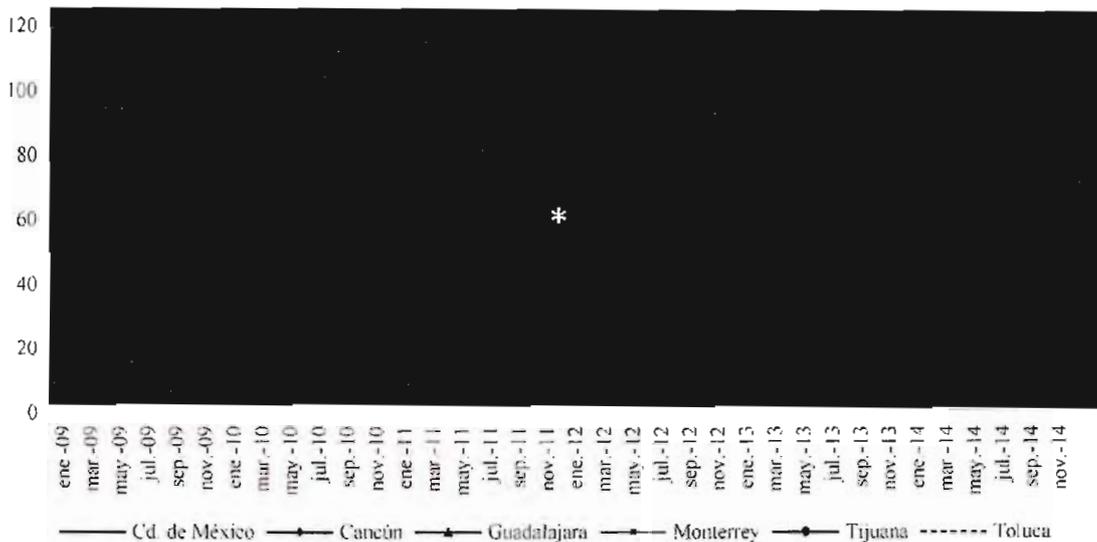
⁵⁴³ Se entiende por red aérea a la estructura aeropuertos y rutas.

⁵⁴⁴ Es de destacar que todos, excepto el AIT, fueron los aeropuertos más importantes del país.





Total de destinos atendidos desde aeropuertos seleccionados en rutas nacionales y rutas internacionales⁵⁴⁵



Como puede verse, respecto de los aeropuertos más importantes del país, ubicados en Cancún, la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Tijuana, el AIT mostró menos conexiones para el periodo comprendido entre enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce. Incluso, desde ese periodo se mostraron disminuciones significativas en el número de conexiones, aproximadamente en un [redacted]. Asimismo, en el EXPEDIENTE obra información que indica que los casi [redacted] que arribaron al AEROPUERTO en dos mil catorce equivalen a [redacted] que arribaron al AIT en el mismo año.⁵⁴⁶

Tomando como referencia sólo los aeropuertos de la Ciudad de México, Cancún y Toluca, se pudo observar que la mayoría de los pasajeros que arribaron a dichos aeropuertos, tanto de origen nacional como de internacional, no realizaron ninguna conexión adicional por lo que dichos aeropuertos fungieron como su destino final. En particular, [redacted] de los pasajeros que arribaron a Cancún mostraron itinerarios con algún tipo de conexión, el [redacted] de los que llegaron al AEROPUERTO siguieron a otro destino, y el [redacted] de los pasajeros en el AIT realizaron alguna conexión adicional.⁵⁴⁷ Lo anterior, permite afirmar que la red aérea del país tiene centralidad⁵⁴⁸ en un solo nodo, el AEROPUERTO. Asimismo, se comprueba que ningún otro aeropuerto presenta condiciones de conectividad similares a las del AEROPUERTO. Esto con base en que el mayor porcentaje de itinerarios de pasajeros en conexión se reportó para el AEROPUERTO.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁵⁴⁵ Folio 0025058 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁶ Folio 0025058 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁷ Folio 0025052 y 0025054 del EXPEDIENTE.

⁵⁴⁸ La centralidad, definida por la importancia del AEROPUERTO como punto de origen y destino, y como puntos de mayor conexión de la red aérea.





De acuerdo con la tabla "Comparativo de la participación del AEROPUERTO en el número de vuelos y de pasajeros atendidos en el SMA", se observó un número creciente de vuelos y pasajeros atendidos en el AEROPUERTO en relación a los que se atienden en el resto de aeropuertos que integran el SMA. Sobresale la creciente participación del AEROPUERTO en el número de vuelos al pasar de 87.7% del total atendidos en el SMA en dos mil nueve a 94.5% en dos mil catorce. En contraste, resalta la reducción de la actividad observada de vuelos atendidos en el AIT al pasar de 10.1% a 2.9% en ese mismo periodo.

A pesar de las condiciones de saturación en el AEROPUERTO, las operaciones del AIT han ido disminuyendo, lo cual apunta a que resulta poco atractivo para ser utilizado como aeropuerto sustituto del AICM.

| Comparativo de la participación del AEROPUERTO en el número de vuelos y de pasajeros atendidos en el SMA ⁵⁴⁹ | | | | | | |
|---|--------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Aeropuertos en el SMA | Número de vuelos (%total del SMA) | | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| AEROPUERTO | 87.7 | 90.1 | 93.1 | 95.3 | 93.5 | 94.5 |
| Aeropuerto Internacional de Cuernavaca | 0 | 0 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0 |
| Aeropuerto Internacional De Puebla | 2.1 | 1.8 | 0.7 | 0.8 | 0.9 | 1.0 |
| AIT | 10.1 | 8.0 | 6.1 | 3.1 | 4.5 | 2.9 |
| Aeropuerto Intercontinental de Querétaro | 0 | 0 | 0 | 0.6 | 0.9 | 1.6 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

⁵⁴⁹ Folio 0025373 del EXPEDIENTE.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICAAutoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Comparativo de la participación del AEROPUERTO en el número de vuelos y de pasajeros atendidos en el SMA ⁵⁵⁰ | | | | | | |
|---|--------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Aeropuertos en el SMA | Número de Pasajeros (%total del SMA) | | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| AEROPUERTO | 85 | 86.2 | 90.7 | 94.5 | 93.6 | 95.3 |
| Aeropuerto Internacional de Cuernavaca | 0 | 0 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0 |
| Aeropuerto Internacional De Puebla | 1.7 | 1.6 | 1.0 | 1.1 | 1.0 | 1.0 |
| AIT | 13.2 | 12.1 | 8.1 | 3.9 | 4.6 | 2.8 |
| Aeropuerto Intercontinental de Querétaro | 0 | 0 | 0 | 0.3 | 0.7 | 0.9 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Es por lo anterior que resulta lógico que las aerolíneas busquen establecerse en el AEROPUERTO, pues ofrece el mayor número de conexiones posibles para sus pasajeros y para otros vuelos de su propia red. Esto con el objeto de sacar el mayor provecho a las externalidades de red presentes en los modelos de negocio "hub and spoke" y punto a punto. Es por lo mencionado que resulta poco atractivo para los prestadores del servicio de TRANSPORTE AÉREO de pasajeros en rutas nacionales e internacionales ver ventajas en operar desde el AIT respecto de operar en aeropuertos como el AEROPUERTO.

VIII.1.1.3.3. Preferencia de los pasajeros

En este sentido es relevante la ubicación del AEROPUERTO en la zona más densamente poblada del país y la distancia existente entre los aeropuertos que podrían fungir como sustitutos en la ZMVM. No obstante, en virtud de que el AIT es el aeropuerto más cercano al AEROPUERTO, ubicado a tan sólo cuarenta y tres kilómetros de la zona poniente de la Ciudad de México, en adelante el análisis en esta sección versará sobre las posibilidades de sustitución entre ambos.

⁵⁵⁰ Folio 0025373 del EXPEDIENTE.



| Población ubicada en las Zonas Metropolitanas, dos mil catorce ⁵⁵¹ | |
|---|----------------------------------|
| Ubicación | Población (Número de habitantes) |
| Zona Metropolitana de Cuernavaca | 364,961 |
| ZMVM | 20,137,152 |
| Zona Metropolitana de Puebla | 2,668,347 |
| Zona Metropolitana de Toluca | 1,846,602 |
| Zona Metropolitana de Querétaro | 1,097,028 |

| Distancia desde la ZMVM a otros aeropuertos ⁵⁵² | | | |
|--|--------------------------------------|------------|------|
| Origen ZMVM | Destino (Código IATA del aeropuerto) | Ciudad | km |
| MEX | TLC | Toluca | 54.0 |
| MEX | PBC | Puebla | 80.0 |
| MEX | CVJ | Cuernavaca | 88.4 |
| MEX | QRO | Querétaro | 189 |

A pesar de que la población ubicada en la ZMVM coincide en muchos puntos con la población localizada en el área de influencia del AEROPUERTO y el AIT, la información proporcionada por el AICM y que obra en el EXPEDIENTE indica que la población en el área de influencia terrestre del AIT se desvía hacia el AEROPUERTO. En este sentido, se estimó que en dos mil diez el 75.2% de la población residente en el área de influencia del AIT se desvió al AEROPUERTO, por lo que realizó sus vuelos desde y/o hacia el AEROPUERTO. Lo anterior porque el AEROPUERTO ofrece a los pasajeros mejores servicios que el AIT debido a que: i) existen costos de peaje carretero entre Toluca y la Ciudad de México, lo cual limita a los pasajeros para acudir desde la zona poniente de la Ciudad de México al AIT, y ii) el costo del transporte en taxi es mayor desde el AIT que desde

⁵⁵¹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁵⁵² Folio 0025058 del EXPEDIENTE.



el AEROPUERTO, entre otros elementos.⁵⁵³ Así, para los consumidores resulta poco favorable acudir al AIT, puesto que en éste se dan otras limitaciones de oferta de servicios.

En cuanto a la conectividad, como se demostró anteriormente, el AIT está significativamente menos conectado que el AEROPUERTO, pues tiene menos rutas y frecuencias. En este sentido, desde la perspectiva de los usuarios del servicio de TRANSPORTE AÉREO, resulta más atractivo hacer uso de cualquier aerolínea en el AEROPUERTO, que elegir una aerolínea en el AIT. Lo anterior porque en el AEROPUERTO sus posibilidades de conexión se incrementan.

En conclusión, de acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE y que se explicó párrafos arriba, los TRANSPORTISTAS AÉREOS mencionaron que el AIT, a pesar de ser el aeropuerto más cercano a la Ciudad de México, no es sustituto del AEROPUERTO puesto que el AIT no ofrece las mismas condiciones técnicas ni económicas para poder llegar a considerarlo como una base principal de operaciones, y, dado que no es tan atractivo para los pasajeros, el AIT no permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS tener suficiente demanda de pasajeros para poder desarrollar y explotar las ventajas derivadas de las economías de red, economías que, dada la demanda de pasajeros, sí podrían desarrollarse en el AEROPUERTO.⁵⁵⁴ Por lo anterior, la dimensión geográfica del mercado de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma, y control en plataforma se circunscribe únicamente al AEROPUERTO.

VIII.1.1.4. Fracción IV del artículo 58 de la LFCE

La fracción IV del artículo 58 de la LFCE, señala que se debe considerar para la determinación del mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

IV. Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos.”

De conformidad con lo dicho en la *Sección VI.1.1.5* del DICTAMEN, la concesión que fue otorgada en favor del AICM lo faculta para administrar, operar y explotar el AEROPUERTO de manera exclusiva. Asimismo, como fue mencionado en la *Sección VI.1.1.5* y *VII.1.2* del DICTAMEN dentro de los servicios que pueden ser prestados en el AEROPUERTO se encuentran los servicios aeroportuarios, descritos a detalle en el artículo 55 del RLA, que a la letra indica:

“Artículo 55. Los servicios aeroportuarios comprenden los siguientes:

I. Aterrizaje y despegue: uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales;

⁵⁵³ Folios 0016742, 0008616 y 0008617 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁴ Folios 0004138, 0005539, 0002079 y 0003329 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

II. *Plataforma: iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, y señalamientos de estacionamiento y de posición, áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras;*

III. *Control en plataformas: para el movimiento de aeronaves y de vehículos en determinadas plataformas y la asignación de posiciones: (...)*

De la lectura del artículo 55 y de la información contenida en las *Secciones VI.1.1.5 y VII.1.2 del DICTAMEN*, se concluye que en la provisión de servicios aeroportuarios en general y, en particular, de aquellos que provienen de la infraestructura dada por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO, existen restricciones normativas de carácter federal que limitan el acceso de cualquier oferente diferente del AICM al mercado.

VIII.1.1.5. Fracción V del artículo 58 de la LFCE

Finalmente, la fracción V del artículo 58 de la LFCE establece que se deberán considerar como criterios para la determinación del mercado relevante los siguientes:

“Artículo 58. Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios: (...)

V. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión.”

En este sentido, las DISPOSICIONES establecen en su artículo 5 que:

“Artículo 5. Para la determinación del mercado relevante en términos de la fracción V del artículo 58 de la Ley, se deben analizar las circunstancias particulares del caso, identificar los bienes o servicios producidos, distribuidos, comercializados u ofrecidos y aquellos que los sustituyan o puedan sustituirlos oportunamente. Asimismo, se debe delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan dichos bienes o servicios, y si en la misma existe la opción de acudir indistintamente a los proveedores o clientes sin incurrir en costos significativos.”

En párrafos anteriores de la presente sección se mostró que: **i)** existe imposibilidad de sustitución tanto por el lado de la demanda como por el lado de la oferta, en su dimensión producto, el mercado relevante corresponde a la prestación de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, servicio de plataforma, y servicio de control en plataformas, a través del uso de la pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO; **ii)** no es posible abastecer la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS desde otros aeropuertos por los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, el mercado es geográficamente local y corresponde al área circunscripta al AEROPUERTO; **iii)** no existe un aeropuerto sustituto del AEROPUERTO, puesto que el AIT (el aeropuerto más cercano al AEROPUERTO) no resulta atractivo para los pasajeros y no permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS enfrentar suficiente demanda de TRANSPORTE AÉREO, así, la dimensión geográfica del mercado es local y corresponde al área



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

circunscripta al AEROPUERTO, y iv) existen restricciones normativas de carácter federal que limitan el acceso de cualquier oferente diferente del AICM al mercado.

Por lo anterior, con la información que obra en el EXPEDIENTE, no existen elementos de convicción adicionales a los analizados anteriormente, dados por circunstancias particulares del caso que permitan a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identificar bienes y servicios sustitutos, o delimitar el área geográfica en la que se ofrecen o demandan los bienes y servicios del mercado relevante.

VIII.1.1.6. Conclusión del análisis del mercado relevante

Derivado del cúmulo de elementos analizados a lo largo de esta sección se concluye que el mercado relevante corresponde en su dimensión producto, a los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y de control en plataformas,⁵⁵⁵ provistos mediante el uso de la infraestructura dada por la pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO; y que el mercado relevante, en su dimensión geográfica, corresponde al área circunscripta al AEROPUERTO. Lo anterior en virtud de los siguientes elementos:

- El uso de la infraestructura indispensable para las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves en el AEROPUERTO no tiene sustitutos, puesto que los TRANSPORTISTAS AÉREOS requieren de estas instalaciones y los servicios que en ellas se prestan para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de TRANSPORTE AÉREO con destinos en rutas nacionales e internacionales.⁵⁵⁶ Asimismo, dichos servicios únicamente pueden ser prestados por el AICM dentro de las instalaciones y/o área geográfica del AEROPUERTO, y solo se puede hacer uso de los mismos mediante la asignación de horarios de aterrizaje y despegue que determina el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.
- En su dimensión geográfica, la provisión de los servicios relevantes a los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO, está sujeta al acceso al AEROPUERTO, por ello no es posible abastecer la demanda de dicho servicio desde otros mercados.
- En su dimensión geográfica, desde la perspectiva tanto de las aerolíneas como de los consumidores, el AIT (el aeropuerto más cercano a la Ciudad de México) no es sustituto del AEROPUERTO debido a lo siguiente: para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, el AIT no ofrece las mismas condiciones técnicas ni económicas, y no permite a éstos desarrollar y explotar las ventajas de las economías de red que ofrece un aeropuerto con mayor conectividad a la red aérea del país. Para los consumidores finales no resulta indiferente acudir al AIT o al AEROPUERTO, puesto que la conectividad es limitada en el AIT, existen altos costos de

⁵⁵⁵ Conforme a lo establecido en las fracciones I, II y III del artículo 55 de la RLA aterrizaje y despegue consiste en el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales; plataforma se compone del servicio de iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, y señalamientos de estacionamiento y de posición, áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras.

⁵⁵⁶ Fracciones V y VI del artículo 2 de la L.A.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

transporte terrestre respecto de acudir al AEROPUERTO y finalmente acudir al AIT requiere del consumidor más tiempo de traslado.

- Existen restricciones normativas de carácter federal que limitan el acceso de oferentes al mercado y a TRANSPORTISTAS AÉREOS a fuentes alternativas de abasto.

VIII.1.2. Poder sustancial

De conformidad con la fracción I del artículo 60, para poder determinar la existencia de un insumo esencial es necesario que dicho insumo esencial sea controlado por un AGENTE ECONÓMICO que cuente con poder sustancial en el mercado relevante. En cumplimiento a dicha fracción en esta sección se expone el análisis de poder sustancial conforme a lo previsto por el artículo 59 de la LFCE y los correlativos artículos 7 y 8 de las DISPOSICIONES. De este análisis se concluyó que el AICM es el AGENTE ECONÓMICO que tiene poder sustancial en el mercado de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO.

VIII.1.2.1. Fracción I del artículo 59 de la LFCE

En su fracción I, el artículo 59 de la LFCE establece como elemento para determinar si un AGENTE ECONÓMICO tiene poder sustancial en el mercado relevante lo siguiente:

“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones (...) de competencia efectiva (...), deberán observarse los siguientes elementos:

I. Su participación en dicho mercado y si pueden fijar precios o restringir el abasto en el mercado relevante por sí mismos, sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder.

Para determinar la participación de mercado, la Comisión podrá tener en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva, así como cualquier otro factor que considere pertinente.”

El AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que puede prestar servicios aeroportuarios entre los cuales se incluyen los derivados del uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataforma.⁵⁵⁷ Los TRANSPORTISTAS AÉREOS, salvo en casos excepcionales,⁵⁵⁸ deben celebrar un contrato con el AICM para poder hacer uso de los servicios aeroportuarios provistos en el AEROPUERTO, mismo que se sujeta al cobro de las tarifas establecidas por el AICM.⁵⁵⁹ Por dichos

⁵⁵⁷ Folio 0009078 del EXPEDIENTE.

⁵⁵⁸ Excepción considerada en el artículo 73 del RLA, misma que no especifica un criterio específico que señale bajo que condiciones se deberá considerar como excepcional la solicitud de servicios aeroportuarios.

⁵⁵⁹ Artículo 73 del RLA.





servicios aeroportuarios, el AICM cobra una tarifa, la cual varía en función de las condiciones en las que se preste el servicio.⁵⁶⁰

En el caso del servicio de aterrizaje y despegue, el AICM cobra una tarifa diferenciada por el tipo de vuelo, nacional e internacional; el peso de la aeronave, y por la hora del día en que se preste el servicio. Por su parte, las tarifas del servicio de plataforma (compuesto por los servicios de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque, y estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta que se refieren en el siguiente cuadro) tienen condiciones de aplicación similares a los de los servicios de aterrizaje y despegue.⁵⁶¹ En todos los casos, como se explica en la *Sección VII.1.2.1* del DICTAMEN, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que tiene la capacidad de modificar la tarifa,⁵⁶² sujeto a previa consideración del COH para su posterior envío a la DGAC, dirección a la que se solicita realice las gestiones ante la SHCP para su autorización.⁵⁶³

Ante la inexistencia de competidores en el mercado relevante destaca que, ante un incremento de dichas tarifas, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no pueden reaccionar y, por lo tanto, modificar su demanda. Es decir, no existen sustitutos de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO a los cuales se pueda acudir, puesto que dichos elementos de infraestructura permiten la prestación de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas.

| Tarifa por servicios aeroportuarios seleccionados ⁵⁶⁴ | | | | | | | | |
|--|----------------|---------------------|---|----------------|---------------------|--|----------------|---------------------|
| Servicio de aterrizaje y despegue | | | Servicio de estacionamiento de plataforma de embarque y desembarque | | | Servicio de estacionamiento de plataforma de permanencia prolongada o pernocta | | |
| Pesos por tonelada | | | Pesos por tonelada | | | Factor de cobro | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional |
| Horario | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional | Horario | Vuelo Nacional | Vuelo Internacional | Pesos por tonelada y por 60 minutos | | |
| Normal | | | Normal | | | \$1.300 | \$2.558 | |
| De 0:00 a 8:59 | \$13.342 | \$34.443 | De 0:00 a 8:59 | \$13.342 | \$34.443 | | | |
| De 11:00 a 12:59 | | | De 11:00 a 12:59 | | | | | |
| De 15:00 a 18:59 | | | De 15:00 a 18:59 | | | | | |
| De 22:00 a 23:59 | | | De 22:00 a 23:59 | | | | | |

⁵⁶⁰ Folios 0008832 y 0008594 del EXPEDIENTE.

⁵⁶¹ Folios 0008832 y 0008594 del EXPEDIENTE.

⁵⁶² Folios 0008595 y 0008596 del EXPEDIENTE.

⁵⁶³ Conforme a lo establecido en los artículos 135 y 136 del RLA y la manifestación que obra en el folio 0008593 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁴ Folios 0008593 al 0008595 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | |
|------------------|----------|----------|------------------|----------|----------|
| Crítico | | | Crítico | | |
| De 9:00 a 10:59 | | | De 9:00 a 10:59 | | |
| De 13:00 a 14:59 | \$16.981 | \$43.898 | De 13:00 a 14:59 | \$16.981 | \$43.898 |
| De 19:00 a 21:59 | | | De 19:00 a 21:59 | | |

Para acceder a la infraestructura del AEROPUERTO y realizar las operaciones, la organización y la planeación de sus vuelos, los TRANSPORTISTAS AÉREOS deberán contar con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue⁵⁶⁵ que determine el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

Por lo tanto, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que puede dar acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, a través de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y la prestación de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas en el AEROPUERTO. En este sentido, existe una participación del 100% del AICM en el mercado relevante, quien además, puede fijar precios y restringir el abasto (puesto que el AICM establece mediante un contrato los términos y condiciones de los servicios aeroportuarios en el AEROPUERTO). Esto, sin que existan AGENTES ECONÓMICOS competidores que puedan actuar o potencialmente contrarrestar dicho poder, puesto que en el mercado relevante no existen otros aeropuertos que puedan significar competencia para el AICM.

VIII.1.2.2. Fracción II del artículo 59 de la LFCE

Conforme al artículo 59, fracción II de la LFCE, se establece que como elemento para determinar si un AGENTE ECONÓMICO tiene poder sustancial en el mercado relevante se deberá considerar:

"Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones (...) de competencia efectiva (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

II. La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores."

De manera relacionada, el artículo 7 de las DISPOSICIONES establece, en sus siete fracciones, la lista de los elementos que podrán considerarse como barreras a la entrada para efectos de la fracción II del artículo 59 de la LFCE. A continuación se muestra el análisis correspondiente a cada una de las siete fracciones del artículo 7 de las DISPOSICIONES, concluyendo que existen elementos y restricciones que constituyen barreras para entrar al mercado relevante.

VIII.1.2.2.1. Fracciones I, II y IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES

En la fracción I, II y IV del artículo 7 de las DISPOSICIONES se establece que:

⁵⁶⁵ Artículo 93 del R.E.A.





“ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

I. Los costos financieros, los costos de desarrollo de canales alternativos y el acceso limitado al financiamiento, a la tecnología o a canales de distribución eficientes;”

II. El monto, indivisibilidad y plazo de recuperación de la inversión requerida, así como la ausencia o escasa rentabilidad de usos alternativos de infraestructura y equipo; (...)

IV. La inversión en publicidad requerida para que una marca o nombre comercial adquiera una presencia de mercado que le permita competir con marcas o nombres establecidos;”

La construcción, la inversión en infraestructura aeroportuaria y el periodo de recuperación de inversiones, constituyen una barrera a la entrada por los altos costos que representan. Un ejemplo que ilustra la barrera económica para la entrada de nuevos participantes, es la construcción del NAICM,⁵⁶⁶ pues conforme a la información pública existente dicha construcción requerirá de un monto total de inversión que asciende a los ciento sesenta y nueve mil millones de pesos, de los cuales noventa y ocho mil pesos provienen del presupuesto público de la Federación.⁵⁶⁷

El acceso a estos montos de inversión resulta difícil para cualquier AGENTE ECONÓMICO que quiera desarrollar un nuevo aeropuerto para rivalizar con el actual AEROPUERTO. Dado el volumen de inversión, el esquema de financiamiento involucra múltiples fuentes de financiamiento bajo diferentes plazos: 58% se planea fondear con recursos fiscales multianuales y 42% con recursos del sector privado a través de financiamientos bancarios y/o emisiones de bonos a largo plazo.

Adicionalmente, la infraestructura a través de la cual se prestan los servicios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas no tiene un uso alterno económicamente factible al de la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios para los TRANSPORTISTAS AÉREOS que les permita, en su caso, recuperar la inversión realizada.

Aunado a lo anterior, obra en el EXPEDIENTE⁵⁶⁸ información que señala que las condiciones meteorológicas representan un factor importante para determinar la sustitubilidad de la pista, ayudas visuales, calles de rodaje y plataformas del AEROPUERTO, es decir, que si un AGENTE ECONÓMICO quisiera reproducir dichos elementos de infraestructura para competir con el AICM, deberá tomar en cuenta un análisis de la información de vientos, [REDACTED]

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Adicionalmente, dicha información apunta que no puede haber otro aeropuerto en las inmediaciones del operado por el AICM, puesto

⁵⁶⁶ Es así, puesto que el mercado relevante no se modificará cuando inicie operaciones el NAICM, ya que ante tal hecho deberá de dejar de operar el actual AEROPUERTO. Lo anterior derivado de que las condiciones técnicas impiden que ambos aeropuertos operen en la misma zona geográfica. Conforme a la información contenida en el folio 0027445 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁷ Folio 0026154 del EXPEDIENTE.

⁵⁶⁸ Folio 0027897 y 0027898 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

que Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Los elementos antes mencionados señalan la existencia de barreras económicas y técnicas significativas en el mercado de la provisión de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provistos mediante el uso de la pista, ayudas visuales, calles de rodaje y plataformas del AEROPUERTO, que eliminan la posibilidad de que exista otro competidor.

VIII.1.2.2.2. Fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES

En la fracción III del artículo 7 de las DISPOSICIONES se establece que:

“ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes:

(...)

III. La necesidad de contar con concesiones, licencias, permisos o cualquier clase de autorización gubernamental, así como con derechos de uso o explotación protegidos por la legislación en materia de propiedad intelectual e industrial;”

Como ya se ha mencionado anteriormente, la disponibilidad de los servicios en un aeropuerto requiere del otorgamiento de una concesión aeroportuaria, en términos de lo establecido en la LA, otorgada por la SECRETARÍA para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos.⁵⁶⁹ Por lo general, dicha concesión aeroportuaria se otorga a través de licitación pública,⁵⁷⁰ sin embargo, en el caso de la concesión otorgada al AICM, la SECRETARÍA la otorgó el veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho, sin sujetarse a licitación pública, con fundamento en el artículo 14 de la LA, entre otras disposiciones jurídicas.

Dentro del contenido de la concesión se establecen, entre otros,⁵⁷¹ la delimitación geográfica del aeropuerto y su zona de protección, los servicios que puede prestar el concesionario, sus derechos y obligaciones y el periodo de vigencia de la concesión aeroportuaria, la cual se puede otorgar hasta por un plazo de cincuenta años, con la posibilidad de ser prorrogado, en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de cincuenta años adicionales.⁵⁷²

Lo antes referido señala que existen restricciones normativas que impiden o eliminan la posibilidad de que exista otro competidor en el mercado relevante de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue: plataforma, y control en plataformas, provistos mediante el uso de la pista, ayudas visuales, calles de rodaje y plataformas del AEROPUERTO.

⁵⁶⁹ Artículo 10 de la LA.

⁵⁷⁰ Artículo 11 de la LA.

⁵⁷¹ Toda la información y documentación que debe contener la concesión aeroportuaria se especifica en el artículo 25 de la LA.

⁵⁷² Artículo 15 de la LA.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

VIII.1.2.2.3. Fracción V del artículo 7 de las DISPOSICIONES

En la fracción V del artículo 7 de las DISPOSICIONES se establece que:

“ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes: (...)

V. Las limitaciones a la competencia en los mercados internacionales;”

Es de observar que el mercado relevante consiste en la provisión de servicios aeroportuarios en el área circunscripta al AEROPUERTO, puesto que el interés de los TRANSPORTISTAS AÉREOS es la provisión de servicios de TRANSPORTE AÉREO a través del uso de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO para los procedimientos de aterrizaje y despegue de aeronaves y no la provista por cualquier otro aeropuerto. En este sentido, resulta imposible que exista competencia en el mercado relevante en los mercados internacionales.

VIII.1.2.2.4. Fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES

En la fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES se establece que:

“ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes: (...)

VI. Las restricciones constituidas por prácticas realizadas por los Agentes Económicos ya establecidos en el mercado relevante; y”

Como ya se mencionó anteriormente, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que puede proveer el uso de los elementos de infraestructura dados por la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO, el cual se realiza a través de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y control en plataformas, así como la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. En este sentido, existe una participación del 100 % del AICM en el mercado relevante, de lo cual se puede concluir que no existen otros participantes en el mercado relevante. Así, no resulta de mérito el análisis de la fracción VI del artículo 7 de las DISPOSICIONES.

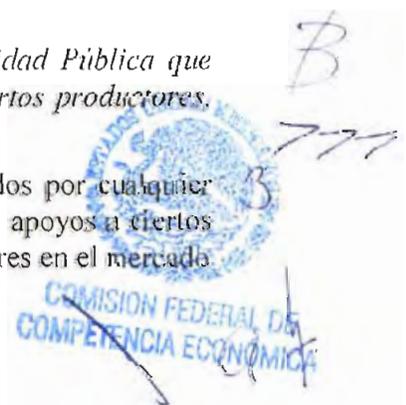
VIII.1.2.2.5. Fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES

En la fracción VII del artículo 7 de las DISPOSICIONES se establece que:

“ARTÍCULO 7. Para efectos de la fracción II del artículo 59 de la Ley, pueden considerarse como barreras a la entrada, entre otras, las siguientes: (...)

VII. Los actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier Autoridad Pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos productores, comercializadores, distribuidores o prestadores de servicios.”

Es de destacar que por lo que refiere a actos o disposiciones jurídicas emitidos por cualquier autoridad pública que discriminen en el otorgamiento de estímulos, subsidios o apoyos a ciertos prestadores de servicios que signifiquen una barrera a la entrada para competidores en el mercado





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

relevante, conforme a las constancias que obran en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existen elementos indican la existencia de dichos actos o disposiciones jurídicas que configuren una barrera a la entrada para otro competidor en el mercado relevante.

Lo anterior, en virtud de que de la revisión de los antecedentes del Título de Concesión del AICM⁵⁷³ se desprende que la SHCP autorizó la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria denominada como el AICM, cuyo objeto social consistía principalmente en la administración, operación, construcción y explotación de un aeropuerto, y la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales. De esta forma, el Gobierno Federal mantiene el dominio de los bienes inmuebles del dominio público necesarios para la operación del AEROPUERTO localizado en la Ciudad de México.

VIII.1.2.3. Fracción III del artículo 59 de la LFCE

Conforme al artículo 59, fracción III de la LFCE, se establece que como elemento para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante se deberá considerar:

“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones (...) de competencia efectiva (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

III. La existencia y poder de sus competidores:”

Como ya se mencionó anteriormente, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que puede proveer el uso de los elementos de infraestructura dados por la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO a través de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma, y de control en plataformas, así como el acceso a esta infraestructura mediante la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. En este sentido, existe una participación del 100% del AICM en el mercado relevante, de lo cual se puede concluir que no existen otros participantes en el mercado relevante. Así no resulta de mérito el análisis de la fracción III del artículo 59 de la LFCE.

VIII.1.2.4. Fracción IV del artículo 59 de la LFCE

El artículo 59, fracción IV de la LFCE, establece como elemento para determinar si un AGENTE ECONÓMICO tiene poder sustancial en el mercado relevante que:

“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones (...) de competencia efectiva (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

IV. Las posibilidades de acceso del o de los Agentes Económicos y sus competidores a fuentes de insumos:”

⁵⁷³ Folio 0023659 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Como ya se mencionó anteriormente, el AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que puede prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, así como el acceso a esta infraestructura mediante la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. En este sentido, existe una participación del 100% del AICM en el mercado relevante, de lo cual se puede concluir que no existen otros participantes en el mercado relevante.

VIII.1.2.5. Fracción V del artículo 59 de la LFCE

Conforme al artículo 59, fracción V de la LFCE, se establece que como elemento para determinar si un AGENTE ECONÓMICO tiene poder sustancial en el mercado relevante se deberá considerar:

“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones (...) de competencia efectiva (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

V. El comportamiento reciente del o los Agentes Económicos que participan en dicho mercado, y”

Obra en el EXPEDIENTE información que señala que en el AEROPUERTO se observan prácticas relacionadas a los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que pueden tener como efectos, disminuir la intensidad de competencia en el servicio del transporte aéreo de pasajeros, específicamente en el mercado del TARP. Al respecto, los detalles de tales efectos se analizan en los *Capítulos X y XI* del DICTAMEN.

VIII.1.2.6. Fracción VI del artículo 59 de la LFCE

Finalmente, conforme al artículo 59, fracción V de la LFCE, se establece como elemento para determinar si un AGENTE ECONÓMICO tiene poder sustancial en el mercado relevante se deberá considerar:

“Artículo 59. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, o bien, para resolver sobre condiciones (...) de competencia efectiva (...), deberán observarse los siguientes elementos: (...)

VI. Los demás que se establezcan en las Disposiciones Regulatorias, así como los criterios técnicos que para tal efecto emita la Comisión.”

En relación con la fracción anterior, el artículo 8 de las DISPOSICIONES establece que:

“ARTÍCULO 8. Para determinar si uno o varios Agentes Económicos tienen poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 59 de la Ley, la Comisión puede considerar, entre otros, los criterios siguientes:

- I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;*
- II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación; y*





III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.”

Al respecto, cabe señalar que los criterios referidos en las fracciones I, II y III no aplican para el caso de mérito, puesto que i) el presente análisis versa sobre el mercado de servicios aeroportuarios provistos en el AEROPUERTO mediante elementos específicos de infraestructura, mismos que no pueden ser provistos mediante importaciones, y ii) el AICM es el único oferente en el mercado relevante, por lo cual no existe algún grado de posicionamiento en el mercado relevante o algún costo de acudir a otros mercados que analizar.

VIII.1.2.7. Conclusión del análisis para determinar si el AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante

El AICM tiene poder sustancial en el mercado relevante de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, provistos mediante el uso de los elementos de infraestructura dados por la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO, por lo que se concluye que no existen condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO según lo establecido en la fracción III del artículo 94 de la LFCE, en virtud de los siguientes elementos:

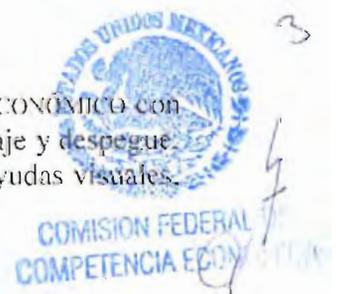
- El AICM es el único AGENTE ECONÓMICO que puede prestar los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas, así como la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. En este sentido, existe una participación del 100% del AICM en el mercado relevante, quien además, puede fijar precios y restringir el abasto, sin que agentes competidores puedan contrarrestar dicho poder.
- Existen barreras económicas, técnicas y normativas significativas en el mercado de la provisión de servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, de plataforma y control en plataformas, que eliminan o impiden la posibilidad de que exista otro competidor.

VIII.2. Determinación de la existencia de insumo esencial

Una vez que se ha determinado el mercado relevante como de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma, y control en plataformas provistos mediante la pista, calles de rodaje, las ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO, es posible analizar si la infraestructura compuesta por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO constituyen un insumo esencial, para lo cual a continuación se analizan los requisitos establecidos en el artículo 60 de la LFCE.

VIII.2.1. Control del insumo por un agente con poder sustancial

Una vez que se estableció, en la sección anterior, que el AICM es un AGENTE ECONÓMICO con poder sustancial en el mercado relevante de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas que se prestan mediante el uso de la pista, ayudas visuales,





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

calles de rodaje y plataformas del AEROPUERTO, se presenta a continuación el resultado del análisis de la determinación del insumo esencial. En este sentido, la primera fracción del artículo 60 de la LFCE establece que:

“Para determinar la existencia de insumo esencial, la Comisión deberá considerar:

I. Si el insumo es controlado por uno, o varios Agentes Económicos con poder sustancial (...).”

Como se ha mencionado en la sección precedente y las *Secciones VI.1.1.5 y VII.1.2* del DICTAMEN corresponde, de manera exclusiva al AICM la administración del AEROPUERTO y la prestación de los servicios aeroportuarios, que tiene que prestar de manera equitativa y no discriminatoria.

Dentro de los servicios aeroportuarios, los relevantes para el presente documento son el de aterrizaje y despegue; de plataforma, y de control en plataformas que son proporcionados directamente por el AICM.⁵⁷⁴ Lo anterior, con base en que es a través de ellos que los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden hacer uso de la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO. Dichos elementos constituyen un insumo esencial para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan realizar sus operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

Vale la pena destacar que aunque el AICM, a través del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, tiene el control respecto de la forma en la que se provee el INSUMO ESENCIAL, este control no mitiga las deficiencias en la administración del acceso al mismo que se explican con detalle en los *Capítulos X y XI* del DICTAMEN. Lo anterior, con fundamento en el artículo 95 del RLA el cual establece que la asignación de turno para su uso, determinada por la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, se realiza al TRANSPORTISTA AÉREO que haya utilizado la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas en un horario específico durante la temporada anterior. Así, éste tiene preferencia para usarlas en la siguiente temporada equivalente tras haber cumplido una serie de condiciones (ver *Sección IX.1.2* del DICTAMEN).

Es decir, corresponde al AICM a través del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO: i) planear, programar y efectuar las acciones necesarias para la operación del AEROPUERTO; ii) percibir los ingresos por el uso de la infraestructura del AEROPUERTO, por la celebración de contratos con TRANSPORTISTAS AÉREOS para la prestación de servicios aeroportuarios, por los servicios que preste directamente (como el servicio de aterrizaje y despegue, servicio de plataforma y servicio de control en plataformas); iii) asignar los horarios de aterrizaje y despegue, consistentes en la determinación del turno para el uso de una posición y colocación/retiro de los calzos a la aeronave; entre otros. No obstante, esta última función tiene que cumplir con CRITERIOS DE PRIORIDAD de unos TRANSPORTISTAS AÉREOS con presencia histórica dentro del AEROPUERTO respecto de otros.

En conclusión, el AICM tiene el control sobre el INSUMO ESENCIAL, sin embargo este control no limita las deficiencias que existen la administración del acceso al mismo. Deficiencias que se

⁵⁷⁴ Artículo 48 de la L.A.





pueden originar en los criterios de aplicación de la regulación en materia de aviación que otorga prioridad sobre la asignación de horarios de aterrizaje y despegue a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que hayan ocupado ese horario de aterrizaje y despegue, cumpliendo con ciertos requisitos, la temporada anterior.

VIII.2.2. Viabilidad de reproducir el INSUMO ESENCIAL

La segunda fracción del artículo 60 de la LFCE establece que para determinar la existencia de un insumo esencial, la COMISIÓN deberá considerar:

“Artículo 60. Para determinar la existencia de insumo esencial, la Comisión deberá considerar:

(...) II. Si no es viable la reproducción del insumo desde un punto de vista técnico, legal o económico por otro Agente Económico (...).”

Para determinar si un insumo debe ser considerado como insumo esencial, se deberá analizar si en el mercado existen condiciones para la existencia de un solo oferente. De esta forma, en el escenario de un solo proveedor, el poseedor del insumo tiene incentivos para invertir en infraestructura de gran capacidad. Sin embargo, existen consideraciones técnicas, legales y económicas que impiden la entrada de nuevos oferentes.

Debido a las características específicas y a los requerimientos que hacen los TRANSPORTISTAS AÉREOS al AEROPUERTO del INSUMO ESENCIAL, resulta relevante identificar los elementos técnicos, legales y económicos que afectan la viabilidad de reproducir un aeropuerto de características similares a las condiciones de infraestructura del AEROPUERTO. En este sentido, la mejor aproximación disponible para llevar a cabo la valoración de los elementos antes mencionados está en el análisis de las características bajo las cuales se estableció el plan de construcción del NAICM. A continuación se realiza dicha valoración de los elementos técnicos, legales y económicos.

VIII.2.2.1. Viabilidad técnica

Desde un punto de vista técnico no resulta viable que el INSUMO ESENCIAL sea reproducido por uno o varios AGENTES ECONÓMICOS dentro de la delimitación geográfica del mercado relevante. La ubicación de un aeropuerto para proveer los servicios aeroportuarios depende de la disponibilidad del terreno y de espacio aéreo que resulten adecuados para la operación segura de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Por un lado, la capacidad en términos del número de operaciones de aterrizaje y despegue que pueden ser realizadas en el AEROPUERTO es fija y se encuentra dada, entre otros factores, por las dos pistas existentes en el AICM, que no pueden ser ocupadas de manera simultánea.





En este sentido, las características geográficas, las condiciones climatológicas, de vientos, de infraestructura, la densidad poblacional⁵⁷⁵, el área de influencia⁵⁷⁶, así como la distancia de dichos aeropuertos para los usuarios finales de la ZMVM⁵⁷⁷, hacen que la disponibilidad de un terreno, con el espacio aéreo idóneo, sea escasa para la construcción de un nuevo aeropuerto en la ZMVM.

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

578

Es decir, la infraestructura del INSUMO ESENCIAL actual en el AEROPUERTO será sustituida por la infraestructura del NAICM en el momento exacto en que este empiece a operar,⁵⁷⁹ lo que no implica una modificación de la estructura del mercado del INSUMO ESENCIAL. Por lo tanto, el NAICM se mantendrá como el único oferente del INSUMO ESENCIAL en la delimitación espacial de su mercado relevante, y seguirá atendiendo a la mayor parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

VIII.2.2.2. Viabilidad económica

Para el caso de la viabilidad de la reproducción del INSUMO ESENCIAL desde un punto de vista económico, una prueba para evaluar la viabilidad de la reproducción del INSUMO ESENCIAL consiste en verificar si sería rentable para algún AGENTE ECONÓMICO, incluyendo al titular del INSUMO ESENCIAL, la reproducción del mismo. Asimismo, se deberá considerar si en el mercado existen condiciones para la existencia de más de un oferente. De esta forma, en el escenario de un solo proveedor, éste tiene incentivos para invertir e incrementar la infraestructura impidiendo la entrada de otros oferentes. En otro caso, puede resultar que la densidad de demanda por el uso de la infraestructura en cuestión sea insuficiente, de forma tal que lo eficiente es la existencia de un solo proveedor. En ambos casos, se podría afirmar que por cuestiones de eficiencia no podrá existir más de un oferente en el mercado.

En este sentido, existen barreras importantes para duplicar el INSUMO ESENCIAL en el mismo mercado relevante. Los elevados costos de inversión requerida y los largos plazos para su

⁵⁷⁵ Para el año dos mil catorce la ZMVM era la zona con mayor población ya que contaba con veinte millones ciento treinta y siete mil ciento cincuenta y dos habitantes, seguida de la zona metropolitana de Puebla con dos millones seiscientos sesenta y ocho mil trescientos cuarenta y siete y finalmente la zona metropolitana de Toluca con un millón ochocientos cuarenta y seis seiscientos dos habitantes. Folio 008832 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁶ El AEROPUERTO cuenta con diecinueve punto cuarenta y cinco millones de personas en el área de influencia, mientras que Puebla cuenta con seis punto setenta y ocho millones de personas y finalmente Toluca con cinco punto cincuenta y ocho millones de personas. Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁷ "En 2010, aproximadamente el 75.2% (o 6.5 millones de pasajeros) del verdadero mercado de O-D de Toluca se desvió al AICM. Debido al tráfico, algunos de los municipios del Distrito Federal en realidad están más cerca de Toluca, pero una gran mayoría de los pasajeros utiliza el AICM." Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁸ Folio 0027913 del EXPEDIENTE.

⁵⁷⁹ Folio 0027445 del EXPEDIENTE.





amortización constituyen barreras a la entrada, para que cualquier otro potencial proveedor encuentre económicamente rentable el desarrollar y explotar comercialmente, un nuevo aeropuerto en el mercado relevante del INSUMO ESENCIAL debido a los elevados montos de inversión, a lo largo periodo de construcción y recuperación del proyecto. En este sentido, para la construcción del NAICM se requerirá un monto total de inversión de ciento sesenta y nueve mil millones de pesos⁵⁸⁰, de los cuales noventa y ocho mil pesos provienen del presupuesto público de la Federación⁵⁸¹ y setenta y un mil pesos provienen del sector privado.⁵⁸²

El acceso a estos montos de inversión resulta difícil para cualquier AGENTE ECONÓMICO que quiera desarrollar un nuevo INSUMO ESENCIAL para rivalizar con el actual AEROPUERTO. Dado el volumen de inversión, el esquema de financiamiento involucra múltiples fuentes de financiamiento con distintos plazos: 58% se planea fondear con recursos fiscales multianuales y 42% con recursos del sector privado a través de financiamientos bancarios y/o emisiones de bonos a largo plazo.

Adicionalmente, la infraestructura que integra el INSUMO ESENCIAL (pista, calle de rodaje, ayudas visuales y plataformas) no tiene un uso alternativo, económicamente factible al de la provisión de servicios aeroportuarios y complementarios para los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior, trae como resultado que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no puedan, en su caso, hacer uso alternativo del INSUMO ESENCIAL para tratar de recuperar su inversión.

VIII.2.2.3. Viabilidad legal

Desde el punto de vista legal, la LA y el RLA, establecen como requisito la obtención de una concesión otorgada por la SECRETARÍA para administrar, operar, explotar, y en su caso, construir un aeropuerto.⁵⁸³ Al respecto, en mil novecientos noventa y ocho el AICM obtuvo la concesión que otorga el Gobierno Federal, por conducto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para construir, administrar, operar y explotar el AEROPUERTO.⁵⁸⁴

Posteriormente, el veintiséis de enero de dos mil quince fue publicada en el DOF la concesión que otorga el Gobierno Federal, por conducto la SECRETARÍA, a favor de GACM, para construir, administrar, operar y explotar el NAICM.

Asimismo, como restricción legal, a partir del veintiuno de noviembre de dos mil siete, es necesario acreditar a los concesionarios o permisionarios de los aeródromos de servicio al público, abiertos

⁵⁸⁰ Folio 0026154 del EXPEDIENTE.

⁵⁸¹ En el Presupuesto de Egresos de la Federación de dos mil quince se autorizaron para GACM siete mil setenta y un millones quinientos treinta mil novecientos sesenta y dos pesos y para Conagua - Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México la cantidad autorizada fue de cinco mil ochocientos cuarenta y siete millones seiscientos noventa y cinco mil ciento sesenta y cuatro pesos. Folio 0026155 del EXPEDIENTE.

⁵⁸² Dentro de la primera fase de financiamiento privado, se contrató una línea de crédito por mil millones de dólares americanos.

⁵⁸³ Artículos 10 de la LA y 7 del RLA.

⁵⁸⁴ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





al tráfico internacional, mediante un “*Certificado de Aeródromo*”, el cual es otorgado por la SECRETARÍA, con el objeto de cumplir con las disposiciones administrativo normativas, tanto nacionales como internacionales para garantizar la seguridad operacional de los aeródromos civiles, por parte de los operadores de dicho aeropuerto. Lo anterior conforme a lo dispuesto en las Normas contenidas en el Anexo 14, Vol. I del CONVENIO DE CHICAGO.⁵⁸⁵

Lo anterior indica que no se otorga frecuentemente una concesión aeroportuaria como la otorgada para la construcción del NAICM, debido a las características de la infraestructura involucrada (volumen de inversión, escasas de disponibilidad de espacio físico y aéreo en la ZMVM, entre otros). Asimismo, la concesión para la construcción del NAICM fue otorgada de forma directa por la SECRETARÍA al GACM, en otros preceptos legales, con fundamento en el artículo 14 de la LA.⁵⁸⁶ Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe una imposibilidad técnica y económica que limita el otorgamiento de una concesión, destacando que cuando se ha observado dicho otorgamiento, éste se ha hecho al mismo AGENTE ECONÓMICO. Por ello, es poco probable que exista otro AGENTE ECONÓMICO a quien se le puede otorgar una concesión similar.

De la revisión de los antecedentes del Título de Concesión del AICM⁵⁸⁷ se desprende que dicha concesión se otorgó: **i)** atendiendo a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 que señalaron como prioritario conservar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria; **ii)** con la autorización de la SHCP para la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria AICM cuyo objeto social consistía principalmente en la administración, operación, construcción y explotación de un aeropuerto, y la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, y **iii)** manteniendo el Gobierno Federal el dominio de los bienes inmuebles del dominio público necesarios para la operación del AEROPUERTO localizado en la Ciudad de México.

Debido a los elementos antes mencionados, y a las características específicas y a los requerimientos que hacen los TRANSPORTISTAS AÉREOS al AEROPUERTO para la obtención del INSUMO ESENCIAL, no existe la posibilidad de que otro AGENTE ECONÓMICO cuente con la capacidad técnica, económica y legal para la reproducción de un aeropuerto alternativo dentro del ámbito geográfico del mercado del INSUMO ESENCIAL, es decir, dentro de la ZMVM. Por lo tanto, no es viable la reproducción de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del AEROPUERTO desde un punto de vista técnico, legal o económico.

VIII.2.3. Indispensabilidad del INSUMO ESENCIAL

La tercera fracción del artículo 60 de la LFCE establece que para determinar la existencia de un insumo esencial, la COMISIÓN deberá considerar:

“Artículo 60. Para determinar la existencia de insumo esencial, la Comisión deberá considerar:

⁵⁸⁵ De acuerdo con información publicada el veintidós de enero del dos mil ocho en el DOF.

⁵⁸⁶ Folio 0023659 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁷ Folio 0023659 del EXPEDIENTE.





(...) III. Si el insumo resulta indispensable para la provisión de bienes o servicios en uno o más mercados, y no tiene sustitutos cercanos; (...)

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la indispensabilidad del INSUMO ESENCIAL estará determinada por el hecho de que al negar el acceso al mismo, se debe de colocar al TRANSPORTISTA AÉREO en una posición de desventaja considerable o inclusive signifique pérdidas monetarias para aquel que busca acceso al insumo. Asimismo, la indispensabilidad del insumo se relaciona con una condición de necesidad para el ejercicio de una actividad particular en un mercado relacionado. Es decir, si en la práctica surge una barrera insuperable a la entrada de posibles competidores a partir de negar el acceso al insumo o bien, si no se contara con dicho acceso los competidores serían sujetos de una desventaja competitiva seria, permanente e ineludible que resultaría en hacer la actividad no económicamente rentable.

Para el despegue o aterrizaje de aeronaves, los TRANSPORTISTAS AÉREOS requieren de los aeropuertos, que cuentan con las instalaciones y servicios adecuados para proveer a dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior, respecto de los cuatro elementos físicos que permiten el aterrizaje y despegue de aeronaves, consistentes en: i) la pista, como componente crítico; ii) las calles de rodaje, los cuales permiten que la aeronave desocupe o entre a pista; iii) las ayudas visuales, que orientan al comandante de la aeronave durante su aterrizaje,⁵⁸⁸ y iv) la plataforma en donde se estaciona la aeronave para efectuar las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y carga, entre otras.

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS manifestaron que los servicios que les permiten la realización de sus operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO son los servicios aeroportuarios y la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.⁵⁸⁹ No obstante, el AICM manifestó que los servicios aeroportuarios que son indispensables para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan aterrizar y despegar en el AEROPUERTO son los relacionados con el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales, ya que sin estos elementos una aeronave no está en posibilidad de realizar su aterrizaje o despegue en condiciones seguras, ni acceder al resto de los servicios provistos en sus instalaciones.

Es importante mencionar que la provisión de los servicios de aterrizaje y despegue, plataforma y control en plataformas,⁵⁹⁰ que a su vez depende de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, con lo cual se dota a los TRANSPORTISTAS AÉREOS del acceso a la infraestructura en donde se prestan estos servicios, en su dimensión geográfica corresponde a los servicios provistos en el AEROPUERTO.

⁵⁸⁸ Folio 0018593 del EXPEDIENTE.

⁵⁸⁹ Folios 0021801, 0021802, 0004090, 0004091, 0003292, 0005956, 0018699 y 0019356 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁰ Conforme a lo establecido en las fracciones I, II y III del artículo 55 de la RLA, aterrizaje y despegue consiste en el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales; plataforma se compone del servicio de iluminación, asignación de posición, estacionamiento para embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, estancia prolongada, y señalamientos de estacionamiento y de posición, áreas de estacionamiento permanente para equipo de apoyo terrestre, entre otras.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Para aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS cuya intención es ofrecer el TRANSPORTE AÉREO con origen y/o destino en el AEROPUERTO, el INSUMO ESENCIAL no tiene sustitutos cercanos, esto debido a las características específicas, como conectividad, demanda de servicios por parte de los pasajeros, y los requerimientos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que demandan las instalaciones del campo aéreo del AEROPUERTO para el acceso a sus servicios aeroportuarios y complementarios, no existe posibilidad de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acudir al campo aéreo de otro aeropuerto, tal y como se detalla en la *Sección VII.1.1* del DICTAMEN.

Debido a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determina que el INSUMO ESENCIAL, consistente en los elementos de infraestructura dados por la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas, resulta indispensable para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan realizar sus operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves en el AEROPUERTO. Asimismo, no pasa desapercibido que, derivado de los elementos antes mencionados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la asignación de horarios de aterrizaje y despegue configura un medio de acceso al INSUMO ESENCIAL. Por lo tanto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el INSUMO ESENCIAL resulta indispensable para la provisión del servicio de TRANSPORTE AÉREO, y no tiene sustitutos cercanos.

VIII.2.4. Circunstancias bajo las cuales se controló el insumo

La cuarta fracción del artículo 60 de la LFCE establece que para determinar la existencia de un insumo esencial, la COMISIÓN deberá considerar:

“Artículo 60. Para determinar la existencia de insumo esencial, la Comisión deberá considerar:

(...) Las circunstancias bajo las cuales el Agente Económico llegó a controlar el insumo, y (...).”

De la revisión de los antecedentes del Título de Concesión del AICM⁵⁹¹ se desprenden las siguientes circunstancias bajo las cuales el AICM llegó a controlar el insumo:

- En virtud a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 se estableció como prioritario conservar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria. En este marco, se aprobó un esquema para llevar a cabo el proceso de apertura a la inversión en el sistema aeroportuario mexicano que consistió en conformar cuatro grupos económicos en los que se distribuían treinta y cinco aeropuertos en el país. Así se conforma el GACM con un solo aeropuerto, y otros tres grupos aeroportuarios entre los cuales se distribuyeron el resto de los aeropuertos.⁵⁹²
- La SHCP autorizó la constitución de la empresa de participación estatal mayoritaria el AICM, cuyo objeto social consistía principalmente en la administración, operación, construcción y explotación de un aeropuerto, y la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

⁵⁹¹ Folio 0023659 del EXPEDIENTE.

⁵⁹² Folio 0023659 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- El Gobierno Federal mantiene el dominio de los bienes inmuebles del dominio público necesarios para la operación del AEROPUERTO localizado en la Ciudad de México.
- La SECRETARÍA otorgó el veintinueve de junio de mil novecientos noventa y ocho la concesión al AICM, sin sujetarse a licitación pública, con fundamento en el artículo 14 de la LA, entre otras disposiciones jurídicas aplicables.⁵⁹³
- El Título de Concesión se modificó el catorce de noviembre de dos mil, y continúa vigente en la actualidad.

En suma, el AICM llegó a controlar el INSUMO ESENCIAL, vía una concesión para administrar, operar y explotar y, en su caso, llevar a cabo construcciones en el aeródromo civil de servicio público. En particular, se destacan las siguientes circunstancias:⁵⁹⁴

- Los bienes concesionados fueron adjudicados de forma directa, es decir, sin mediar una licitación previa en la que el AICM haya competido con otros AGENTES ECONÓMICOS por el control del INSUMO ESENCIAL y los servicios asociados;
- La concesión permite usar, explotar y aprovechar los bienes de dominio público. En particular los elementos de la infraestructura del AEROPUERTO considerados como INSUMO ESENCIAL (pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas) para la prestación de los servicios de TRANSPORTE AÉREO;
- El concesionario debe pagar una contraprestación por haber recibido la concesión como negocio en marcha, es decir, sin que haya efectuado las inversiones y esfuerzos requeridos para iniciar este negocio;
- El monto de la contraprestación es determinado por la SECRETARÍA, se cubre anualmente y está sujeta a la disponibilidad presupuestal del AICM en el año correspondiente; es decir, no se asocia necesariamente a un criterio de eficiencia económica y de mercado por la explotación del bien de dominio público.

VIII.2.5. Permitir el acceso al insumo generará eficiencia en los mercados

La quinta fracción del artículo 60 de la LFCE establece que para determinar la existencia de un insumo esencial, la COMISIÓN deberá considerar:

*"Artículo 60. Para determinar la existencia de insumo esencial, la Comisión deberá considerar:
(...) Los demás criterios que, en su caso, se establezcan en las Disposiciones Regulatorias".*

Al respecto, el artículo 10 de las DISPOSICIONES establece que la COMISIÓN deberá considerar que:

⁵⁹³ El artículo 14 de la LA establece que "La Secretaría podrá otorgar concesiones, sin sujetarse a licitación pública, a las entidades de la administración pública federal."

⁵⁹⁴ Folio 0023659 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

“ARTÍCULO 10. Para efectos de la fracción V del artículo 60 de la Ley, la Autoridad Investigadora debe evaluar, en el dictamen preliminar, si regular el acceso al insumo o permitir su uso por parte de terceros generará eficiencia en los mercados.”

De acuerdo con información que obra el EXPEDIENTE, se puede afirmar que el mecanismo de acceso al AEROPUERTO a través del proceso de asignación de horarios disminuye las condiciones de competencia en el mercado del servicio del TRANSPORTE AÉREO de pasajeros. No obstante, los detalles de tales efectos adversos se analizaron en otras secciones del DICTAMEN (ver *Secciones XI.1, XI.2 y XI.5* del DICTAMEN) cuya mitigación, a través de otras prácticas de asignación de horarios, genera ganancias en eficiencia que se analizarán en las secciones respectivas (ver *Secciones XI.3 y XI.5* del DICTAMEN).

IX. Procedimientos para el acceso al INSUMO ESENCIAL

De acuerdo con las manifestaciones de las autoridades del sector, DGAC, SENEAM y AICM, la capacidad operativa del AEROPUERTO se sitúa en sesenta y un operaciones por hora, con un máximo de cuarenta operaciones de aterrizaje por hora, mientras que para las operaciones de despegue no se determinó un número máximo.⁵⁹⁵ El ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO considera esta capacidad para administrar el acceso al AEROPUERTO de las operaciones que ahí se efectuarán.

De esta capacidad, sesenta y uno, se consideran cincuenta y ocho operaciones por hora para operaciones comerciales⁵⁹⁶ y tres para operaciones oficiales.⁵⁹⁷ Esto conforme al “Acuerdo entre AICM y Aeronáutica Civil de la SCT con la CANAERO sobre asignación de horarios”⁵⁹⁸ de doce de julio de dos mil trece, en el que se acordó reducir el número de operaciones de la “aviación oficial”⁵⁹⁹ de siete a tres por hora, en los horarios de mayor demanda, y permitió cincuenta y ocho operaciones por hora para operaciones comerciales en dichos horarios.

IX.1. Acceso al AEROPUERTO

En concordancia con lo señalado en la *Sección V.3.1.1.*, del DICTAMEN, existen dos formas mediante las cuáles los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden acceder al AEROPUERTO; la primera, a través de una asignación programada de horarios de aterrizaje y despegue por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, y la segunda, únicamente registrando su plan de vuelo ante la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO. Ambos tipos de operaciones, con o sin asignación previa, ocupan en un momento específico la infraestructura del AEROPUERTO, e impiden que sea ocupada por otros TRANSPORTISTAS AÉREOS en ese mismo momento.

⁵⁹⁵ Folios 0008616 y 0023659 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁶ TARP, TRANSPORTE AÉREO de pasajeros no regular, y Transporte de carga regular y no regular.

⁵⁹⁷ Operaciones de la aviación civil y la aviación general.

⁵⁹⁸ Folios 0025955 y 0025956 del EXPEDIENTE.

⁵⁹⁹ Cabe señalar que el citado acuerdo entre el AICM y la DGAC con la CANAERO, no especifica que operaciones comprenden la aviación oficial. Por su parte, las RO indican que la aviación oficial es aquella que se realiza mediante aeronaves del Estado.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

IX.1.1. Acceso que no requiere de la asignación previa de horarios de aterrizaje y despegue

Tal como se indicó en la *Sección V.3.1.*, del DICTAMEN, las aeronaves militares, pertenecientes al Estado Mayor Presidencial, servicio exclusivo de ambulancias aéreas nacionales e internacionales y servicios de emergencia, tienen acceso a la pista de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO a través del registro del plan de vuelo ante la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO y sin la necesidad de tener una asignación programada un horario de aterrizaje y despegue.

Adicionalmente, retomando lo dicho en la *Sección V.3.1.*, del DICTAMEN, mediante la circular CO SA-30/12 del diez y siete de mayo de dos mil doce, se habilitó a la SCT para autorizar las siguientes operaciones en el AEROPUERTO:

1. Aviación general solicitada por la Presidencia de la República.
2. Aviación general con destino u origen en el AEROPUERTO, en el que se transporte a:
 - Secretarios de la Administración Pública Federal;
 - Titular de la Procuraduría General de la República;
 - Mandos de la Policía Federal,
 - Gobernadores; y
 - Diplomáticos a solicitud de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Es importante recordar que la circular CO SA-30/12 del diez y siete de mayo de dos mil doce establece que la SCT no podrá autorizar las operaciones descritas en el párrafo anterior en los horarios de alta intensidad de tráfico en el AEROPUERTO, es decir, de las 07:00 (siete) horas a las 10:00 (diez) horas, así como de las 19:00 (diecinueve) a las 22:00 (veintidós) horas. Cabe mencionar que tales lapsos no corresponden cabalmente con los horarios declarados como saturados al momento en que fue emitida dicha circular -de las 09:00 (nueve) horas a las 21:00 (veintiún) horas.

Confirmando lo anterior, el AICM manifestó que en el AEROPUERTO se efectúan "operaciones oficiales o militares", las cuales no están obligadas a solicitar al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁶⁰⁰

Bajo esta tesitura, la AUTORIDAD INVESTIGADORA advirtió que a pesar de estar restringidas para operar en franjas horarias de alta intensidad de tráfico, SIENEAM reportó vuelos de aeronaves de uso oficial y aviación general⁶⁰¹ en franjas horarias vedadas, de las [REDACTED] * horas y de las [REDACTED] * horas.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶⁰⁰ Folios 0008602 a 0008603 del EXPEDIENTE.

⁶⁰¹ Incluye privada nacional y privada extranjera excepto ambulancias y servicios de emergencia.





COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

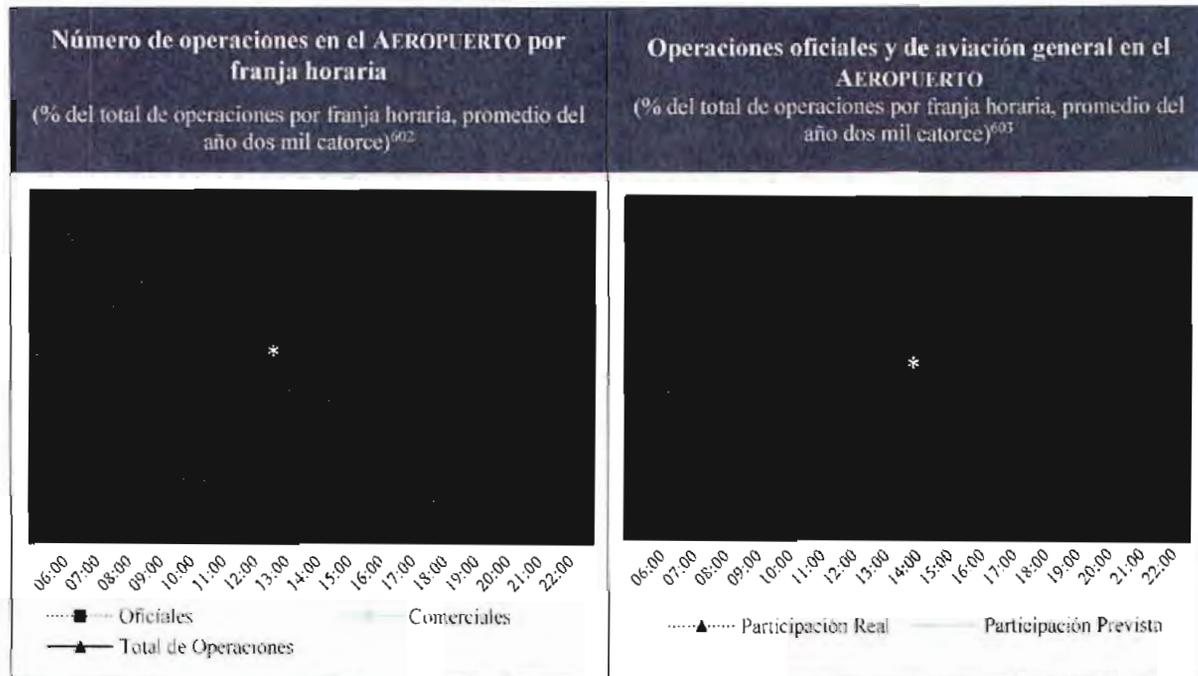
Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

En particular, durante el año dos mil catorce, al analizar la información que obra en el EXPEDIENTE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que las operaciones oficiales y de aviación general representaron entre el 11 % y el 13 % del total de las operaciones efectuadas en las franjas horarias que comprenden de las [redacted] * horas hasta las [redacted] * horas. Lo anterior a pesar de que en el AEROPUERTO se encontraban [redacted] los horarios de aterrizaje y despegue que comprenden desde las [redacted] horas y hasta las [redacted] * horas. Esto implicó una utilización de horarios de aterrizaje y despegue con hasta ocho operaciones oficiales y de aviación general por hora en situación de alta intensidad de tráfico, en lugar de las tres que se deben operar conforme al "Acuerdo entre AICM y Aeronáutica Civil de la SCT con la CANAERO sobre asignación de horarios".



Derivado de que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que parte de la capacidad del AEROPUERTO se utiliza para realizar operaciones oficiales, militares y privadas no comerciales, es relevante destacar los efectos que tiene la operación de ese tipo de vuelos sobre la capacidad del AEROPUERTO.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶⁰² Nota: Por operaciones comerciales se incluye a las regulares y no regulares de pasajeros; por Resto se incluyen a las operaciones oficiales, militares, privadas y no clasificadas. Elaboración propia con datos del folio 0022640 del EXPEDIENTE.

⁶⁰³ Nota: Corresponde a las operaciones oficiales, privadas y no clasificadas. Elaboración propia con datos del folio 0022640 del EXPEDIENTE.

Handwritten marks: \$, 777, 3, and a blue circular stamp of the Comisión Federal de Competencia Económica.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

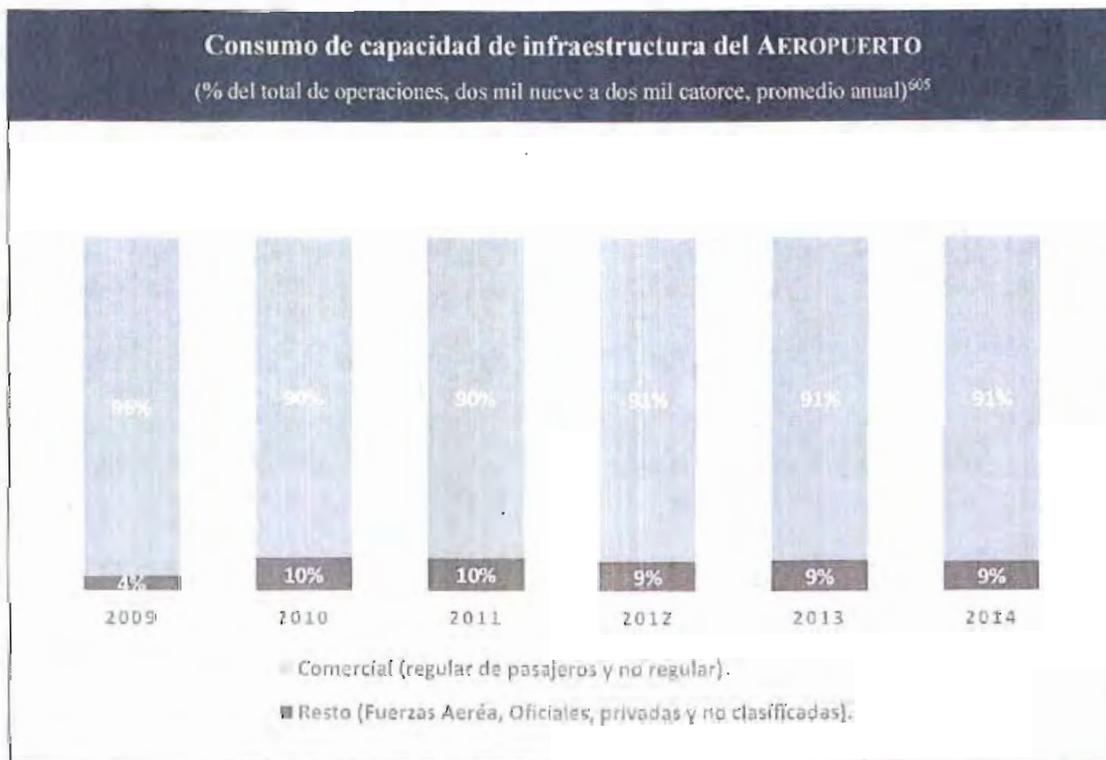
Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Primero, las operaciones oficiales, militares y privadas no comerciales no permiten que TRANSPORTISTAS AÉREOS de TARP incrementen su oferta en el mercado, pues dichas operaciones están ocupando infraestructura que podría utilizarse en vuelos de TARP.

Segundo, toda vez que las operaciones oficiales, militares y privadas no comerciales generalmente se realizan con aeronaves ligeras y de bajo número de pasajeros, se reduce el uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO y restan capacidad de campo aéreo al AICM. Cabe señalar que, a excepción del año dos mil nueve en que el porcentaje promedio de estas **operaciones** fue de 4 %: del año dos mil diez a dos mil catorce se ha mantenido constante el porcentaje promedio de operaciones oficiales en el AEROPUERTO.⁶⁰⁴

A continuación se muestra el porcentaje de consumo de la capacidad de infraestructura del AEROPUERTO por cada año desde dos mil nueve a dos mil catorce:



Con base en información que obra en el EXPEDIENTE, se elaboró la siguiente tabla que presenta la participación del consumo de infraestructura por tipo de operación desde dos mil nueve al dos mil catorce, además se desglosa dicha participación para fin de semana y entre semana. Es claro que

⁶⁰⁴ Folio 0022640 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁵ Nota: Por operaciones comerciales se incluye a las regulares y no regulares de pasajeros; por Resto se incluyen a las operaciones oficiales, militares, privadas y no clasificadas. Elaboración propia con datos del folio 0022640 del EXPEDIENTE.





el consumo anual de infraestructura correspondiente a las operaciones comerciales se ubica alrededor del 92%, mientras que el consumo anual de las operaciones no comerciales es 8% aproximadamente, mientras que el consumo entre semana y de fin de semana para operaciones comerciales es 91% y 94% respectivamente; a su vez el consumo de infraestructura de las operaciones no comerciales es de 9% entre semana, y 6% en fin de semana.

| | Distribución de las operaciones de TRANSPORTE AÉREO, dos mil nueve a dos mil catorce ⁶⁰⁶ | | | | | | |
|------------------------|---|---|--------------|-----------------|---------|-------------------|--------|
| | Comercial (regular y no regular) | Total de operaciones no comerciales | No Comercial | | | | Total |
| | | | Oficial | Fuerza Aérea | Privada | No clasificado | |
| 2009 | 95.6% | 4.4% | | | 1.4% | | 100.0% |
| <i>Lunes a viernes</i> | 95.2% | 4.8% | | | 1.5% | | 100.0% |
| <i>Fin de semana</i> | 96.9% | 3.1% | | | 0.9% | | 100.0% |
| 2010 | 90.3% | 9.7% | | | 4.6% | | 100.0% |
| <i>Lunes a viernes</i> | 89.6% | 10.4% | | | 5.0% | | 100.0% |
| <i>Fin de semana</i> | 92.4% | 7.6% | | | 3.5% | | 100.0% |
| 2011 | 90.4% | 9.6% | | | 4.5% | | 100.0% |
| <i>Lunes a viernes</i> | 89.6% | 10.4% | * | * | 4.9% | * | 100.0% |
| <i>Fin de semana</i> | 92.8% | 7.2% | | | 3.4% | | 100.0% |
| 2012 | 91.3% | 8.7% | | | 4.1% | | 100.0% |
| <i>Lunes a viernes</i> | 90.5% | 9.5% | | | 4.6% | | 100.0% |
| <i>Fin de semana</i> | 93.7% | 6.3% | | | 2.8% | | 100.0% |
| 2013 | 91.0% | 9.0% | | | 4.4% | | 100.0% |
| <i>Lunes a viernes</i> | 90.0% | 10.0% | | | 4.9% | | 100.0% |
| <i>Fin de semana</i> | 93.9% | 6.1% | | | 2.9% | | 100.0% |

⁶⁰⁶ Elaboración propia con datos del folio 0022640 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





| | | | | | | | |
|-----------------|-------|------|---|---|------|---|--------|
| 2014 | 91.3% | 8.7% | | | 3.8% | | 100.0% |
| Lunes a viernes | 90.4% | 9.6% | * | * | 4.2% | * | 100.0% |
| Fin de semana | 93.8% | 6.2% | | | 2.7% | | 100.0% |

IX.1.2. Acceso mediante asignación programada de horarios de aterrizaje y despegue

Tal como se señaló en la *Sección V.3.1.2.* del DICTAMEN, existen operaciones que requieren de la asignación de un horario de aterrizaje y despegue por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO para que puedan efectuarse en el AEROPUERTO.

Respecto de dichos horarios, el AICM hizo referencia al artículo 93 del RLA el cual establece que *"se entiende por horario de aterrizaje y despegue el asignado por el administrador aeroportuario a un transportista u operador aéreo para la organización y planeación de los vuelos en el aeródromo"*.⁶⁰⁷

Asimismo, el AICM detalló que un horario de aterrizaje y despegue es aquel *"que se considera para que llegue, entre en posición hasta que se colocan los calzos a la aeronave para las operaciones de llegada y es el horario asignado que se considera para el retiro de los calzos a la aeronave para las operaciones de salida"*.⁶⁰⁸

Por otro lado, el AICM precisó que el horario de aterrizaje y despegue *"no es una posesión, ni propiedad de ningún transportista aéreo y es asignado con una vigencia específica (sic)"*.⁶⁰⁹ De lo anterior, se desprende que, para el AICM, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen derechos de propiedad sobre los horarios de aterrizaje y despegue que utilizan para efectuar las operaciones en el AEROPUERTO, lo cual no implicaría un impedimento para la participación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el MERCADO INVESTIGADO, pero sí pudiera repercutir en sus operaciones si los criterios de asignación de los horarios de aterrizaje y despegue no son respetados por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

Aunado a lo anterior, el AICM y algunos TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP concordaron en que la asignación de un horario de aterrizaje y despegue no depende de la ruta que pretenda operar el TRANSPORTISTA AÉREO.⁶¹⁰ Además, como precisó GRUPO AEROMÉXICO, para la asignación de

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶⁰⁷ Folio 0018478 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁸ Folio 0018478 del EXPEDIENTE.

⁶⁰⁹ Folio 0008600 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁰ Folios 0005526, 0005527, 0004127, 0003321, 0002076, 0017227, 0008606, 0018482, 0021830, 0003532, 0005947 del EXPEDIENTE.





los horarios de aterrizaje y despegue tampoco se considera el número de vuelo o tipo de aeronave que se pretenda utilizar.⁶¹¹

IX.1.2.1. Responsable de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP reconocen que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO es quien se encuentra facultado para realizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO;⁶¹² en particular, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO gestiona las actividades relacionadas con dicha asignación a través de la "Subgerencia de Asignación de Slots".⁶¹³

IX.1.2.2. Operaciones que requieren solicitar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

Retomando lo expuesto en la *Sección V.3.1.2.*, del DICTAMEN, las operaciones que requieren de una asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO son: **i)** regulares de pasajeros; **ii)** de TRANSPORTE AÉREO no regular bajo la modalidad de fletamiento para pasajeros; **iii)** regulares de carga; y **iv)** de TRANSPORTE AÉREO no regular bajo la modalidad de fletamiento de carga. En este sentido, GRUPO AEROMÉXICO señaló que todo TRANSPORTISTA AÉREO tiene derecho a solicitar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁶¹⁴

El AICM manifestó que atendiendo a la capacidad del AEROPUERTO y al número de operaciones oficiales reservadas, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO planea y distribuye hasta cincuenta y ocho operaciones por hora y, con base en esto, asigna los horarios de aterrizaje y despegue que le requieran los TRANSPORTISTAS AÉREOS, siempre y cuando se encuentren disponibles.⁶¹⁵

Particularmente, el AICM señaló que no es posible la asignación de un horario de aterrizaje y despegue por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO cuando ya han sido asignadas las cincuenta y ocho operaciones en la franja horaria que se solicitó o cuando el horario específico que se solicita ya ha sido asignado a alguien más, en cuyo caso, genera y entrega un reporte en el cual hace del conocimiento al solicitante de que no es posible la asignación solicitada.⁶¹⁶

Asimismo, el AICM señaló que no existe límite alguno sobre el número de solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue que pueden presentar los TRANSPORTISTAS AÉREOS, esto en razón de que "muchos transportistas aéreos modifican el interés que tienen de los horarios que les fueron

⁶¹¹ Folio 0005526 del EXPEDIENTE.

En el "Anexo C" de los Lineamientos para la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue del AEROPUERTO, se requiere especificar en la solicitud de slots la ruta, vuelo y equipo.

⁶¹² Folios 005524, 0004125, 0007967, 0003319 y 0002076 del EXPEDIENTE.

⁶¹³ Folios 0002073, 0017280, 0003314, 0003310, 0003311, 0002073 y 0002076 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁴ Folios 0005502 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁵ Folios 0008601 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁶ Folios 0008631 y 0008632 del EXPEDIENTE.





asignados en la temporada anterior, cuando comercializan vuelos en horarios distintos para la temporada siguiente similar".⁶¹⁷ Es decir, los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan vuelos sin tener la certidumbre, dada por ejercer el CRITERIO DE PRIORIDAD (ver *Sección V.3.1.2.*), de contar previamente con los horarios en el AICM necesarios para su operación. En la medida en que el CRITERIO DE PRIORIDAD tiene el objetivo de que cualquier TRANSPORTISTA AÉREO tenga la certidumbre de poder seguir ofreciendo un vuelo a la misma hora y así tener una continuidad en su servicio, la práctica que resalta el AICM sobre la comercialización de vuelos en horarios distintos, resulta en un contrasentido al objetivo buscado por la asignación por prioridad (ver *Sección IX.1.2.4.*).

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA resalta que, conforme a la información proporcionada por el AICM, los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden presentar un número ilimitado de solicitudes de asignación y que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO nunca rechaza solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue, simplemente informa si fue posible la asignación o que la misma no se puede realizar porque los horarios solicitados no se encuentran disponibles, en razón de que ya fueron asignados a otro TRANSPORTISTA AÉREO.

IX.1.2.3. Criterios y prioridades en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

En correspondencia a la *Sección V.3.1.2.* del DICTAMEN, se tiene que para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO atiende a los criterios y prioridades de asignación contenidos en la Sección Segunda del RLA y el Capítulo III de las RO.⁶¹⁸ Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA a continuación plasma, de acuerdo a las manifestaciones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, el funcionamiento en la práctica de tales criterios y prioridades, conforme a lo siguiente:

IX.1.2.3.1. Criterio de eficiencia

Sobre el particular, el AICM manifestó que el criterio de eficiencia previsto en el artículo 95 del RLA, implica proveer a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de todos los horarios de aterrizaje y despegue que le soliciten o, en su defecto, otorgar los horarios de aterrizaje y despegue más cercanos a los que le requieran, a efecto de que les sean útiles y estén en posibilidad de brindar sus servicios de transporte aéreo en tiempo y forma.⁶¹⁹ De lo anterior se desprende que el AICM, para cumplir con el criterio de eficiencia, asigna los horarios de aterrizaje y despegue a los TRANSPORTISTAS AÉREOS con el objeto de que les sean útiles para comercializar sus vuelos.

Aunado a lo anterior, el AICM presume que los horarios que las aerolíneas solicitan son horarios comerciales para la temporada en cuestión. En la práctica y en la experiencia operativa, las aerolíneas por lo general, no mencionan expresamente que los horarios que solicitan se traten de

⁶¹⁷ Folio 0018478 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁸ RO, así como los folios de 0003309 a 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶¹⁹ Folio 0008604 del EXPEDIENTE.





sus horarios comerciales. La presunción de que se trata de horarios comerciales deriva de que las “aerolíneas deben contar con las concesiones y permisos correspondientes, y conforme al artículo 19 de la Ley de Aviación Civil debe deducirse que las rutas que dichas aerolíneas comercializan son para las que solicitan horarios” (énfasis añadido).⁶²⁰ En este sentido, resaltan las manifestaciones de [REDACTED] de las que se desprende que los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan sus vuelos antes de obtener la asignación del horario de aterrizaje y despegue correspondiente. Como se describirá más adelante, esta práctica se entiende en la medida en que cerca de 25% de los horarios se asignan una vez iniciada la temporada, y hasta cuatro horas antes del vuelo programado, lo que hace inviable su comercialización hasta que sea asignado el horario. Lo anterior debido a que la adecuada comercialización de un vuelo requiere del tiempo suficiente para considerar, de acuerdo con [REDACTED]

*

621

En este sentido, el AICM señaló que las operaciones de vuelos sin horario asignado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO “contribuyen a que se operen por arriba de las 58 operaciones por hora en determinadas horas”.⁶²² Particularmente, el AICM indicó que supone que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no le fueron asignados ya que “se ha detectado que son vuelos regulares que en días determinados no tuvieron slot [horario de aterrizaje y despegue] asignado”.⁶²³

Por lo anterior, se advierte que a pesar de que en el AEROPUERTO se procura otorgar los horarios de aterrizaje y despegue requeridos por los TRANSPORTISTAS AÉREOS (en atención al criterio de eficiencia), se llevan a cabo operaciones que no cuentan con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, lo que coadyuva al desfase de las operaciones programadas y, como consecuencia, no se tiene certeza de que las operaciones asignadas por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, se efectúen conforme a lo planificado.

Adicionalmente, de lo anterior se desprende que el mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO permite que se comercialicen vuelos e itinerarios sin tener la certeza de que obtendrán la asignación de horarios comercializados con anticipación.

IX.1.2.3.2. Criterio de seguridad

La fracción I, del artículo 95 del RLA, así como el subinciso 1), del numeral 3.1.3., de las RO establecen que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe atender a un criterio de seguridad para llevar a cabo la asignación los horarios de aterrizaje y despegue. El artículo 151 del RLA indica que las medidas de seguridad se basan en los dispositivos de control y planes de contingencia y

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁶²⁰ Folio 0025357 del EXPEDIENTE.

⁶²¹ Folio 0016896 del EXPEDIENTE.

⁶²² Folio 0008613 del EXPEDIENTE.

⁶²³ Folio 0025358 del EXPEDIENTE.





emergencia, conforme a los lineamientos que señale el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

IX.1.2.4. Prioridades de asignación

En concordancia a lo expuesto en la **Sección V.3.1.2.**, del DICTAMEN, el AICM manifestó que tras atender los criterios de eficiencia y seguridad, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asigna los horarios de aterrizaje y despegue con base en el siguiente orden de prioridad:⁶²⁴

- Primero: Transporte regular de pasajeros.
- Segundo: Transporte no regular bajo la modalidad de fletamento de pasajeros.
- Tercero: Transporte regular de carga.
- Cuarto: Transporte no regular bajo la modalidad de fletamiento de carga (el cual únicamente puede operar entre las 23:00 (veintitrés) horas y las 05:59 (cinco cincuenta y nueve) horas:

Por su parte, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO debe considerar, respetando las prioridades anteriores, un criterio adicional:

- Quinto: El TRANSPORTISTA AÉREO que ocupó un horario en el periodo anterior tiene prioridad sobre su asignación.⁶²⁵

Cuando dos o más TRANSPORTISTAS AÉREOS de idéntico tipo compiten por el mismo horario de aterrizaje y despegue, y ninguno de los dos lo ocupó en el periodo anterior, éste será otorgado con base en los siguientes criterios:

- Primero: El TRANSPORTISTA AÉREO que tenga la mayor antigüedad operando en el AEROPUERTO.
- Segundo: El TRANSPORTISTA AÉREO que opere con un índice de cumplimiento mayor en sus horarios.
- Tercero: El TRANSPORTISTA AÉREO que opere el itinerario efectivo para un periodo de tiempo mayor en la misma temporada.⁶²⁶

Destaca sobre el punto primero anterior que el AICM manifestó que, hasta la temporada de verano de dos mil trece, cuando dos o más TRANSPORTISTAS AÉREOS de idéntico tipo competían por el mismo horario de aterrizaje y despegue, y ninguno de los dos lo había ocupado en el periodo anterior, se daba prioridad en la asignación al TRANSPORTISTA AÉREO que tuviera mayor antigüedad operando en el AEROPUERTO "si se trataba de una solicitud de horario adicional simultánea y que el transportista aéreo no se encontrara en algún proceso de juicio o amparo o

⁶²⁴ Folios 0008603 a 0008604 del EXPEDIENTE.

⁶²⁵ Fracción I del artículo 95 del RLA.

⁶²⁶ Fracción III de las RO, ubicada en el Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





de concurso mercantil y desde la temporada de invierno 2013 a la fecha, no".⁶²⁷ Por su parte, INTERJET establece que "desconoce si esto ya se aplica, ya que el AICM no lo hace de conocimiento público".⁶²⁸

Asimismo, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO es el responsable de asignar los horarios de aterrizaje y despegue; sin embargo, apuntaron que recibe recomendaciones por parte del COH sobre dichas asignaciones.⁶²⁹ Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP precisaron que dichas opiniones no son vinculatorias,⁶³⁰ así como que desconocen la relevancia de las mismas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁶³¹

IX.1.2.5. Solicitud de asignación de horarios de aterrizaje y despegue

De conformidad con lo expuesto en la *Sección V.3.1.2.2.*, del DICTAMEN, tanto el AICM, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP y DELTA manifestaron que en el AEROPUERTO se prevén tres tipos de solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: 1) "Horarios de Largo Plazo"; 2) "Horarios de Mediano Plazo"; y 3) "Horarios de Corto Plazo".⁶³² Asimismo, dichos agentes económicos señalaron que para solicitar la asignación, modificación y/o cancelación de un horario de aterrizaje y despegue, los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben utilizar el formato denominado "anexo C" contenido en las RO, en el que incorporan la siguiente información:⁶³³

- Tipo de solicitud (de asignación, modificación o de cancelación de horario de aterrizaje y despegue);
 - En caso de tratarse de una solicitud de modificación, el TRANSPORTISTA AÉREO deberá indicar la baja del horario que ya no requiere, así como el alta del horario deseado.
- Compañía de origen, destino y equipo;
- Horarios en formato UTC ("Tiempo Universal Coordinado" por sus siglas en inglés);
- Frecuencias en formato UTC;
- Vigencia en formato UTC;

⁶²⁷ Folio 0008606 del EXPEDIENTE.

⁶²⁸ Folio 0004126 del EXPEDIENTE.

⁶²⁹ Folios 0005526, 0003321, 0003532, 0002076, 0008630, 0018492 y 0021830 del EXPEDIENTE.

⁶³⁰ Folio 0003321 del EXPEDIENTE.

⁶³¹ Folios 0005526, 0017287, 0007968 a 0007969, 0003321, 0002076, 0008630, 0018492, 0008630 y 0018492 del EXPEDIENTE.

⁶³² Folios 0018480 y 0008604 del EXPEDIENTE.

⁶³³ Folios 00088320, 0003312 y 0002073 del EXPEDIENTE.





- Tipo de vuelo (regulares de pasajeros, de transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento para pasajeros, regulares de carga, y de transporte aéreo no regular bajo la modalidad de fletamento); y
- Especificar cuando la aeronave viene de hangar o llega al hangar.

Cabe señalar que de acuerdo a las manifestaciones de GRUPO AEROMÉXICO, los formatos de solicitud⁶³⁴ para requerir cualquier tipo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS son los mismos y únicamente difieren en el propósito de la solicitud.⁶³⁵

De lo anterior, cabe señalar que la solicitud de "Horarios de Largo Plazo" es para requerir al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO aquellos horarios de aterrizaje y despegue sobre los que el TRANSPORTISTA AÉREO obtuvo la prioridad de su asignación por ser el TRANSPORTISTA AÉREO que se le asignó y operó la temporada equivalente anterior⁶³⁶. Por su parte, la solicitud de "Horarios de Mediano Plazo" se prevé para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS complementen la asignación de "Horarios de Largo Plazo"⁶³⁷ y las solicitudes de "Horarios de Corto Plazo" son aquellas que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizan a fin de ajustar su operación diaria.⁶³⁸ Tanto a los "Horarios de Mediano Plazo" como a los "Horarios de Corto Plazo" se les conoce como horarios adicionales.

Al respecto, se advierte que las RO prevén los siguientes procedimientos de solicitud de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO: i) "Procedimiento de planeación de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (largo plazo)"; ii) "Procedimiento de modificación de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por temporada (mediano plazo)", y iii) "Procedimiento de cambio de asignación de horarios de aterrizaje y despegue del día de operación (corto plazo)". Por su parte, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, indicaron el proceder para cada tipo de solicitud de asignación de horarios de aterrizaje y despegue como a continuación se detalla.

IX.1.2.5.1. Procedimientos para solicitar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

Coincidiendo con lo plasmado en la *Sección V.3.1.2.2.* del DICTAMEN, se desprende de las manifestaciones del AICM y los TRANSPORTISTAS AÉREOS que existen tres tipos de solicitudes para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, mismos que se detallan a continuación acorde a sus declaraciones.

⁶³⁴ Folio 00017274 del EXPEDIENTE.

⁶³⁵ Folio 0004112 del EXPEDIENTE.

⁶³⁶ Folios 0017272 y 0019333 del EXPEDIENTE.

⁶³⁷ Folios 0008601 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁶³⁸ Folio 0008601 del EXPEDIENTE.





A. Procedimiento para solicitar la asignación de “Horarios de Largo Plazo”

De acuerdo con lo expresado en la *Sección V.3.1.2.2., inciso B*, del DICTAMEN, los “Horarios de Largo Plazo” se asignan previo al inicio de cada temporada: verano (abril-octubre) e invierno (noviembre-marzo), y son la base de la programación de los horarios de aterrizaje y despegue. En este tipo de solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue tiene prioridad en su asignación aquel TRANSPORTISTA AÉREO que solicitó, le fue asignado y operó el horario de aterrizaje y despegue en la temporada equivalente anterior.⁶³⁹

En una primera etapa, la “Subgerencia de Asignación de Slots” le da a conocer a cada TRANSPORTISTA AÉREO, con treinta días hábiles de anticipación al inicio de temporada, los horarios de aterrizaje y despegue que considerará para asignarles bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD referido.⁶⁴⁰

Posteriormente, se lleva a cabo un proceso de conciliación entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y AICM, en el cual cada uno de ellos realiza las aclaraciones necesarias sobre la base de horarios de aterrizaje y despegue que guardan prioridad en su asignación con objeto de llegar a un acuerdo sobre éstos.⁶⁴¹

Concluido el proceso de conciliación, los TRANSPORTISTAS AÉREOS proceden a solicitar, con al menos veinte días previos al inicio de la temporada, los horarios de aterrizaje y despegue definidos en la conciliación.⁶⁴² Lo anterior, mediante escrito o correo electrónico remitido a la “Subgerencia de Asignación de Slots” que incorpore los requisitos enlistados en el punto “Solicitud de asignación de horarios de aterrizaje y despegue” de la presente sección.⁶⁴³

Posteriormente, la asignación de los “Horarios de Largo Plazo” se realiza en los tres días hábiles siguientes a la fecha en que la “Subgerencia de Asignación de Slots” cuente con la totalidad de las solicitudes de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan regularmente en el AEROPUERTO.⁶⁴⁴

Finalmente, la asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte de la “Subgerencia de Asignación de Slots” se entrega a los TRANSPORTISTAS AÉREOS interesados y la “Subgerencia de Asignación de Slots” da aviso de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a SENEAM y DGAC.⁶⁴⁵ Posteriormente, el AICM publica el listado de los “Horarios de Largo Plazo” asignados en su página electrónica.

⁶³⁹ Folios 0017271 y 0003307 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁰ Folios 0007957 a 0007962 del EXPEDIENTE.

⁶⁴¹ Folio 00018482 del EXPEDIENTE.

⁶⁴² Folios 0004112 y 0021816 del EXPEDIENTE.

⁶⁴³ Folios 0002073, 0021819 y 0021820 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁴ Folio 0008606 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁵ Folio 0004126 del EXPEDIENTE.





Sobre lo anterior, la AUTORIDAD INVESTIGADORA resalta que GRUPO AEROMÉXICO manifestó que no se tiene un plazo definido para dicha publicación, lo que ha permitido que tales asignaciones se hayan publicado entre dos meses y hasta dos días antes del inicio de la temporada.⁶⁴⁶

B. Procedimiento para solicitar la asignación de “Horarios de Mediano Plazo”

Respecto de la asignación descrita en la *Sección V.3.1.2.2., inciso C.* del DICTAMEN, el AICM manifestó que conforme al artículo 96 del RLA, los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden solicitar horarios adicionales de aterrizaje y despegue posterior a la asignación de “Horarios de Largo Plazo” y, de acuerdo al AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, es posible realizar este tipo de solicitudes cuantas veces sea necesario.⁶⁴⁷

Sobre el particular, se detalla respecto de lo señalado en la *Sección V.3.1.2.2.*, del DICTAMEN que una vez concluida la asignación de “Horarios de Largo Plazo”, la “Subgerencia de Asignación de Slots” reporta de manera mensual a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, los horarios de aterrizaje y despegue que dispone para ser solicitados, a fin de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS estén en posibilidad de complementar su oferta y planeación comercial.⁶⁴⁸ No omite mencionar que, tal y como se señala más adelante del presente documento, el número de horarios solicitados de forma adicional a los “Horarios de Largo Plazo” es muy elevado, lo que afecta la planeación y ordenamiento del AEROPUERTO.

En este sentido, se observa que cuando se solicitan dichos horarios de aterrizaje y despegue con al menos una semana de anticipación a la operación se consideran como solicitudes de “Horarios de Mediano Plazo”.⁶⁴⁹

En caso de que el horario de aterrizaje y despegue solicitado por el TRANSPORTISTA AÉREO ya no se encuentre disponible para su asignación, el AICM hace del conocimiento al solicitante sobre dicha situación y, en su caso, ofrece el horario disponible más próximo al solicitado.⁶⁵⁰

Para realizar la solicitud de asignación de “Horarios de Mediano Plazo”, los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben cumplir los mismos requisitos que en las solicitudes de asignación de “Horarios de Largo Plazo”. De igual forma, la asignación de “Horarios de Mediano Plazo” se llevará a cabo en un plazo de tres días hábiles posteriores a la fecha en que la “Subgerencia de Asignación de Slots” recibió la solicitud.⁶⁵¹

Cabe señalar que hay desacuerdo entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y el AICM sobre si las asignaciones de “Horarios de Mediano Plazo” generan prioridad sobre su asignación en futuras

⁶⁴⁶ Folio 0017284 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁷ Folio 0008610 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁸ Folios 0008610, 0018478 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁶⁴⁹ Folios 0008606 a 0008607 y 0003311 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁰ Folios 0008832 y 0017274 del EXPEDIENTE.

⁶⁵¹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





temporadas equivalentes. Al respecto, AICM establece que *“el AICM determina la prioridad de asignación del transportista aéreo que ocupó un horario de aterrizaje y despegue en el periodo anterior, [...] es que el horario le hubiera sido asignado en la temporada anterior similar para un vuelo regular de pasaje o carga”*,⁶⁵² y por lo tanto *“(...) la aerolínea que ocupó el slot que le fue asignado en la temporada similar pasada (...) tiene el derecho de invocar prioridad sobre ese slot [horario de aterrizaje o despegue], derecho que invoca durante la etapa de conciliación previa al inicio de cada temporada”*.⁶⁵³ De lo anterior se desprende que los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden solicitar prioridad en la asignación sobre cualquier horario que le haya sido asignado y operado en la temporada equivalente anterior. Al respecto, GRUPO AEROMÉXICO concuerda con la manifestación de AICM pues señala que, *“la prioridad de asignación aplica sobre los horarios utilizados en el periodo equivalente anterior, así como para los horarios adicionales, una vez utilizados”*.⁶⁵⁴

No obstante lo anterior, VOLARIS e INTERJET manifiestan que no se reconoce prioridad sobre los *“Horarios de Mediano Plazo”* y los *“Horarios de Corto Plazo”*.⁶⁵⁵ Particularmente, VOLARIS señaló que, *“se ha solicitado, sin éxito, (...) se le dé validez al operador de los horarios adicionales fuera de la Base Inicial”*⁶⁵⁶ de *Horarios de Aterrizaje y despegue que ha sido consistente en las temporadas”*⁶⁵⁷, mientras que INTERJET manifestó que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO *“no reconoce prioridad sobre los horarios adicionales ni respecto de los adicionales de última hora”*.⁶⁵⁸

En suma, se advierte que GRUPO AEROMÉXICO manifiesta que tiene prioridad sobre horarios adicionales que solicitó y utilizó en este tipo de asignación, mientras que INTERJET y VOLARIS manifiestan que no se les reconoce la prioridad de asignación sobre horas adicionales a pesar de que lo han solicitado. De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen certeza respecto de cuáles horarios de aterrizaje y despegue, asignados y operados en temporadas previas será posible obtener el CRITERIO DE PRIORIDAD por parte de AICM.

C. Procedimiento para solicitar la asignación de *“Horarios de Corto Plazo”*

Como se mencionó en la *Sección V.3.1.2.2., inciso D*, del DICTAMEN, las solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que se llevan a cabo hasta cuatro horas previas a la operación

⁶⁵² Folio 0018482 del EXPEDIENTE.

⁶⁵³ Folio 0025354 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁴ Folio 00019333 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁵ Folios 0004110, 0004111 y 0003307 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁶ La asignación de *“Horarios de Largo Plazo”* también es conocida como *“Base Inicial”* o *“Asignación de Temporada”*.

⁶⁵⁷ Folios 0003320 del EXPEDIENTE.

⁶⁵⁸ Folios 0004110 a 0004111 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

de un vuelo se denominan solicitudes de asignación de "*Horarios de Corto Plazo*".⁶⁵⁹ Al igual que las solicitudes de "*Horarios de Mediano Plazo*", este procedimiento de asignación se sujeta a la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue solicitados.

Las asignaciones de "*Horarios de Corto Plazo*" están contempladas para operar vuelos de sección extra,⁶⁶⁰ concentración, adiestramiento, traslado y de prueba debido a la falta de regularidad con que éstas operan, y serán atendidas siguiendo el orden de recepción de las mismas.⁶⁶¹

Cabe señalar que el procedimiento y requisitos para la solicitud de "*Horarios de Corto Plazo*" son iguales a los previstos para la solicitud de "*Horarios de Mediano Plazo*". Se reitera lo señalado por INTERJET y VOLARIS respecto de que este tipo de solicitudes no generan prioridad en su asignación.

Finalmente, resalta que si bien se utilizan los procedimientos antes descritos para obtener los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP coincidieron en que en el AEROPUERTO se efectúan operaciones de aterrizaje y despegue sin una asignación otorgada por parte del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

IX.1.2.5.2. Asignación de Horarios Temporales

El AICM precisó que del año dos mil nueve a la temporada de invierno dos mil trece, la prioridad a que refiere el artículo 95 del RLA, se basó únicamente en la asignación del horario de aterrizaje y despegue efectuado en la temporada anterior equivalente. Durante dicho periodo, se realizaron asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue a TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya no se encontraban operando y que enfrentaban procesos jurídicos. Sin embargo, con el objetivo de organizar las operaciones en el AEROPUERTO, AICM asignó estos horarios de aterrizaje y despegue con una vigencia de mediano o corto plazo⁶⁶² a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operaban en ese momento en el AEROPUERTO; estas asignaciones se conocían como asignaciones "*temporales*".⁶⁶³

A partir de la temporada de invierno dos mil trece, la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO se efectuó considerando, no solo la asignación en la temporada

⁶⁵⁹ Folios 0008832 y 0017274 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁰ Conforme al artículo 23 del RLAC, "(...) La sección extra es un vuelo adicional del servicio público de transporte aéreo nacional regular para operar una ruta autorizada, sin variación en el itinerario vigente, con el equipo autorizado que se tenga disponible y con la aplicación de la tarifa registrada para el tramo de ruta correspondiente (...)"

⁶⁶¹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁶⁶² Dichas vigencias no permitían al TRANSPORTISTA AEREO generar antigüedad y por lo tanto no podía solicitar prioridad por ser el transportista aéreo que lo operó en el periodo anterior. Folio 0018480 del EXPEDIENTE.

⁶⁶³ Las asignaciones "*temporales*" las realizaba el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y correspondían a los horarios de aterrizaje y despegue de transportistas aéreos que estaban en procesos jurídicos con AICM,⁶⁶³ y los cuales establecían "*que se mantuvieran las mismas condiciones [de asignación] hasta antes de que ocurrieran las causas que los motivaron*". Folio 0018480 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

equivalente anterior, sino también la ocupación efectiva de estos horarios por los TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluyendo aquellos asignados con vigencias de mediano y corto plazo.⁶⁶⁴

IX.1.2.5.3. Particularidades para la asignación de horarios en invierno dos mil trece

De la información que obra en el EXPEDIENTE, se tiene que VOLARIS manifestó que a pesar de los instrumentos regulatorios que existen y que establecen los criterios y prioridades de asignación antes mencionados, *“en la realidad [el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO] ha sido distinto de lo establecido”*.⁶⁶⁵ Lo anterior haciendo referencia al cambio efectuado previo a la temporada de invierno dos mil trece, en el que la DGAC junto con AICM hicieron un reordenamiento de la base de asignación de horarios de aterrizaje y despegue *“para estar en posición de preparar la limitación de operación máxima destinada para la temporada invierno 2013-2014”*.⁶⁶⁶

A partir de la temporada de invierno dos mil trece, la DGAC realizó un reordenamiento de los horarios de aterrizaje y despegue como parte de las medidas implementadas para resolver las condiciones de saturación del AEROPUERTO, que fue declarada en abril de dos mil trece.⁶⁶⁷ Con este reordenamiento, como indicó AICM, se permitió que se dejaran de realizar las asignaciones denominadas como *“temporales”*.

En dicho reordenamiento la DGAC formó una *“semana tipo”*,⁶⁶⁸ o semana representativa. Se consideró, además de la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de la temporada de invierno dos mil doce,⁶⁶⁹ la ocupación efectiva que se realizó de estas asignaciones de horarios. Se buscó que en la formación de la *“semana tipo”*, el total de operaciones de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS no sobrepasara las cincuenta y ocho operaciones por hora.⁶⁷⁰

Considerando las asignaciones y operaciones efectivamente realizadas durante la temporada de invierno dos mil doce,⁶⁷¹ así como los horarios de aterrizaje y despegue en los que se había otorgado prioridad por ser el TRANSPORTISTA AÉREO que lo ocupó en el periodo anterior y las asignaciones *“temporales”*, la DGAC aplicó los siguientes criterios para la formación de la *“semana tipo”* de cada TRANSPORTISTA AÉREO.⁶⁷²

⁶⁶⁴ Folios 0018480 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁵ Folios de 0003309 a 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁶ Folios 0003309 a 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁷ Folios 0023832 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁸ La DGAC formó la semana tipo equivalente a la mediana por TRANSPORTISTA AÉREO, tipo de slot, semana y hora. Folio 0008326, 0018480 y 0023832 del EXPEDIENTE.

⁶⁶⁹ Folio 0008604 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁰ Folios 0023832, 0008327 y 0008604 del EXPEDIENTE.

⁶⁷¹ Folios 0003309 y 0018481 del EXPEDIENTE.

⁶⁷² Folio 0008324 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- Los "Horarios de Largo Plazo" y "temporales" que no fueron operados, no se consideraron para la "semana tipo".
- Los "Horarios de Largo Plazo" operados se consideraron en la "semana tipo" de la misma forma que como fueron asignados en la temporada invierno dos mil doce.
- Los horarios de aterrizaje y despegue "temporales" operados a tiempo, quedaron asignados en la "semana tipo" en el mismo horario de la temporada de invierno dos mil doce.
- Los horarios de aterrizaje y despegue "temporales" operados con demora, se asignaron en el horario que efectivamente utilizaron. Además, los horarios de aterrizaje y despegue "temporales" con demora en franjas que ya sobrepasaban las 58 operaciones por hora, se reasignaron una hora antes o una hora después del horario que efectivamente utilizaron.⁶⁷³

Una vez que se formó la "semana tipo" de cada TRANSPORTISTA AÉREO, se les comunicó las operaciones autorizadas por hora por parte de DGAC.⁶⁷⁴ Una vez que la "semana tipo" de cada TRANSPORTISTA AÉREO fue hecha de su conocimiento, se procedió a conciliar con AICM los horarios sobre los cuales se realizaría la asignación de "Horarios de Largo Plazo" para la temporada invierno dos mil trece.⁶⁷⁵

Posterior a esto, la "Subdirección de Asignación de Slots" del AEROPUERTO transformó la "semana tipo" en la asignación de "Horarios de Largo Plazo" para la temporada de invierno dos mil trece. Se envió la base de la asignación a los TRANSPORTISTAS AÉREOS para que asignaran o modificaran el número de vuelo, origen-destino, horario de llegada o salida, día de operación, equipo y fecha de operación correspondiente a cada horario.⁶⁷⁶ Una vez procesada la información y ajustada por cualquier tipo de error por parte de la "Subdirección de Asignación de Slots" del AEROPUERTO se daba por aceptada la Base Inicial.⁶⁷⁷ Es decir, AICM convirtió la "semana tipo" elaborada por DGAC, después de la conciliación con los TRANSPORTISTAS AÉREOS en la Base Inicial de Horarios de Aterrizaje y Despegue, y es sobre esta que se realizó la evaluación de la temporada invierno dos mil trece, sin embargo no es claro en qué consistió dicha evaluación.

⁶⁷³ Folios 0008327 y 0008335 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁴ Folios 0003309 y 0003310 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁵ Folios 0008605 y 0018480 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁶ Folios 0008605, 0018480, 0018538 y 0003310 a 0003311 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁷ Con base en las manifestaciones de VOLARIS, se entiende que la Base Inicial de Horarios de Aterrizaje y Despegue es la asignación original que realiza AICM para cada uno de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. La Base Inicial está conformada por los horarios efectivamente operados por cada TRANSPORTISTA AEREO en la temporada equivalente anterior, es en ésta en la que se fijará el criterio de cumplimiento para las temporadas equivalentes posteriores. Folio 0003307 del EXPEDIENTE.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

IX.1.2.5.4. Asignación en temporadas posteriores al invierno de dos mil trece

Posterior al reordenamiento de la temporada de invierno dos mil trece, VOLARIS señaló que el proceso de asignación para la temporada de verano dos mil catorce fue similar al realizado en la temporada de invierno dos mil trece.⁶⁷⁸

Se utilizó la “*semana tipo*” de la temporada invierno dos mil trece, con la diferencia de que esta vez se realizó una asignación minuto a minuto y no por franja horaria. En la asignación minuto a minuto existieron empalmes con dos o más horarios de aterrizaje y despegue asignados en el mismo minuto, los cuales se reasignaron de forma manual al minuto libre más cercano posible.⁶⁷⁹

Para la temporada de invierno dos mil quince, VOLARIS argumentó que la DGAC asesoró al AICM en la formación de la *Base Inicial* de la temporada de invierno dos mil quince, debido a que se dejó de utilizar la “*semana tipo*” de las temporadas de invierno dos mil trece y dos mil catorce.⁶⁸⁰ Una vez que AICM entregó la *Base Inicial* a los TRANSPORTISTAS AÉREOS, el procedimiento de asignación fue similar al de la temporada anterior.⁶⁸¹

IX.1.2.6. Adecuaciones a la programación y asignación de horarios de aterrizaje y despegue

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden adecuar la programación y asignación de los horarios de aterrizaje y despegue mediante la solicitud de modificación o de cancelación de los mismos. Al respecto, AICM señaló que “*los transportistas aéreos modifican sus requerimientos de horarios conforme a la comercialización de los itinerarios de sus vuelos por lo que pueden volver a solicitar los mismos horarios que en la temporada anterior u otros horarios. Los vuelos regulares son la base para la organización de los vuelos en el día a día*”.⁶⁸² Asimismo, AICM indicó que las solicitudes de modificación se atienden en el orden de recepción de las mismas.⁶⁸³

IX.1.2.6.1. Procedimiento para solicitar modificaciones de horarios de aterrizaje y despegue.

Respecto al punto en cuestión, mismo que se abordó en la *Sección V.3.1.2.2.*, del DICTAMEN, ahora se detalla conforme a la práctica de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, quienes señalaron que cuando desean modificar los “*Horarios de Largo Plazo*” que les corresponden, presentan sus solicitudes de modificación durante el proceso de conciliación previo al inicio de la temporada: ello, a efecto

⁶⁷⁸ Folio 0003312 del EXPEDIENTE.

⁶⁷⁹ Mediante la asignación minuto a minuto se asignaron tres mil cincuenta y siete horarios de aterrizaje y despegue. En una segunda etapa semiautomática se asignaron tres mil doscientos setenta y seis horarios de aterrizaje y despegue, y el resto se asignaron de manera manual. Folios 0008330 a 0008339 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁰ Folios 0003312 a 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶⁸¹ Folio 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶⁸² Folios 0008603 a 0008604 del EXPEDIENTE.

⁶⁸³ Folios 0008603 a 0008604 del EXPEDIENTE.





de que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO se encuentre en posibilidad de planificar y programar la temporada.⁶⁸⁴

Aunado a lo anterior, los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la posibilidad de solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados a lo largo de la temporada y hasta el mismo día de su operación, con al menos cuatro horas de anticipación a su operación.⁶⁸⁵ Dichas adecuaciones son solicitadas por los mismos medios y formatos utilizados para la solicitud de asignación de "Horarios de Mediano Plazo" u "Horarios de Corto Plazo", con la salvedad de que deben precisar el tipo de solicitud que se trata y los horarios involucrados.⁶⁸⁶

Cabe señalar que, en caso de siniestros ocurridos a las aeronaves, contingencias climáticas, retrasos en las conexiones, etcétera, los TRANSPORTISTAS AÉREOS podrán solicitar modificaciones a los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados hasta una hora antes a la salida del vuelo correspondiente.⁶⁸⁷

Asimismo, AICM señala que los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden solicitar, cuantas veces lo deseen, modificaciones sobre los horarios de aterrizaje y despegue que les hayan sido asignados o sobre los que tengan CRITERIO DE PRIORIDAD. Las solicitudes de modificación se realizan mediante solicitud firmada por escrito y envío, por correo electrónico, del formato previsto para tales fines en las RO⁶⁸⁸ y se atienden de acuerdo al orden de recepción.⁶⁸⁹

Cabe precisar que las RO prevén los procedimientos para solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo, mediano plazo y corto plazo, tal y como se indican en el "Procedimiento para Conciliación con Líneas Aéreas Diagrama de Flujo", "Diagrama de flujo del Procedimiento de Modificación de la Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue por Temporada (Mediano Plazo)" y "Diagrama de flujo del Procedimiento de Cambio de Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue del Día de Operación (Corto Plazo)", respectivamente.⁶⁹⁰

IX.1.2.6.2. Procedimiento para solicitar cancelaciones de horarios de aterrizaje y despegue

Según se expuso en la *Sección V.3.1.2.4.*, del DICTAMEN, los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden solicitar la cancelación de los horarios de aterrizaje y despegue cuando así sea pertinente. Por su parte, las manifestaciones del AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP concuerdan en

⁶⁸⁴ Folios 0007957 a 0007962, 0017274, 0008601 y 0002072 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁵ Folio 0017279 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁶ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁷ Folio 0003312 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁸ Folio 0008601, 0008603, 0008604, 0018478, 0002072, 0007957 a 0007962 del EXPEDIENTE.

⁶⁸⁹ Folio 0025357 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁰ Folio 0008607 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

que los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden solicitar la modificación de los horarios de aterrizaje y despegue a través del proceso denominado como cancelación.⁶⁹¹

Al respecto, el AICM reconoce la cancelación de horarios de aterrizaje y despegue como la liberación y generación de disponibilidad del proceso de asignación de horarios para asignárselo a otro TRANSPORTISTA AÉREO que así lo solicite, siempre y cuando se realice dentro de las fechas establecidas.⁶⁹²

Conforme a las manifestaciones contenidas en el EXPEDIENTE, existen dos momentos para cancelar horarios de aterrizaje y despegue. Primero, durante la etapa de planeación previa a la asignación de "Horarios de Largo Plazo", donde los TRANSPORTISTAS AÉREOS deben devolver horarios de aterrizaje y despegue que no les será viable operar durante la temporada. Segundo, durante la etapa de operación diaria con el objeto de que el AICM redistribuya la asignación original y se garantice la operación de cada uno de los vuelos.⁶⁹³

Para el primer caso de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue, el TRANSPORTISTA AÉREO deberá dar aviso al ADMINISTRADOR AEROPUERTUARIO la intención de cancelar los horarios de aterrizaje y despegue que no van a ser utilizados previo al inicio de la temporada. En el segundo caso de cancelación, el TRANSPORTISTA AÉREO deberá presentar su solicitud, o reporte de bajas de asignación de horarios; si la solicitud está correctamente llenada, la "Subgerencia de Asignación de Slots" realiza el acuerdo de horario y solicita su conformidad, dicha solicitud de cancelación deberá presentarse por lo menos una hora antes de la operación, con lo cual podrá mantener la prioridad de asignación del mismo, en caso de que ya contara con ésta.⁶⁹⁴ El AICM señala que "los lineamientos vigentes de asignación de slots [horarios de aterrizaje y despegue] prevén que los transportistas aéreos reintegren los slots [horarios de aterrizaje y despegue] que no van a utilizar, pero en realidad pocos transportistas lo hacen".⁶⁹⁵

El segundo tipo de cancelaciones dificulta que otros TRANSPORTISTAS AÉREOS estén en posibilidad de aprovechar los horarios de aterrizaje y despegue liberados mediante este procedimiento, toda vez que pueden ser cancelados el mismo día en que se iban a operar (hasta una hora antes) y, por lo tanto, los demás TRANSPORTISTAS AÉREOS están imposibilitados para planear y comercializar vuelos rentables. Lo anterior, ocasiona que el aprovechamiento de estos horarios de aterrizaje y despegue esté supeditados al tiempo de antelación con que son cancelados, provocando que frecuentemente queden obsoletos.

Con base en lo expuesto con antelación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la decisión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de cancelar un horario de aterrizaje y despegue con la mayor

⁶⁹¹ Folios 0017279, 0017280, 0004119, 0007963 a 0007965, 0018596 a 0018597, 0003323, 0002072, 0008608 y 0021820 del EXPEDIENTE.

⁶⁹² Folio 0018483 del EXPEDIENTE.

⁶⁹³ Folio 0003313 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁴ Folios 0017280, 0017281, 0004117 a 0004119, 0003313 a 0003314, 0002073, 0008607, 0021821, 0021822, y 0003528 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁵ Folios 0008607 y 00188483 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

anticipación posible podría verse afectada ante la posibilidad de que tal horario de aterrizaje y despegue sea aprovechado por un potencial competidor, por lo que el actual procedimiento de cancelación de horarios de aterrizaje y despegue puede inhibir las condiciones de competencia en un mercado en donde existen restricciones de acceso (saturación de capacidad de campo aéreo en este caso).

Cabe señalar que, el AICM ha manifestado en diversas ocasiones que el único criterio que existe para otorgar prioridad al TRANSPORTISTA AÉREO que lo ocupó en el periodo anterior es que éste haya sido ocupado por el mismo;⁶⁹⁶ no obstante lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que de acuerdo a las RO, todo horario que sea cancelado con al menos una hora de anticipación conservará la prioridad para su posterior asignación en caso de que la ostentara.⁶⁹⁷

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

IX.1.2.7. Cesiones e intercambios de horarios asignados

En seguimiento a lo expresado en la *Sección V.3.1.2.6.*, del DICTAMEN, a continuación se ahonda el presente punto de acuerdo a las manifestaciones brindadas por parte del AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, quienes indicaron que una vez realizadas las diferentes asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, y con el fin de mejorar o adecuar sus operaciones a sus necesidades comerciales, los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la posibilidad de recurrir a las figuras conocidas como cesión e intercambio de horarios de aterrizaje y despegue, las cuales se entienden de la siguiente forma:⁶⁹⁸

- **Cesión:** Es el acto en el cual un TRANSPORTISTA AÉREO entrega a otro horarios de aterrizaje y despegue sobre los que tiene prioridad en su asignación.
- **Intercambio:** Se refiere al canje de horarios de aterrizaje y despegue entre TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Al respecto, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP señalaron que no existen procedimientos específicos para llevar a cabo tales acciones.⁶⁹⁹ Por su parte, el AICM señaló que:

⁶⁹⁶ Folio 00018482 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁷ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁸ Folios 0005515, 0004122, 0003316, 0002074, 008610 a 008611 y 0021827 del EXPEDIENTE.

⁶⁹⁹ Folios 0004122 a 0004123, 0008611, 0018485, 0017285 y 0017286 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- No existen etapas en los procedimientos de cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue.
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden ceder o intercambiar horarios de aterrizaje y despegue siempre y cuando: i) Se encuentren al corriente en el pago de los servicios aeroportuarios; ii) El horario en cuestión hubiera sido utilizado por lo menos una temporada por el transportista original; y iii) Se notifique al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO de la operación, precisando el horario de que se trate.⁷⁰⁰
- Los requisitos para ceder o intercambiar horarios de aterrizaje y despegue son: i) Presentar notificación al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO; y ii) Solicitar al área comercial que corrobore que los horarios de aterrizaje y despegue por ceder o intercambiar no presenten adeudos vencidos con el AEROPUERTO en la prestación de los servicios aeroportuarios.⁷⁰¹
- No se prevén fechas límite para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS notifiquen al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO la cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue, así como tampoco existe un plazo para solicitar al área comercial que corrobore que los horarios de aterrizaje y despegue por ceder o intercambiar no tienen adeudos vencidos con el AEROPUERTO en la prestación de servicios aeroportuarios.

Aunado a lo anterior, el AICM precisó que en caso de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS contravengan lo anterior, conforme al RIA, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO puede retirar los horarios de aterrizaje y despegue objeto de la cesión o el intercambio.⁷⁰²

Por otra parte, conforme a la información proporcionada por el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, en el AEROPUERTO se han efectuado procedimientos de cesión e intercambio de horarios de aterrizaje y despegue.⁷⁰³

⁷⁰⁴ GRUPO AEROMÉXICO señaló que en ninguno de los procedimientos de cesión e intercambiado que ha realizado, ha percibido o pagado contraprestación monetaria alguna, precisando que “de conformidad con la legislación de la cesión o intercambio de slots no tienen un valor monetario o de contraprestación económica”.⁷⁰⁵

Por su parte, INTERJET indicó que únicamente ha participado en la cesión a su favor de horarios de aterrizaje y despegue con AEROCALIFORNIA.⁷⁰⁶

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁷⁰⁰ Folio 0008611 del EXPEDIENTE.

⁷⁰¹ Folio 0008611 del EXPEDIENTE.

⁷⁰² Folio 0018485 del EXPEDIENTE.

⁷⁰³ Folios 0003317, 0002075 y 0021828 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁴ Folio 0017303 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁵ Folio 0005521 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁶ Folios 0004128 y 0005518 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

IX.1.2.7.1. Cesión entre INTERJET y AEROCALIFORNIA

INTERJET manifestó que en dos mil ocho AEROCALIFORNIA enfrentó dificultades para prestar el TARP, por lo que sus directivos contactaron a INTERJET para acordar que esta última sustituyera a AEROCALIFORNIA en su operación en el AEROPUERTO. Ese mismo año, AEROCALIFORNIA dejó de prestar servicios en el AEROPUERTO y cedió a INTERJET *“los derechos sobre 350 horarios de despegue y aterrizaje semanales que esa aerolínea tenía asignados en el AICM, así como derechos de arrendamiento de mostradores, espacios de oficinas y otros derechos”*.⁷⁰⁷

INTERJET señaló que el día veinte de julio de dos mil ocho *“el entonces Administrador Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México recibió el escrito a que se refiere el artículo 98 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, en el que los representantes de Aerocalifornia e Interjet dieron aviso de la cesión celebrada entre ambas empresas”*. Asimismo, el día veintiocho de julio de dos mil ocho INTERJET notificó al Director General de la DGAC la cesión celebrada entre AEROCALIFORNIA e INTERJET.⁷⁰⁸

El día veintiocho de agosto de dos mil ocho el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO notificó a INTERJET que determinó, con base en oficios emitidos por SENEAM, que *“Aerocalifornia presentaba adeudos”* y estableció un plazo de noventa días para retirar los horarios de aterrizaje y despegue que AEROCALIFORNIA había cedido a INTERJET.⁷⁰⁹

Como consecuencia de lo anterior, INTERJET solicitó un amparo ante la Justicia Federal sobre tal determinación y solicitó la suspensión de los efectos y consecuencias de los actos reclamados. Aunado a lo anterior, INTERJET señaló que GRUPO AEROMÉXICO *“también impugnó la decisión del administrador aeroportuario del AICM de autorizar la cesión de horarios de aterrizaje y despegue realizada por Aerocalifornia a Interjet”*.⁷¹⁰

Por otra parte, INTERJET precisó que la cesión de horarios de aterrizaje y despegue implicó: i) el saneamiento en efectivo y en una sola exhibición de los adeudos que AEROCALIFORNIA tenía con AICM; ii) asumir la obligación de contratar a la planta laboral de AEROCALIFORNIA que laboraba en el AEROPUERTO; iii) liquidar a aquellos empleados que no deseaban continuar laborando; y iv) asumir las obligaciones que AEROCALIFORNIA tenía con el público, las cuales representaban aproximadamente seiscientos mil boletos de avión.⁷¹¹

INTERJET señaló que la suma de los diferentes conceptos que pagó a AEROCALIFORNIA y al público en general para que le fueran cedidos los mencionados horarios de aterrizaje y despegue, ascendieron a un total de treinta millones doscientos ochenta y nueve mil cuatrocientos ochenta

⁷⁰⁷ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁸ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷⁰⁹ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁰ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷¹¹ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

pesos, lo que representa una erogación de ochenta y seis mil quinientos cuarenta y un pesos por cada uno de los horarios de aterrizaje y despegue que le fueron cedidos.⁷¹²

INTERJET señaló que como consecuencia del amparo solicitado y la resolución correspondiente, AICM dejó sin efectos el oficio con el que determinó el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue en cuestión y, posteriormente, el día tres de abril de dos mil doce la juez Decimotercera de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal, requirió al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO que informara al juzgado de los actos realizados y brindara las constancias que acreditaran que se había respetado la garantía de audiencia a favor de INTERJET.⁷¹³

El día siete de mayo de dos mil doce INTERJET fue notificado de la existencia de otro oficio de fecha veinticinco de abril de dos mil doce, suscrito por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, mediante el cual ordenaba el inicio del procedimiento administrativo de "Retiro de Horarios de Aterrizaje y Despegue". Sin embargo, el veinticinco de octubre de dos mil doce, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO emitió la resolución correspondiente, mediante la cual declaró improcedente el "Retiro de Horarios de Aterrizaje y Despegue", y reconoció la cesión de horarios de aterrizaje y despegue de AEROCALIFORNIA a INTERJET.⁷¹⁴

IX.1.2.7.2. Retiro de horarios cedidos o intercambiados

De conformidad con lo descrito en la *Sección V.3.1.2.7.*, del DICTAMEN, el AICM manifestó en relación a los horarios de aterrizaje y despegue, cedidos o intercambiados, que estos pueden ser retirados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS cuando:

- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS que intervengan en la cesión o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue presenten adeudos vencidos.
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS no notifiquen la cesión o el intercambio de horarios de aterrizaje y despegue al administrador aeroportuario.⁷¹⁵
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS cedan o intercambien horarios de aterrizaje y despegue que no hayan ocupado al menos una temporada.

IX.1.2.8. Retiro de horarios en condiciones de saturación

Las manifestaciones contenidas en el EXPEDIENTE concuerdan con lo expuesto en la *Sección V.3.1.2.7.*, del DICTAMEN, al mencionar que en condiciones de saturación el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO tiene la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS, por causas imputables a ellos, no operen los horarios de aterrizaje y

⁷¹² Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷¹³ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁴ Folios 0004063 a 0004073 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁵ Folio 0008614 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

despegue en una proporción igual o mayor al 85 % u observen demoras en un 15 % o más de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados.⁷¹⁶

En relación a lo anterior, de conformidad con lo manifestado por el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, en el AEROPUERTO no se han retirado horarios de aterrizaje y despegue.⁷¹⁷

IX.1.2.9. Subastas

Tal como se señaló en la *Sección V.3.1.2.7.*, del DICTAMEN, el marco jurídico prevé la aplicación de subastas de horarios de aterrizaje y despegue cuando en el AEROPUERTO se presenten condiciones de saturación. Al respecto, el AICM señaló que en el AEROPUERTO "no se han efectuado subastas de horarios de aterrizaje y despegue"⁷¹⁸, por su parte GRUPO AEROMÉXICO, AEROMAR, VOLARIS, y VIVAEROBUS señalaron que no tienen conocimiento de que se haya realizado alguna subasta de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO;⁷¹⁹ mientras que INTERJET afirma que no se han realizado.⁷²⁰

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA advierte que al igual que en el caso del mecanismo relativo al retiro de horarios de aterrizaje y despegue, el procedimiento de subastas de dichos horarios no se ha llevado a cabo y, por lo tanto, ninguno de los métodos de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue previstos en el marco jurídico en la materia, ha surtido efecto alguno en el AEROPUERTO; lo anterior, a pesar de que ya se han emitido diversas declaratorias de saturación y éstas han sido crecientes en términos del número de franjas horarias declaradas en esta circunstancia, como se puede apreciar en el siguiente esquema:⁷²¹

| Resumen de las declaratorias de saturación en el campo aéreo del AEROPUERTO | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Fechas de publicación de las declaratorias en DOF | Franjas horarias | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6:00 a 6:59 | 7:00 a 7:59 | 8:00 a 8:59 | 9:00 a 9:59 | 10:00 a 10:59 | 11:00 a 11:59 | 12:00 a 12:59 | 13:00 a 13:59 | 14:00 a 14:59 | 15:00 a 15:59 | 16:00 a 16:59 | 17:00 a 17:59 | 18:00 a 18:59 | 19:00 a 19:59 | 20:00 a 20:59 | 21:00 a 21:59 | 22:00 a 22:59 |
| 15/06/2005 | | | | x | x | | | | x | | | | x | x | x | x | |
| 04/10/2007 | | x | | x | x | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁷¹⁶ Folio 0008617 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁷ Folios 0005529, 0004130, 0003324, 0002077, 0017228, 0008614 y 0003533 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁸ Folio 0008616 del EXPEDIENTE.

⁷¹⁹ Folios 0005528, 0003319, 0002077 y 0021833 del EXPEDIENTE.

⁷²⁰ Folio 0004129 del EXPEDIENTE.

⁷²¹ Folios 0000365 a 0000373 del EXPEDIENTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 08/11/2007 | | | | x | | | | | | | | | | | | | | x | |
| 17/04/2013 | x | x | x | x | | | | | | | x | x | x | x | | | | | |
| 29/09/2014 | | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |

IX.2. Valoración de los TRANSPORTISTAS AÉREOS sobre los mecanismos de asignación y reasignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Respecto a los procedimientos antes descritos conforme a las manifestaciones proporcionadas por el AICM y los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP, estas últimas realizaron una valoración sobre su idoneidad y/o eficiencia para llevar a cabo la asignación y/o reasignación de los horarios de aterrizaje y despegue. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA ha retomado tales valoraciones las cuales se detallan a continuación.

IX.2.1. Valoración sobre el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue

En relación a los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, se destaca que GRUPO AEROMÉXICO, AEROMAR y MAGNICHARTERS consideraron que se adecuan a los requerimientos actuales de la industria aérea; no obstante lo anterior, manifestaron algunas inquietudes al respecto, indicando que:

- El proceso de asignación de las temporadas debería iniciar con mayor antelación respecto del inicio de las temporadas (al menos con tres a seis meses de anticipación) para la comercialización adecuada de un itinerario en específico.
- Sería conveniente adoptar las DIRECTRICES, a fin de mejorar el mecanismo de asignación.⁷²²
- Sería conveniente establecer “un sistema especializado que permita la automatización de tareas logrando mejoras en la asignación y en los tiempos”; ello a fin de que los horarios asignados sean publicados en el “website” de AICM con mayor antelación,⁷²³ toda vez que actualmente no se cuenta con un plazo definido para su publicación (“se ha publicado desde 2 días hasta 2 meses de anticipación al inicio de la temporada”).⁷²⁴
- El mecanismo actual, al considerar el horario de operación efectivo de la temporada equivalente anterior, propicia que las futuras asignaciones no se apeguen a los horarios

⁷²² Folios de 0005510 a 0005511 del EXPEDIENTE.

⁷²³ Folios 0005510 del EXPEDIENTE.

⁷²⁴ Folios 0017284 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

originales; ello, sin distinguir si los desfases en su operación son, o no, imputables al TRANSPORTISTA AÉREO.⁷²⁵

- No se fomenta la liberación de horarios que no se pretenden operar. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS no solicitan la cancelación de aquellos horarios que no piensan utilizar y, en consecuencia, *“al no ser cancelados aparecen como ocupados y no pueden ser asignados a aerolíneas que realmente si los requieren”*.⁷²⁶

Por su parte, INTERJET y VOLARIS señalaron que el actual procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue presenta los siguientes inconvenientes:⁷²⁷

- No considera la ruta (beneficios sociales, económicos, etc.).
- No considera condiciones de competencia.
- No considera las condiciones de crecimiento del mercado.
- No considera el tipo de avión (capacidad de asientos, tecnología, edad promedio).
- No hay transparencia en el proceso.⁷²⁸
- No permite la planeación de las operaciones (derivado de *“la asignación de la base inicial, la falta de slots adicionales, el incumplimiento en la devolución de los horarios”*).
- No reconoce prioridad de asignación sobre los horarios adicionales que les son asignados.

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la mayoría de los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP consideran que el procedimiento actual de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO es poco transparente, no es eficiente y puede mejorarse, lo que se traduciría en un mejor uso de la capacidad aeroportuaria en condiciones de mayor competencia económica.

Aunado a lo anterior, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP manifestaron que a pesar de que cuentan con los diferentes procedimientos para obtener horarios de aterrizaje y despegue antes descritos, sus competidores y/o ellas mismas, han realizado operaciones de aterrizaje y despegue sin que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO les hubiera asignado un horario para dicho fin.⁷²⁹ Esto puede ocurrir si: i) incurrn en una falta por realizar operaciones sin asignación previa de un horario o ii) se trata de una operación de emergencia.

⁷²⁵ Folios 0021823 del EXPEDIENTE.

⁷²⁶ Folios 0021823 del EXPEDIENTE.

⁷²⁷ Folios 0004130 y 0003324 a 0003325 del EXPEDIENTE.

⁷²⁸ Folios 0004130 y 0003324 a 0003325 del EXPEDIENTE.

⁷²⁹ Folios 0005529, 0004129, 0003324, 0002077, 008613, 0021833 y 0003533 del EXPEDIENTE.





IX.2.2. Valoración sobre el mecanismo de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue

Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP manifestaron respecto de los mecanismos de cesión e intercambio que estos deben ser mejorados, toda vez que actualmente:⁷³⁰

- Son poco ágiles (es posible mejorar los tiempos de respuesta al adoptar las DIRECTRICES).
- Los procedimientos para ceder o intercambiar horarios de aterrizaje y despegue no son específicos, por lo que su interpretación puede resultar subjetiva.
- No establecen restricciones para que puedan realizarse cesiones o intercambios entre empresa de un mismo grupo, lo que puede derivar en barreras a la libre competencia, ya que ese mecanismo se presta a intercambios o cesiones que no son transparentes.
- Propician la generación y permanencia de barreras a la entrada y al desarrollo de nuevos competidores en el AEROPUERTO.⁷³¹
- Desincentivan la devolución de horarios de aterrizaje y despegue, imposibilitando que otros TRANSPORTISTAS AÉREOS tengan acceso a ellos.

En virtud de lo expuesto con antelación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que de forma general los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP estiman que **los mecanismos** relativos a la cesión y/o intercambio de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO son deficientes o, al menos, deben mejorarse.

Por otro lado, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP indicaron que no se han aplicado los mecanismos de retiro y subasta para reasignar horarios de aterrizaje y despegue a pesar de que existen condiciones de saturación en el AEROPUERTO desde dos mil cinco.⁷³²

Respecto a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA hace hincapié en que dichos mecanismos de recuperación de horarios de aterrizaje y despegue no se han efectuado a pesar de que su aplicación posiblemente genere beneficios, tal como se detalla en próximas secciones. Considerando que los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP manifestaron que la escasez de horarios de aterrizaje y despegue que conlleva la saturación tiene efectos nocivos en su operación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la reasignación de horarios subutilizados (aquellos no operados en una proporción igual o mayor al 85% u observen demoras en un 15% o más) podría generar beneficios al aminorar los efectos nocivos que los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP manifestaron conforme a lo siguiente:

⁷³⁰ Folios 0005522 a 0005524, 0004124, 0003318 y 0002075 del EXPEDIENTE.

⁷³¹ Esto a la luz de que las líneas aéreas históricamente establecidas en el AEROPUERTO utilizan este mecanismo para acaparar horarios de despegue y aterrizaje con independencia de su utilización.

⁷³² Folios 0002077, 0005528, 0005529, 0004130, 0003324, 0002077, 000017228, 0008614, 0008616, 0003319, 0003533, 0004129 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- GRUPO AEROMÉXICO señaló que ha visto limitada la operación de las aerolíneas en crecimiento de flota, afectando al servicio de pasajeros.⁷³³ Puntualiza que de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas enfrenta mayor congestión en el AEROPUERTO.⁷³⁴
- MAGNICHARTERS señaló que no se cuenta con horarios de aterrizaje y despegue disponibles para ser utilizados y poder abrir otra ruta que contemple al AEROPUERTO como origen y destino de la misma.⁷³⁵ Asimismo, manifestó que encuentra mayor congestión en el AEROPUERTO de las 07:00 (siete) horas a las 10:00 (diez) horas.⁷³⁶
- INTERJET manifestó que la saturación afecta principalmente la planificación de apertura de nuevas rutas ya que, al ser muy reducida la disponibilidad de horarios de aterrizaje y despegue no se cuenta con los horarios para realizar las operaciones en horarios que permitan satisfacer las necesidades de los pasajeros.⁷³⁷ Señaló que enfrenta mayor congestión desde las 06:01 (seis cero uno) horas y las 21:59 (veintiuno cincuenta y nueve) horas.⁷³⁸
- AEROMAR señaló que *“debido a la poca disponibilidad de horarios, que se le asignan a Aeromar, en ocasiones no se ajustan del todo a los horarios comerciales, lo que provoca poner en riesgo el cumplimiento de dichos horarios”*⁷³⁹. Asimismo, señaló que enfrenta mayor congestión de las 06:00 a las 06:55 (seis a las seis cincuenta y cinco) horas, de las 10:00 a las 10:55 (diez a las diez cincuenta y cinco) horas, de las 15:00 a las 15:55 (quince a las quince cincuenta y cinco) horas, y de las 20:00 a las 20:55 (veinte a las veinte cincuenta y cinco) horas.⁷⁴⁰
- VOLARIS manifestó que ha analizado iniciar operaciones tanto nacionales como internacionales pero sin éxito como consecuencia de la situación de saturación en el AEROPUERTO.⁷⁴¹ Asimismo indicó que los horarios en donde enfrenta mayor saturación son entre las 7:00 (siete) horas y las 10:00 (diez) horas.⁷⁴²
- Las declaratorias de saturación han afectado a [REDACTED] * [REDACTED] forzándolo a planificar salidas antes o después del horario óptimo para los pasajeros,⁷⁴³ además manifiesta que las

⁷³³ Folio 0005537 y 0005538 del EXPEDIENTE.

⁷³⁴ Folio 0005514 y 0005515 del EXPEDIENTE.

⁷³⁵ Folio 0005949 del EXPEDIENTE.

⁷³⁶ Folio 0003530 del EXPEDIENTE.

⁷³⁷ Folio 0004085 del EXPEDIENTE.

⁷³⁸ Folio 0004121 del EXPEDIENTE.

⁷³⁹ Folio 0021836 del EXPEDIENTE.

⁷⁴⁰ Folio 0021827 del EXPEDIENTE.

⁷⁴¹ Folio 0003325 del EXPEDIENTE.

⁷⁴² Folio 0003317 del EXPEDIENTE.

⁷⁴³ Folio 0002079 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

horas donde se enfrenta con mayor congestión son de las 11:00 (once) horas a las 15:00 (quince) horas.⁷⁴⁴

IX.3. Consideraciones del procedimiento de acceso al INSUMO ESENCIAL

A la luz de lo expuesto con antelación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA identifica diversas consideraciones que impiden el adecuado funcionamiento del mercado de la provisión de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO; lo anterior, en los términos que a continuación se describen:

- El proceso de asignación de “Horarios de Largo Plazo” no cuenta con fechas precisas para la publicación de las asignaciones, lo que dificulta la planeación y comercialización de las operaciones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS y, en consecuencia, incrementa la incertidumbre de sus operaciones.⁷⁴⁵
- Las asignaciones de “Horarios de Largo Plazo” de una temporada a otra equivalente no coinciden, toda vez que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO solo observa el horario efectivo de operación para su siguiente asignación; ello, sin considerar si las operaciones se efectuaron con alguna demora imputable o no imputable al TRANSPORTISTA AÉREO. Lo anterior, genera incertidumbre a los TRANSPORTISTAS AÉREOS sobre los horarios de aterrizaje y despegue sobre las cuales tendrán prioridad de asignación, dificultando la planeación y comercialización de sus vuelos en las subsiguientes temporadas.
- Los criterios para la conformación de la *Base Inicial* de horarios de aterrizaje y despegue que se atienden en el AEROPUERTO ha sufrido modificaciones desde el año dos mil trece, lo cual deriva en incertidumbre a los TRANSPORTISTAS AÉREOS sobre los horarios de aterrizaje y despegue que podrán obtener su asignación.⁷⁴⁶
- Toda vez que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO no tiene certeza respecto de los horarios de aterrizaje y despegue que efectivamente se van a operar, tampoco está en posibilidad de reasignar los mismos, de tal forma que se obstaculiza su aprovechamiento por parte de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.⁷⁴⁷
- A la luz de las diferentes modificaciones que se han observado en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, así como de asignaciones desiguales de horarios de aterrizaje y despegue entre temporadas, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen certeza sobre el funcionamiento y aplicación del proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.⁷⁴⁸

⁷⁴⁴ Folio 0005664 del EXPEDIENTE.
⁷⁴⁵ Folio 0017284 del EXPEDIENTE.
⁷⁴⁶ Folios 0008324 a 0008338, 0021823 y 0003311 a 0003313 del EXPEDIENTE.
⁷⁴⁷ Folio 0021823 del EXPEDIENTE.
⁷⁴⁸ Folios 0004130 y 0003324 a 0003325 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- Derivado de la forma en que el AICM realiza la asignación de horarios de aterrizaje y despegue dentro de los procedimientos de mediano y corto plazo (los cuales pueden ser asignados hasta el mismo día de su operación), y ante las manifestaciones del AICM, se presume que existen casos en que los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializan operaciones en horarios que no tienen la certeza de que les será asignado un horario de aterrizaje y despegue.
- En razón de las opiniones encontradas entre el AICM e INTERJET y VOLARIS, respecto de si es posible obtener la prioridad en la asignación de los “Horarios de Mediano Plazo” y “Horarios de Corto Plazo” operados en la temporada equivalente anterior, se estima que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen certeza sobre las futuras asignaciones a las cuales podrán solicitar tal prioridad y, en consecuencia, de las operaciones que pueden planificar.⁷⁴⁹
- Toda vez que los TRANSPORTISTAS AÉREOS desconocen la relevancia que tienen las recomendaciones elaboradas por el COH sobre las asignaciones de los horarios de aterrizaje y despegue, se enfrentan a condiciones de incertidumbre sobre las consideraciones que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO atiende en tales asignaciones.⁷⁵⁰
- No obstante que en el AEROPUERTO se han emitido diversas declaratorias de horarios de aterrizaje y despegue saturados, no se ha implementado el mecanismo referente a las subastas de aterrizaje y despegue, por lo que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen certeza sobre el cumplimiento, en los casos y supuestos previstos en el marco regulatorio en la materia, del procedimiento de subastas de horarios de aterrizaje y despegue.⁷⁵¹
- A la luz de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que se efectúan operaciones oficiales en horarios de aterrizaje y despegue restringidos para tales fines. En este sentido, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen certeza que se respeten los horarios de operación, previstos para los distintos tipos de operaciones, conforme al marco jurídico en la materia.⁷⁵²
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen la posibilidad de bloquear estratégicamente horarios de aterrizaje y despegue a fin de que otro transportista no pueda utilizarlo para competir. Este bloque se puede dar si se cancelan de último momento horarios de aterrizaje y despegue.⁷⁵³

⁷⁴⁹ Folios 0004130 y 0003324 a 0003325 del EXPEDIENTE.

⁷⁵⁰ Folios 0005526, 0017287, 0007968 a 0007969, 0003321, 0002076, 0008630 y 0018492 del EXPEDIENTE.

⁷⁵¹ Folios 0008616, 0005528, 0004129, 0003319, 0002077 y 0021833 del EXPEDIENTE.

⁷⁵² Folio 0022640 del EXPEDIENTE.

⁷⁵³ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- La autorización de secciones extra en el último momento por parte de la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO pudiera agudizar los problemas de aglomeración en el AEROPUERTO.⁷⁵⁴
- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS pueden dejar de operar horarios de aterrizaje y despegue sin que esto implique perder la prioridad en su asignación, esto con tan solo solicitar la cancelación una hora antes de su operación.⁷⁵⁵

X. Análisis de los efectos anticompetitivos derivados de la forma de acceso al INSUMO ESENCIAL

Como se desprende del *Capítulo VIII* del DICTAMEN, la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataforma del AEROPUERTO constituyen preliminarmente un INSUMO ESENCIAL para los servicios de TRANSPORTE AÉREO que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y despegue, de tal forma que una vez expuesto el acceso a dicho INSUMO ESENCIAL (ver *Capítulo IX* del DICTAMEN), esta AUTORIDAD INVESTIGADORA procede a analizar preliminarmente si existen efectos anticompetitivos derivados de la existencia de este INSUMO ESENCIAL.

Al respecto, el análisis de los posibles efectos anticompetitivos **derivados** de la existencia de este INSUMO ESENCIAL se realizará en el mercado del TARP en franjas horarias de mayor aglomeración de demanda. Lo anterior derivado de las siguientes consideraciones:

1) Análisis de efectos anticompetitivos en franjas de mayor demanda

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el análisis de los posibles efectos anticompetitivos que genera la forma en que se da acceso al INSUMO ESENCIAL debe realizarse en franjas de mayor demanda, pues según se concluyó en la sección anterior son los horarios en los que hay problemas de acceso al INSUMO ESENCIAL; lo cual podría remediarse con un mejor mecanismo de acceso a éste, pues en promedio sin incluir las operaciones oficiales y de aviación general, el 92.6% del total del tráfico en el AEROPUERTO entre dos mil nueve y dos mil catorce se presentó entre las 06:00 y las 22:59 (sies y las veintidós cincuenta y nueve) horas, por lo que cualquier efecto anticompetitivo se da en su mayoría en las mismas al ser la provisión **del INSUMO ESENCIAL** insuficiente para atender la demanda por TRANSPORTE AÉREO a esas horas y **generar "cuellos de botella"** en la utilización del INSUMO ESENCIAL. Es decir, del total del TRÁFICO AÉREO que pasa por el AEROPUERTO en un día, solo un 7.4% se realiza en las siete horas de las franjas horarias comprendidas entre las 23:00 (veintitrés) horas y las 05:59 (cinco cincuenta y nueve) horas, mientras que en las diecisiete horas restantes del día **se aglutina el resto del total de tráfico del AEROPUERTO**, incrementando casi cinco veces el tráfico por hora en las franjas de 06:00 y las 22:59 (sies y las veintidós cincuenta y nueve) horas, **en comparación con el tráfico por hora en las franjas de 23:00 a las 05:59 (veintitrés a las cinco cincuenta y nueve) horas.**

2) Análisis de efectos anticompetitivos en el TARP.

⁷⁵⁴ Artículo 7 Bis, fracción I de la LAC.

⁷⁵⁵ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





Una vez delimitado el análisis de efectos anticompetitivos a las operaciones de TRANSPORTE AÉREO que se realizan en franjas de mayor demanda, por las razones expuestas en el punto anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó que en dichas horas la mayor relevancia corresponde a las operaciones del TARP ya que, como se señaló en la *Sección VII.2* del DICTAMEN:

- Del total de operaciones entre las 0:00 (cero) horas y las 23:59 (veintitrés cincuenta y nueve) horas que se realizan en el AEROPUERTO la mayor proporción corresponde a operaciones del TARP. Lo anterior medido por el número de horarios de aterrizaje y despegue asignados y operados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS de dos mil nueve a dos mil catorce.⁷⁵⁶

En particular, del total de operaciones anuales desde dos mil nueve⁷⁵⁷ realizadas en el AEROPUERTO entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas, el 97.6% corresponde únicamente al TARP, mientras que el 2.4% restante está conformado por servicios de TRANSPORTE AÉREO servicios como los de carga, fletamento y otros.

Las siete horas que abarcan las franjas horarias de las 23:00 (veintitrés) horas a las 05:59 (cinco cincuenta y nueve) horas, es el único periodo del día en el que se observa un incremento en el tráfico correspondiente a los servicios de carga, fletamento y otros en el AEROPUERTO. En estas últimas franjas horarias, el servicio TARP disminuye a 75.1%, toda vez que los servicios distintos a TARP antes mencionados incrementan considerablemente durante esas siete horas.

Sin embargo, tanto en las franjas con mayor demanda como en las restantes, el TARP es el que representa la mayor parte de tráfico en el AEROPUERTO. El periodo del día en el que se incrementa el tráfico de servicios distintos al TARP, se muestra en la gráfica "Porcentaje de tráfico por servicio en las franjas horarias de 6:00 a 22:59 horas".

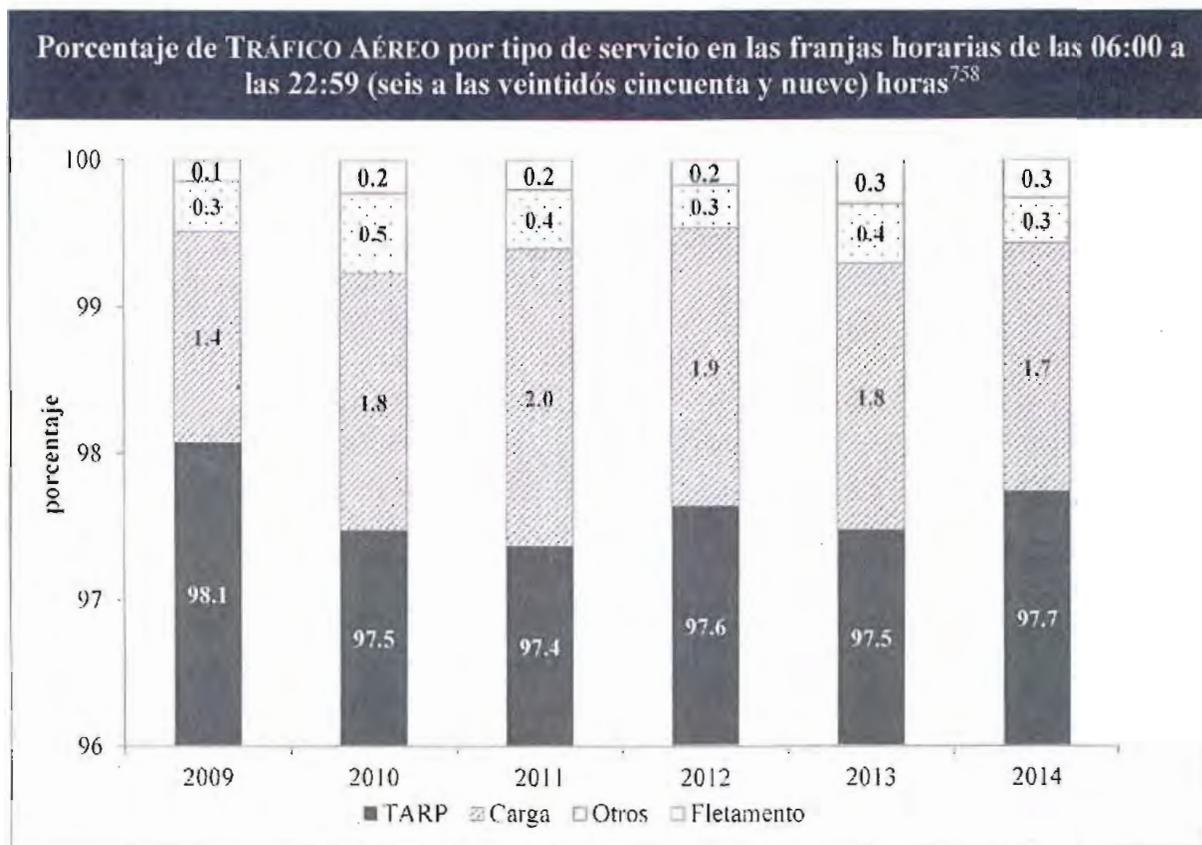
[ESPACIO SIN TEXTO]

⁷⁵⁶ Folios 0008832 y 0021773 del EXPEDIENTE.

⁷⁵⁷ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y folios 0021777 y 0021773 del EXPEDIENTE.



Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



- De conformidad con el artículo 95 del RLA, en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue tienen prioridad las operaciones de TARP respecto de las operaciones de otros tipos de servicios de TRANSPORTE AÉREO que se llevan a cabo en el AEROPUERTO.
- Además, el TARP es el servicio que genera el mayor impacto social y económico en el MERCADO INVESTIGADO, al tener el mayor valor agregado en su actividad, respecto del resto de operaciones de otro tipo de servicios de TRANSPORTE AÉREO.⁷⁵⁹

Conforme a lo anterior, el presente capítulo, en su primera sección, delimita el mercado de TARP, analizándolo desde los siguientes ángulos: i) características de la demanda; ii) características de la oferta; y iii) restricciones normativas. Ello a fin de presentar, en la segunda sección del capítulo, el

⁷⁵⁸ Con forme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).

⁷⁵⁹ De conformidad con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para dos mil trece, el Producto Interno Bruto del "Transporte aéreo regular", representó el 85.6% del total del Producto Interno Bruto del Subsector "Transporte Aéreo". Lo anterior, aunado al hecho de que las operaciones del TARP, son mayores en número a las de cualquier otro servicio de transporte regular, da una visión del TARP como el principal generador de valor en el sector. Folio 0027262 del EXPEDIENTE.



análisis de los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP en franjas de mayor aglomeración de demanda.

X.1. Delimitación del mercado del TARP dentro del MERCADO INVESTIGADO

X.1.1. Características de la demanda del TARP

En México, el modo de transporte de pasajeros más utilizado es el autotransporte, sin embargo, el uso del TARP ha cobrado una mayor relevancia en la economía. Este último, se caracteriza por la concentración de rutas desde o hacia la Ciudad de México. El TARP resulta ser atractivo para los consumidores para viajes de largas distancias, puesto que los beneficios que proporciona el ahorro en tiempo de desplazamiento son significativos.

Cuando los consumidores efectúan su decisión de transportarse evalúan como posibles sustitutos el uso de TRANSPORTE AÉREO provisto por las líneas aéreas, el uso del servicio transporte marítimo de pasajeros, el uso del servicio de transporte por ferrocarril⁷⁶⁰ y el uso del servicio de transporte terrestre de pasajeros. Una vez que el viajero elige algún origen o destino específico, los determinantes que los consumidores toman en cuenta para su decisión están asociados principalmente con su preferencia sobre los precios, la calidad y la oportunidad o momento del servicio, el tiempo y distancia de recorrido, el número de frecuencias en salidas o llegadas, y las posibilidades de interconexión con otros modos de transporte y otras rutas dentro del mismo modo de transporte. Sin embargo, el efecto de cada uno de estos factores no es fácilmente observable. Por ello, el mejor indicio de los factores más importantes en la decisión de los consumidores es el que se manifiesta mediante la demanda observada de los servicios de transporte.

A nivel nacional, la mayor parte del transporte doméstico de personas⁷⁶¹ se realiza a través de las carreteras. Para el año dos mil doce se estimó la siguiente distribución de pasajeros: 98.0% utilizó el servicio de autotransporte público federal; 1.3% empleó el servicio de ferrocarril; 0.8% viajó mediante el uso del TRANSPORTE AÉREO, y 0.1% empleó el modo de transporte marítimo.⁷⁶²

Durante dos mil doce la distancia promedio de recorrido en carretera para destinos nacionales fue de aproximadamente [REDACTED]. Para el TARP, se registró la mayor distancia promedio de recorrido, cercana [REDACTED] * [REDACTED]⁷⁶³ mientras que los modos de transporte ferroviario y marítimo registraron una distancia promedio de

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁷⁶⁰ El servicio de ferrocarril para transporte de pasajeros es casi inexistente en el país, en particular en las cercanías del AEROPUERTO.

⁷⁶¹ Sin incluir el transporte realizado en vehículos propios, y en referencia sólo al servicio público de transporte.

⁷⁶² Folio 00026127 del EXPEDIENTE.

⁷⁶³ Folio 0023057 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

veintidós⁷⁶⁴ y cien kilómetros, respectivamente.⁷⁶⁵ Estos datos señalan que el TARP tiende a enfocarse en viajes de mayores distancias que el resto de los modos de transporte.

Visto a nivel nacional, el TARP se caracterizó por la concentración de rutas desde todas las regiones del país hacia la Ciudad de México. La cantidad más importante de pasajeros transportados se registró en las rutas México – Monterrey, México – Cancún y México – Guadalajara, que acumularon el 26.7% del total de pasajeros transportados en el sistema en rutas nacionales. En cuanto a rutas internacionales, las rutas más importantes desde México hacia el extranjero se concentraron en México – Los Angeles, Guadalajara – Los Angeles, México – Chicago, México – New York, Cancún – Atlanta y México – Miami, acumulando una participación conjunta del 12.7% del tráfico total en rutas internacionales.⁷⁶⁶

El total de ciudades que se conectaron, sin escalas, con el AEROPUERTO en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce, fue de doscientos treinta y nueve, de las cuales ochenta mostraron flujo de pasajeros para todos los años del periodo de dos mil nueve a dos mil catorce. Éstos ochenta orígenes o destinos tuvieron una participación del 98.4% en el total de pasajeros del TARP, distribuido de la siguiente forma: 66.3% correspondió con ciudades dentro del territorio nacional y 32.1% correspondió con ciudades en el extranjero.⁷⁶⁷

Tomando como referencia sólo los cuarenta principales aeropuertos de destino (u origen) desde (o hacia) el AEROPUERTO, cuya participación en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce fue del 80.7% del total de pasajeros transportados, se puede observar que ninguno de éstos muestra una distancia menor al promedio de la distancia viajada o recorrida mediante el uso del transporte en carretera, que es de ciento cuarenta y siete kilómetros (ver gráfica “*Distancia desde el AEROPUERTO hacia los cuarenta destinos más importantes entre dos mil nueve y dos mil catorce*”). Es de destacar que la distancia promedio de los aeropuertos con origen o destino desde o hacia el AEROPUERTO fue de dos mil ciento cuarenta y siete kilómetros y que la distancia promedio en las cuarenta rutas señaladas fue de dos mil treinta kilómetros. Esto podría indicar que la utilización del TARP y del servicio de transporte terrestre de pasajeros atiende a nichos de mercado distintos en función a la distancia de recorrido que el viajero planea efectuar. Es decir, un pasajero que utiliza el TARP para efectuar un viaje no ve como un sustituto a otro modo de transporte terrestre en función a la distancia del recorrido a realizar desde o para el AEROPUERTO.

Lo anterior también indica que para distancias menores o cercanas al promedio de ciento cuarenta y siete kilómetros, si bien el pasajero podría considerar el transporte terrestre como sustituto del aéreo, es poco probable que el usuario decida emplear una opción terrestre. Esto, toda vez que las distancias más cortas en reportadas para el TARP son de más de trescientos kilómetros. Así, los

⁷⁶⁴ La razón de esta distancia tan corta obedece a que no hay viajes en rutas largas. Las cifras incluyen el tren suburbano del Valle de México

⁷⁶⁵ Folio 0026129 del EXPEDIENTE.

⁷⁶⁶ Folio 0026123 del EXPEDIENTE.

⁷⁶⁷ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y folios 0021771 y 00021772 del EXPEDIENTE.



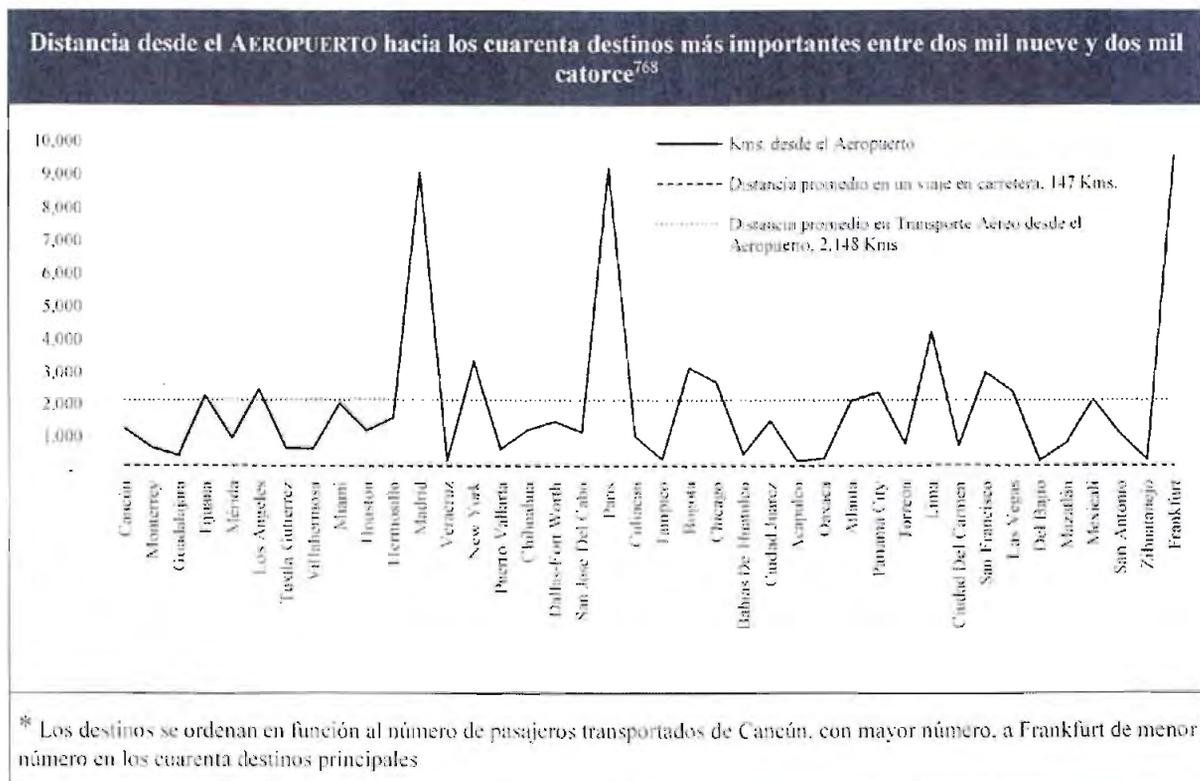


Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

usuarios del TARP se movilizan en distancias significativamente mayores, por lo que no coinciden con la necesidad de uso de los usuarios del transporte terrestre. Para distancias cercanas al promedio del TARP, pocos usuarios del transporte aéreo considerarían al transporte terrestre como sustituto debido principalmente al tiempo del recorrido (ver gráfico "Comparativo de tiempo y distancia de viaje en avión y autobús desde la Ciudad de México"). De esta forma, el servicio de transporte terrestre no representa una disciplina competitiva para el TARP.



Es de destacar que, no obstante la información mencionada, GRUPO AEROMÉXICO, INTERJET y VIVAAEROBUS, manifestaron que en sus rutas compiten con otros medios de transporte. Al respecto, GRUPO AEROMÉXICO manifestó que, [REDACTED]

[REDACTED] * [REDACTED] ⁷⁶⁹ Por su parte, INTERJET manifestó que compete en todas las rutas con medios de transporte terrestre. ⁷⁷⁰ Finalmente, [REDACTED]

[REDACTED] * ⁷⁷¹ No obstante, del análisis anterior se deriva que las afirmaciones

⁷⁶⁸ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.
⁷⁶⁹ Folio 0005576 del EXPEDIENTE.
⁷⁷⁰ Folio 0004098 del EXPEDIENTE.
⁷⁷¹ Folio 0002069 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





anteriores expresadas por los TRANSPORTISTAS AÉREOS carecen de sustento; toda vez que las distancias promedio reportadas por el TRANSPORTE AÉREO superan por mucho la distancia promedio nacional de viaje por carretera.

Al respecto, obra en el EXPEDIENTE que la distribución de la distancia promedio ponderada por el número de vuelos atendida por los TRANSPORTISTAS AÉREOS del TARP para dos mil catorce es la que se muestra en la siguiente tabla:

| Distribución de la distancia promedio desde el AICM para los TRANSPORTISTAS AÉREOS en viaje sencillo ⁷⁷² | |
|---|--|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Distancia promedio desde el AICM (km.) |
| GRUPO AEROMÉXICO | |
| AEROMÉXICO | |
| AEROMÉXICO CONNECT | |
| INTERJET | * |
| MAGNICHARTERS | |
| AEROMAR | |
| VIVAEROBUS | |
| VOLARIS | |

Resulta de interés observar que ponderado por cantidad de operaciones GRUPO AEROMÉXICO presenta una distancia promedio menor que VOLARIS, lo anterior toda vez que AEROMÉXICO CONNECT realiza en promedio una cantidad similar de operaciones que AEROMÉXICO. AEROMAR por su parte es el TRANSPORTISTA AÉREO con el promedio más bajo. En este mismo sentido, una comparación entre el TARP y el servicio de transporte terrestre respecto al tiempo necesario para viajar a destinos nacionales desde la Ciudad de México, como se detalla en la gráfica siguiente:

[ESPACIO SIN TEXTO]

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁷⁷² Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y folios 0025062 a 25064 del EXPEDIENTE. El cálculo se realizó ponderando por la cantidad de operaciones efectivamente realizadas.



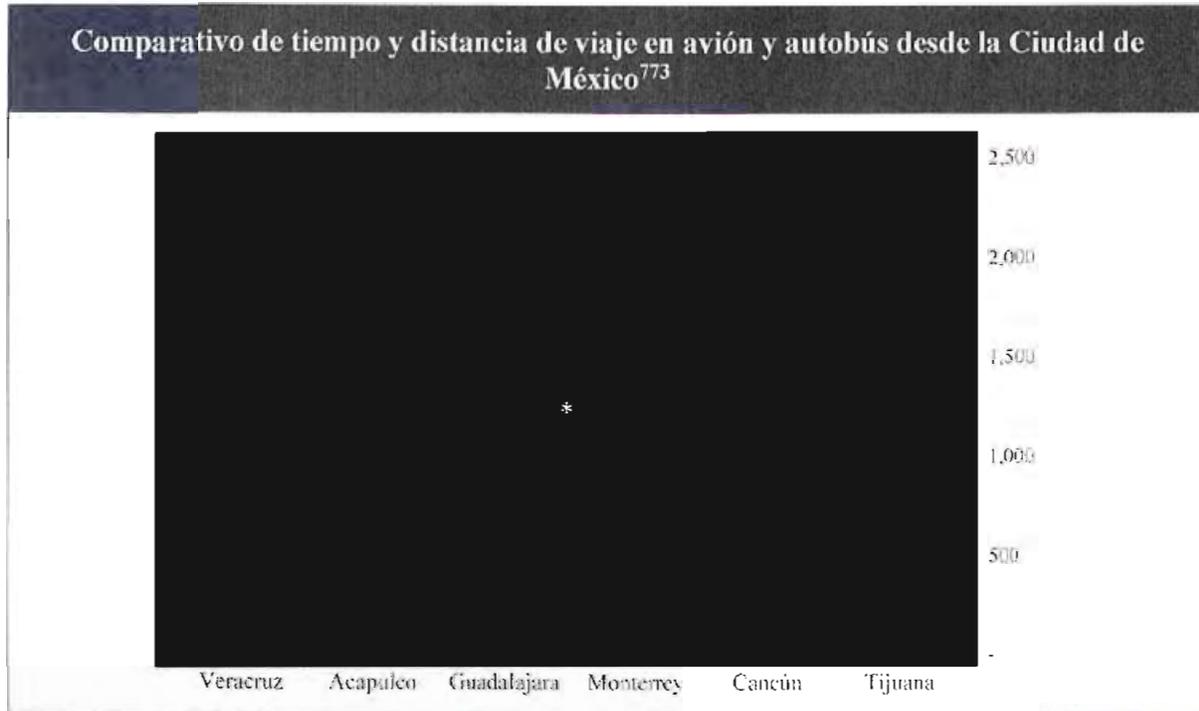


Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



Derivado de la gráfica anterior se puede concluir que:

- El tiempo de recorrido en autobús desde la Ciudad de México a destinos cercanos como Acapulco o Veracruz es de aproximadamente cuatro horas. No obstante que, en vuelos nacionales, los TRANSPORTISTAS AÉREOS sugieren que los pasajeros acudan a documentar su equipaje dos horas antes de la salida del vuelo,⁷⁷⁴ la diferencia existente en tiempo es de una hasta cerca de tres horas respecto del tiempo requerido en un viaje mediante el uso de avión.
- Respecto de un viaje desde la Ciudad de México al destino más lejano posible dentro de la República Mexicana, Tijuana, el tiempo requerido en autobús es de aproximadamente treinta horas, una diferencia de veintisiete horas respecto del uso del servicio de TRANSPORTE AÉREO.
- Conforme aumenta la distancia, el modo de TRANSPORTE AÉREO se vuelve más atractivo para los usuarios, puesto que los beneficios que proporciona el ahorro en tiempo de

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁷⁷³ Folio 0022606 y del 0026142 al 0026153 del EXPEDIENTE.

⁷⁷⁴ Conforme al artículo 43 del RLAC, "Todo pasajero, equipaje de mano, equipaje por facturar y la carga se debe documentar con la anticipación que el concesionario o permisionario indique para ser objeto de revisión antes de su transportación o embarque". En este sentido, la información que obra en el folio 0027638 al 0027678 del Expediente, señala que los TRANSPORTISTAS AÉREOS señalan que los pasajeros deberán presentarse en el aeropuerto dos horas antes de la salida del vuelo, en el caso de vuelos nacionales, y tres horas antes, cuando el vuelo sea internacional.





desplazamiento pueden no ser compensados por el precio del servicio de transporte terrestre.

De la información mostrada hasta ahora se puede concluir que si se toma en cuenta las características que diferencian el TARP del autotransporte (distancia y tiempo requerido), éste último no cuenta con sustitutos cercanos del lado de la demanda, puesto que: **i)** las estadísticas indican que las preferencias de los usuarios muestran que el modo de transporte más utilizado en México para viajes de corta distancia es el provisto por el auto transporte de pasajeros, **ii)** que el TARP se caracterizó por la concentración de rutas desde o hacia la Ciudad de México, y **iii)** que puede resultar atractivo para los usuarios por usar el modo de TRANSPORTE AÉREO para viajes de largas distancias, toda vez que representan nichos de mercados distintos a los atendidos por otros modos de transporte (por ejemplo el transporte marítimo no es una opción desde la zona metropolitana del valle de México en virtud de que no existen puertos en los alrededores), puesto que los beneficios que proporciona el ahorro en tiempo de desplazamiento son significativos, de al menos una hora en destinos cercanos a la Ciudad de México.

X.1.2. Características de la oferta del TARP

Existen factores que limitan la entrada de oferentes al mercado del TARP, entre ellos están, las inversiones en flota, la inversión en tierra para abrir una ruta determinada (inclusive publicidad), la necesidad de contar con algún tipo de concesión o permiso, las obligaciones que derivan el cumplimiento de la concesión o permiso (como el registro y modificación ante la SECRETARÍA de itinerarios a operar de rutas), la posibilidad de la explotación de las rutas internacionales que dependen de acuerdos bilaterales entre México y otros países, y las facilidades para el ingreso de nuevos oferentes derivadas de la capacidad del AEROPUERTO.

X.1.2.1. Inversiones en flota y en tierra para una ruta

Respecto a la inversión en flota, el gasto en aeronaves constituye una de los principales elementos de la inversión fija bruta de las aerolíneas y la selección de las mismas es una decisión estratégica relevante en función al modelo de negocio que se piense desarrollar. El mercado de compra y venta de aeronaves impone restricciones a la inversión en flota que van más allá del tiempo de entrega de los equipos, el cual va en promedio entre dos y tres años. Los fabricantes de aeronaves requieren de los TRANSPORTISTAS AÉREOS información relativa a su capacidad económica, las condiciones del mercado de TRANSPORTE AÉREO en el cual operará la aeronave, entre otros. Asimismo, los fabricantes suelen analizar el efecto que tendrá, en los participantes del mercado, la venta de una nueva aeronave.⁷⁷⁵ lo cual genera limitaciones para nuevos entrantes en los mercados de TRANSPORTE AÉREO.

Otra alternativa para los oferentes del TRANSPORTE AÉREO de pasajeros, es el uso de aeronaves existentes en el mercado a través de la renta de aeronaves o de la compra de equipos usados. Sin

⁷⁷⁵ Folio 0004055 del EXPEDIENTE.



embargo, estas alternativas resultan en limitaciones para el TRANSPORTISTA AÉREO, puesto que no existe garantía de que el equipo obtenido sea adecuado para la operación de la aerolínea y, en consecuencia, se generen otros gastos como los de mantenimiento y adecuación de aeronaves.⁷⁷⁶

Otros conceptos de inversión no relativos a la inversión en flota, pero que sí tienen efecto en las decisiones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, son las inversiones en tierra necesarias para abrir una nueva ruta con origen, escala o destino en el AEROPUERTO. En este sentido, dichas inversiones se destinan a la compra de mobiliario y equipo; infraestructura de sistemas y comunicaciones; publicidad; permisos y otros requerimientos específicos que cada aeropuerto de destino u origen solicitan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.⁷⁷⁷

X.1.2.2. Autorizaciones para ofertar servicios de TRANSPORTE AÉREO y explotación de rutas internacionales según acuerdos bilaterales

En el caso de las autorizaciones necesarias para ofertar servicios de TRANSPORTE AÉREO, destaca que para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular se requiere de una concesión,⁷⁷⁸ y para prestar el servicio público de transporte aéreo internacional regular se requiere de un permiso.⁷⁷⁹ Ambas autorizaciones son otorgadas y modificadas por la SECRETARÍA.⁷⁸⁰ La concesión le permite al poseedor prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, siempre que éste cuente con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la SECRETARÍA.⁷⁸¹

Al respecto, destaca el caso de INTERJET, al cual se le condicionó el otorgamiento de su título de concesión el ocho de agosto de dos mil cinco, a efecto de que éste operara en el AIT. Lo anterior, bajo el argumento de que el AEROPUERTO se encontraba altamente saturado.⁷⁸²

Las autorizaciones para operar rutas internacionales deben ser solicitadas a la SECRETARÍA, en el caso de los permisos otorgados a personas morales mexicanas para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular y sólo se otorgan a personas que cuenten con concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular, y se otorgan conforme a los convenios que firme el Estado Mexicano con los países hacia el cual se opere la ruta.⁷⁸³ En el caso de los permisionarios del servicio público de transporte aéreo internacional regular hacia y desde

⁷⁷⁶ A manera de ejemplo podemos ubicar a INTERJET, quien manifiesta la compra de aeronaves para iniciar operaciones en el AIT, a las cuales tuvo que realizarles adecuaciones y servicios de mantenimiento. Folio 0004055 del EXPEDIENTE.

⁷⁷⁷ Folios 0005452, 0004086 y 0004087 del EXPEDIENTE.

⁷⁷⁸ Artículo 9 de la LAC.

⁷⁷⁹ Artículo 11 de la LAC.

⁷⁸⁰ Artículo 6 de la LAC.

⁷⁸¹ Artículo 9 de la LAC.

⁷⁸² Folios 0004063 y 0004064 del EXPEDIENTE.

⁷⁸³ Artículo 20 de la LAC. Adicionalmente, el artículo establece que las rutas sólo podrán comercializarse hasta que sean aprobadas, y deberán ser operadas dentro de ciento ochenta días, de tal forma que en caso de no operarse éstas se darán por canceladas.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

territorio mexicano se les otorgan los permisos de operar conforme a los convenios bilaterales,⁷⁸⁴ sin posibilidad de realizar labores de cabotaje.⁷⁸⁵

Por su parte, en relación a la autorización de rutas nacionales la SECRETARÍA detalló que el procedimiento de autorización establecido en el artículo 21 de la RLAC, consiste en:⁷⁸⁶ i) el concesionario y/o permisionario presenta ante la DGAC una solicitud por escrito; ii) la DGAC revisa que las rutas sobre las cuales el AICM realizó las asignaciones de los horarios de despegue y aterrizaje estén debidamente autorizadas en sus concesiones y permisos, y que las frecuencias no sobrepasen a las autorizadas y que el equipo de vuelo sea el expresamente autorizado en sus concesiones y/o permisos, y iii) la DGAC toma nota de los horarios de operación previamente asignados por el AICM y procede a otorgar la autorización para la operación. De lo anterior se observó, que respecto de la autorización en rutas internacionales, las rutas nacionales no presentan dificultades significativas para su autorización.

X.1.2.3. Acceso y saturación del AEROPUERTO

Respecto al acceso al AEROPUERTO, la capacidad de éste para atender las solicitudes de aterrizaje y despegue; el despacho de aeronaves; permitir el tránsito de pasajeros, y la prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, es limitada. Por ello resulta relevante destacar que ante el incremento de la demanda por el servicio de TRANSPORTE AÉREO en ciertas horas del día, las restricciones de capacidad y la forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO dificultan que nuevos oferentes presten el servicio.

En este sentido, desde dos mil cinco la SECRETARÍA ha publicado en el DOF diversas declaratorias que han establecido que en el AEROPUERTO existen condiciones de saturación en el campo aéreo en horas en particular.⁷⁸⁷ Estas declaratorias establecen que en determinadas horas, las operaciones en el campo aéreo rebasan el número máximo que puede ser atendido por hora, lo cual específicamente se da en los horarios de las 07:00 (siete) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.

Asimismo, del análisis de la información que obra en el EXPEDIENTE esta AUTORIDAD INVESTIGADORA ha identificado que en las diecisiete horas que abarcan las franjas de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas, se aglutina la mayor parte del tráfico que pasa por el AEROPUERTO, toda vez que durante este periodo pasó el 97.6% del total del tráfico aéreo en dos mil catorce.

⁷⁸⁴ Conforme al artículo 21 de la LAC.

⁷⁸⁵ Cabotaje se entiende como el servicio de TRANSPORTE AÉREO prestado por aerolíneas extranjeras que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional. Para mayores detalles ver anexo libertades del aire (*Anexo 2 del DICTAMEN*).

⁷⁸⁶ Folio 0025461 del EXPEDIENTE.

⁷⁸⁷ Folio 0000365 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

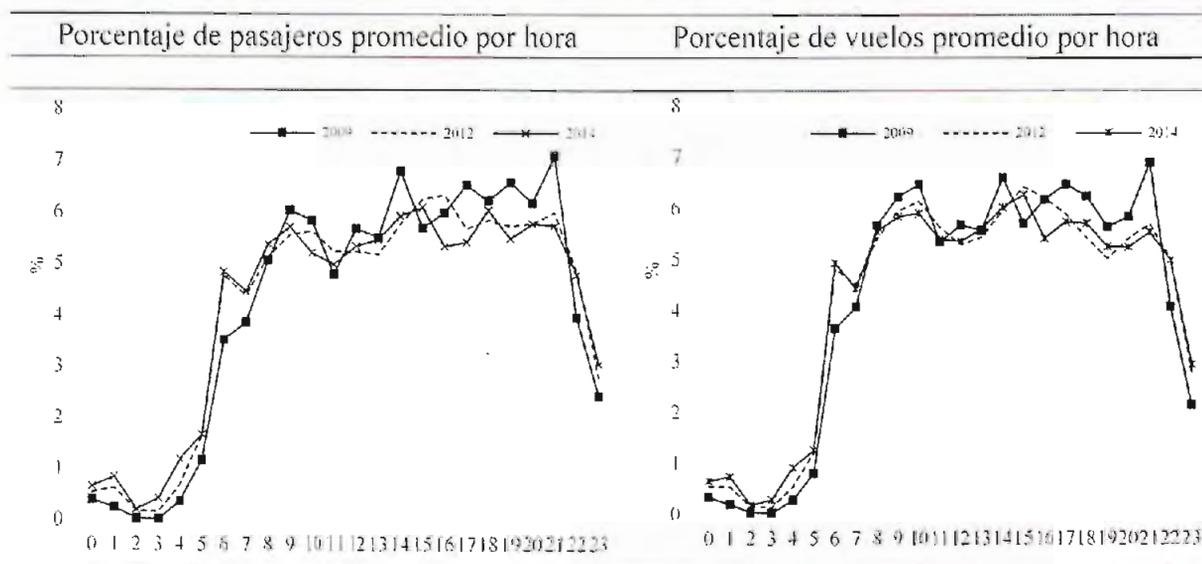
Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Debido a las condiciones de saturación del AEROPUERTO; a las condiciones de aglomeración de demanda y a la forma en que es administrado su acceso, a pesar de que los consumidores demanden el servicio público de TRANSPORTE AÉREO en horarios de saturación o de aglomeración de demanda y, por ende, pudieran aceptar incrementos en el precio de los servicios, dicha demanda no será atendida aunque en casos de lealtad a la marca o alta disponibilidad a pagar pudiera no reducir la demanda. A continuación se muestra una gráfica con la distribución del porcentaje de pasajeros y vuelos operados promedio por hora en los años dos mil nueve, dos mil doce y dos mil catorce.⁷⁸⁸

Pasajeros y vuelos promedio por hora en el AEROPUERTO del TARP en rutas nacionales e internaciones, dos mil nueve, dos mil doce y dos mil catorce⁷⁸⁹



Lo anterior significa que la demanda del TARP se incrementa considerablemente entre las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas. En cuanto al número de pasajeros del TARP, en dicha franja horaria comprendida se concentró el 94.98% del total de pasajeros en el año dos mil nueve. A la vez, éste se redujo hasta el 91.7% del total de pasajeros en dos mil catorce. Por lo que hace al número de vuelos operados, dicha franja concentró el 95.89% del total de vuelos en dos mil nueve, porcentaje que disminuyó a 92.71% en dos mil catorce. Lo anterior significa que la franja de mayor concentración de demanda se observa en la franja comprendida entre las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas, lo cual refleja el poco atractivo o necesidad para viajeros de iniciar o terminar un vuelo en el AEROPUERTO fuera de este rango de

⁷⁸⁸ Se omiten los años dos mil diez, dos mil once y dos mil trece con el objeto facilitar el análisis.

⁷⁸⁹ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y folios 0021771 y 0021772 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

tiempo lo que limita la sustituibilidad de demanda de esos horarios con los de alta aglomeración de demanda. Al respecto, de los horarios que consideran con mayor congestión en el AEROPUERTO, la mayor parte de las aerolíneas coincide con que estos corresponden con un subconjunto del comprendido por la franja horaria de 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.⁷⁹⁰

En relación con el efecto de cómo se ha administrado la saturación, en el EXPEDIENTE obran diversas manifestaciones de TRANSPORTISTAS AÉREOS referentes a como les afectan las condiciones de saturación del AEROPUERTO. De lo anterior, se observa que para los TRANSPORTISTAS AÉREOS: i) se ha visto limitada su operación;⁷⁹¹ ii) no existe disponibilidad de horarios de aterrizaje y despegue para efecto de abrir otra ruta que contemple al AEROPUERTO;⁷⁹² iii) afecta la planificación de apertura de nuevas rutas;⁷⁹³ iv) pone en riesgo el cumplimiento de horarios de aterrizaje y despegue,⁷⁹⁴ y v) se limita el éxito de nuevas operaciones tanto nacionales como internacionales.⁷⁹⁵

Debido a las condiciones de aglomeración de demanda en las franjas horarios de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas en el AEROPUERTO, a pesar de que los consumidores demanden el servicio público de TRANSPORTE AÉREO en horarios dentro de esta franja horaria y, por ende, pudieran aceptar incrementos en el precio de los servicios por efecto del incremento de demanda, dicha demanda no puede ser atendida. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS, en cambio, solo pueden desviar capacidad de una ruta a otra dentro de una misma franja horaria, pero sin que ello signifique nueva oferta disponible en la franja horaria de aglomeración de demanda. En suma, la oferta total del servicio de transporte aéreo de pasajeros desde el AEROPUERTO no se incrementa solo se redistribuye entre rutas.

Desde la perspectiva de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, dichas franjas horarias son de su interés, puesto que la operación de vuelos dentro de ésta no resulta sustituible por otra franja fuera del horario saturado. De esta forma el servicio del TARP en franjas horarias de mayor aglomeración de demanda no tiene sustitutos por otras franjas horarias sin aglomeración de demanda. Lo anterior en razón de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen alternativas para superar la limitación dada por acumulación de demanda en el segmento del día, puesto que es de su interés prestar el TARP en la hora de mayor aglomeración de demanda.

X.1.2.4. Sustitución derivada de la conectividad e interconexión

Existe la posibilidad de que tanto para los TRANSPORTISTAS AÉREOS como para los usuarios de los servicios que estas prestan, resulte indistinto el uso de dos o más aeropuertos ubicados a corta

⁷⁹⁰ Folios 0005514, 0005515, 0004121 y 0021827 del EXPEDIENTE.

⁷⁹¹ Folio 0005537 y 0005538 del EXPEDIENTE.

⁷⁹² Folio 0005949 del EXPEDIENTE.

⁷⁹³ Folio 0004085 del EXPEDIENTE.

⁷⁹⁴ Folio 0021836 del EXPEDIENTE.

⁷⁹⁵ Folio 0003325 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

distancia. No obstante, en el caso de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, su elección está ampliamente determinada por la decisión de los usuarios, puesto que la demanda del TARP por utilizar la infraestructura de un aeropuerto es una demanda derivada de las preferencias de los pasajeros. Es decir, que la decisión de un TRANSPORTISTA AÉREO de proveer un servicio en determinado lugar, está sujeto a que el usuario de dicho servicio utilice dicho servicio en ese lugar.

En este sentido, para que un TRANSPORTISTA AÉREO prefiera el uso de un aeropuerto respecto de otro, considerará factores específicos como la disponibilidad, características y ubicación de la infraestructura; la cercanía a otros centros de demanda; los costos de operar dicho aeropuerto; la disponibilidad en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue; y otros servicios necesarios en cada aeropuerto. Sin embargo, la preferencia por el uso de un aeropuerto también dependerá de las características del modelo de negocio de cada aerolínea, ya sea un modelo de negocio de interconexión (o “*hub and spoke*”) o un modelo de negocio de viajeros punto a punto (o “*spoke and spoke*”).

Es decir, en el caso del modelo “*hub and spoke*”, las aerolíneas prefieren concentrar un importante número de sus operaciones en un aeropuerto *hub*, a fin de concentrar un volumen elevado de demanda en un punto a fin de poder conectarlos, mediante vuelos directos, a las demás ciudades atendidas. Un aeropuerto será más atractivo para ser desarrollado como *hub* de una red, en la medida en que dicho aeropuerto se ubique en la proximidad de un centro de demanda importante, como es el caso del AEROPUERTO. Por otro lado, en el modelo punto a punto, las aerolíneas conectan cada una de las ciudades que atienden a través de vuelos directos entre éstas.

En este sentido, la industria de la aviación, en general, está caracterizada por externalidades de red, en el sentido en que los costos e ingresos involucrados en el TARP en diferentes rutas interconectadas son interdependientes. En la industria de aviación se presentan las siguientes externalidades de red: economías de escala, economías de alcance y economías de densidad.

Dichas externalidades se pueden originar tanto del lado de la demanda (consumo) como del lado de la oferta (producción). Por el lado de la demanda se generan beneficios positivos principalmente en términos de tiempos de espera, documentación y tarifas más bajas. Respecto a las economías de escala, del lado de la oferta, existen cuando el costo promedio de producción decrece con el aumento de unidades producidas. En el caso de la industria de la aviación, usando aeronaves más grandes con más asientos, se reduce el costo por pasajero y distancia recorrida.

En cuanto a las economías de alcance, por el lado de la oferta, surgen de transportar pasajeros y carga en el mismo vuelo, o de operar varias rutas interconectadas. Con esto, los costos derivados de los servicios por la misma empresa son más bajos que cuando dos destinos son atendidos por aerolíneas de forma separada.

En lo concerniente a las economías de densidad, la aerolínea puede implementar una ruta con alta frecuencia de vuelos, con lo cual buscará incrementar el volumen de pasajeros potenciales que puede atender desde una misma infraestructura para así reducir sus costos medios por pasajero y con lo cual se podría incentivar incrementos en la demanda. De esta forma, la alta frecuencia de



vuelos puede ser soportada costos menores. En este sentido, externalidades de red se presentan en cualquiera de los dos modelos de negocio: “hub and spoke” y punto a punto.

X.1.2.5. Conectividad en los aeropuertos en el país

Del total de aeropuertos en el país, el AEROPUERTO es el único que opera bajo declaratorias de saturación, por lo que ninguno de los otros aeropuertos tiene limitaciones similares a las del AICM para otorgar horarios de aterrizaje y despegue que estén por encima de su capacidad.⁷⁹⁶ De todos los aeropuertos en territorio nacional, el AIT es el más cercano al AEROPUERTO, pues está ubicado a tan sólo cuarenta y tres kilómetros de la zona poniente de la Ciudad de México.

La gráfica “Total de destinos atendidos desde aeropuertos seleccionados en rutas nacionales y rutas internacionales” de la *Sección VIII.1.1.3.2* del DICTAMEN, muestra el estado de la red aérea⁷⁹⁷ de los aeropuertos más importantes del país que se ubican en las ciudades de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey, Tijuana y Toluca.⁷⁹⁸ De acuerdo con la información mostrada, la conectividad de los aeropuertos, entendida como el número de rutas nacionales e internacionales atendidas desde un aeropuerto, fue mayor en los aeropuertos [REDACTED]

*

No obstante, el número de rutas atendidas desde Cancún crecieron cerca de [*] entre enero de dos mil nueve y diciembre de dos mil catorce, de las cuales [*] correspondieron a destinos internacionales en diciembre de dos mil catorce. Caso contrario, en el periodo de enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce, las rutas desde y hacia la Ciudad de México no mostraron cambio alguno en su número, es decir no hubo una expansión en la red atendida desde el AEROPUERTO independientemente el TRANSPORTISTA AÉREO. Adicionalmente, dichas rutas estuvieron compuestas en un [*] por rutas nacionales.⁷⁹⁹

Respecto de estos aeropuertos, el AIT mostró menos conexiones para el periodo comprendido entre enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce ([*] destinos en total para este último año). Incluso, desde dos mil nueve se mostraron disminuciones significativas en el número de conexiones, aproximadamente en un [*]. Asimismo, en el EXPEDIENTE obra información que indica que los casi [*] de pasajeros que arribaron al AEROPUERTO en dos mil catorce equivalen a [*] veces el número de pasajeros que arribaron al AIT.⁸⁰⁰

Tomando como referencia sólo los aeropuertos de la Ciudad de México, Cancún y Toluca, se pudo observar que la mayoría de los pasajeros que arribaron a dichos aeropuertos, tanto de origen nacional como de internacional, no realizaron ninguna conexión adicional posterior a su llegada,

⁷⁹⁶ Para tales efectos, se debe considerar la LA y el RLA como dichas disposiciones.

⁷⁹⁷ Se entiende por red aérea a la estructura aeropuertos y rutas.

⁷⁹⁸ Es de destacar que todos, excepto el aeropuerto ubicado en Toluca, fueron los aeropuertos más importantes del país.

⁷⁹⁹ Folio 0025058 del EXPEDIENTE.

⁸⁰⁰ Folio 0025062 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

por lo que dichos aeropuertos fungieron como su destino final. En particular, * % de los pasajeros que arribaron a Cancún realizaron algún tipo de conexión, * % de los que llegaron al AEROPUERTO siguieron a otro destino, y * % de los pasajeros en Toluca realizaron alguna conexión.⁸⁰¹ Lo anterior, permite afirmar que la red aérea del país tenga centralidad⁸⁰² en un solo nodo, el AEROPUERTO y que el resto de los aeropuertos en el país no ofrecen los mismos servicios de interconexión.

Por lo anterior se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS buscan establecerse en aeropuertos que ofrecen el mayor número de conexiones posibles para sus pasajeros y para otros vuelos de su propia red. Esto con el objeto de sacar el mayor provecho a las externalidades de red presentes en los modelos de negocio "hub and spoke" y punto a punto. Es por lo mencionado que resulta inviable para los prestadores del TARP ver ventajas en operar desde el AIT, respecto de operar en el AEROPUERTO, no obstante que el AIT es el más cercano a la Ciudad de México.

Por otro lado, desde el punto de vista de los pasajeros resulta indistinto usar dos aeropuertos ubicados a corta distancia, si estos ofrecen al usuario las mismas características y condiciones de conectividad, frecuencia de vuelos, destinos, infraestructura de accesos, entre otros elementos relevantes para el usuario. Para el caso particular de la conectividad, ésta puede incentivarse, ya sea por precio o por variedad de destinos, en los consumidores por estrategias internas del prestador de los servicios de TRANSPORTE AÉREO o motivarse por decisiones de los propios consumidores para auto proveerse de la conectividad entre dos TRANSPORTISTAS AÉREOS.

En el primer caso, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que usan un modelo "hub and spoke", ven ventajas en incentivar a los consumidores para viajar haciendo uso únicamente de sus vuelos (es decir interconectando dentro de su propia red), puesto que ofrecen múltiples destinos desde su aeropuerto hub; reducen el tiempo de interconexión de pasajeros al no tener que reclamar y documentar equipaje en cada escala, y reducen el riesgo de perder el tramo de viaje en conexión en caso de demora del tramo previo del viaje. De esta forma, transmiten a los consumidores la percepción de la existencia de posibles ventajas, y de mayor valor agregado para el usuario, derivada de conectarse a diferentes destinos, sin tener que hacer uso de más de un TRANSPORTISTA AÉREO.⁸⁰³ Es de destacar que del análisis de la información estadística que obra en el EXPEDIENTE, todos los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP (a excepción de uno) realizaron vuelos en conexión, información que se detalla más adelante en el DICTAMEN (ver *Sección de XI.5* del DICTAMEN).⁸⁰⁴

⁸⁰¹ Folio 0025062 del EXPEDIENTE.

⁸⁰² La centralidad, definida por la importancia del aeropuerto como punto de origen y destino, y como puntos de mayor conexión de la red aérea.

⁸⁰³ En ese sentido, se observa de las constancias que obran en el EXPEDIENTE que GRUPO AEROMÉXICO señaló que

*
Folios 0023065 y 0023066
del EXPEDIENTE

⁸⁰⁴ Folios 0025052 y 0025054 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Por su parte, desde la perspectiva de los usuarios también existen otros incentivos que hacen atractivo usar mecanismos de conexión basados en itinerarios con más de un operador involucrado. Es decir, que los pasajeros encuentren y busquen crear sus propias conexiones. Esto implica que el viajero pueda “alinear”, por sí mismo, el momento de llegada de un operador con tiempo razonable en relación al momento de salida de otro operador en un aeropuerto. En este sentido, la posibilidad de que un viajero interconecte dos vuelos de dos aerolíneas distintas se incrementa en la medida en que exista variedad de operadores en diversas franjas horarias que permita la compatibilidad de los itinerarios de los vuelos.

Resultan relevantes los casos en los que los consumidores buscan conexiones volando con TRANSPORTISTAS AÉREOS de bajo costo, puesto que esto les puede resultar más económico.

Así, desde la perspectiva tanto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS como de los consumidores, el AIT, siendo el aeropuerto más cercano a la Ciudad de México, no resulta atractivo para operar en él. Para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, el AIT no ofrece las mismas condiciones de conectividad que permiten desarrollar y explotar las ventajas derivadas de las economías de red, mismas que sí ofrece el AEROPUERTO. Para los consumidores no resulta atractivo acudir al AIT en vez de acudir al AEROPUERTO, puesto que la conectividad es limitada en el AIT.

X.1.3. Restricciones normativas en el servicio del TARP

El servicio público de TRANSPORTE AÉREO, es aquel que se ofrece de manera general.⁸⁰⁵ Este servicio puede ser prestado en rutas nacionales o internacionales; de forma regular o no regular, y para pasajeros, carga o correo, o combinación de estos.⁸⁰⁶ El servicio público de transporte aéreo nacional o internacional regular ya sea de TARP carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a concesión o permiso y a las rutas nacionales e internacionales, los itinerarios y las frecuencias fijas, entre otros requisitos.⁸⁰⁷

Para el consumidor y/o para el TRANSPORTISTA AÉREO no resulta sustituto alguno de los otros servicios de transporte aéreo previstos en la normatividad, puesto que: i) el servicio de transporte aéreo privado, tanto comercial como no comercial, está en términos generales, limitado a la renta de aeronaves para propósitos comerciales y recreativos, y ii) el servicio público de transporte aéreo nacional no regular y el servicio público de transporte aéreo internacional no regular, a pesar de estar destinado al transporte de pasajeros, éste no están sujetos a itinerarios y frecuencias fijas.

⁸⁰⁵ En términos de lo establecido en la fracción XIV del artículo 2 y artículo 18 de la LAC.

⁸⁰⁶ Artículo 18 de la LAC.

⁸⁰⁷ Artículo 3 y 5 del RLAC.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

El TARP también se ve limitado en rutas internacionales, puesto que en el CONVENIO DE CHICAGO⁸⁰⁸ y su resultado final plasmado en el Acta Final del CONVENIO DE CHICAGO,⁸⁰⁹ se establece las libertades aéreas o derechos reconocidos entre los Estados parte para realizar sobrevuelos y escalas en el territorio de otros Estados⁸¹⁰. Dichas libertades están reservadas para otorgarlas a través de convenios bilaterales que deberán negociarse caso por caso entre Estados.

En este sentido, México tiene diversos convenios bilaterales sobre derechos de tráfico aéreo vigentes suscritos con diferentes Estados. México tiene firmados convenios con treinta diferentes Estados que consideran como origen o destino a la Ciudad de México.⁸¹¹ De esta forma, un TRANSPORTISTA AÉREO nacional o extranjero, no puede iniciar operaciones en rutas internacionales que consideren como origen, destino o escala al AEROPUERTO sin antes contar con una autorización expresa de las autoridades respectivas acorde a las libertades del aire convenidas.

Por los elementos analizados, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el servicio objeto del análisis de los efectos anticompetitivos derivados de la existencia del INSUMO ESENCIAL, desde la perspectiva de los consumidores, de acuerdo con la regulación aplicable y conforme a las libertades del aire, es el que se compone por los siguientes servicios: i) servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros y ii) servicio público de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, provisto por empresas nacionales y extranjeras. Lo anterior, puesto que para el consumidor no resulta sustituto alguno de los otros servicios de TRANSPORTE AÉREO, puesto que las otras modalidades de transporte están limitadas para operar en rutas internacionales y nacionales.

De los elementos antes señalados se concluye que el TARP en franjas horarias de mayor aglomeración de demanda no cuenta con sustitutos por el lado de la demanda ni de la oferta, toda vez que el servicio respecto del cual se analizan los efectos anticompetitivos, se caracteriza de que:

- Por el lado de la demanda del TARP, existe preferencia de los consumidores por el uso del TRANSPORTE AÉREO respecto de otros modos de transporte, dado por un incremento en su uso, y, principalmente, por una pérdida del atractivo del uso del servicio de transporte terrestre en función a la distancia y el tiempo necesario en el recorrido el transporte aéreo;

⁸⁰⁸ Celebrado por el Gobierno de la República el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, y ratificado por el Senado de la República el treinta y uno de diciembre de mil novecientos cuarenta y cinco y publicado en el DOF el doce de septiembre de mil novecientos cuarenta y seis.

⁸⁰⁹ De la cual destacan los anexos de "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales", publicado en el DOF el doce de septiembre de mil novecientos cuarenta y seis, y "Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional", celebrado por el Ejecutivo Federal el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro junto con el CONVENIO DE CHICAGO, pero no fue ratificado por el Senado y, consecuentemente, jamás fue publicado en el DOF. Sin embargo, diversos criterios considerados en este último han sido tomados en cuenta por México como una especie de *modelo* para la celebración de sus acuerdos bilaterales sobre derechos de tránsito aéreo.

⁸¹⁰ Hoy en día existen nueve libertades aéreas, de las cuáles sólo las primeras cinco se encuentran contempladas por el CONVENIO DE CHICAGO, mientras que las restantes han surgido de los diversos tratados bilaterales. Folio 0026139 a 0026141 del EXPEDIENTE.

⁸¹¹ Folio 0023673 del EXPEDIENTE.



- Por el lado de la oferta del TARP, a pesar de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS cuenten con la concesión o permiso necesarios, éstos no pueden desplazar sus oferta de servicios de una franja horaria con baja demanda por una con gran aglomeración de demanda, esto en base a que el AICM declaró que no hay asignaciones de horarios más allá de la capacidad del AEROPUERTO de cincuenta y ocho operaciones por hora;
- Desde la perspectiva tanto de las aerolíneas como de los consumidores, ningún otro aeropuerto representa un sustituto para el TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO, ni por su cercanía a la Ciudad de México, ni por su conectividad;
- Existen restricciones normativas que definen al TARP y limitan su prestación en rutas internacionales.

X.2. Efectos anticompetitivos en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO

En este apartado se analizarán los efectos anticompetitivos que preliminarmente se han detectado a partir del análisis en el MERCADO INVESTIGADO y que son generados por la forma en que se da acceso al INSUMO ESENCIAL y la forma en cómo se provee su acceso, específicamente el análisis se realiza en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con mayor aglomeración de demanda en el AEROPUERTO, por las razones antes expuestas.

X.2.1. Efectos anticompetitivos derivados de la forma en que los TRANSPORTISTAS AÉREOS hacen uso del INSUMO ESENCIAL

La competencia dentro de un mercado puede verse debilitada, generando efectos anticompetitivos, cuando en éste se observa una alta concentración y el o los participantes son capaces de influir en los resultados del mercado y otros aspectos importantes de la competencia sin que pueda ser contrarrestado por otros participantes. A falta de un mecanismo eficiente para administrar el acceso al INSUMO ESENCIAL un TRANSPORTISTA AÉREO tiene la capacidad de realizar acciones como las de cobrar elevadas tarifas en horarios saturados y/o restringir la oferta propia y de sus competidores. Acciones que no pueden ser contrarrestadas efectivamente por los TRANSPORTISTAS AÉREOS lo cual puede generar efectos anticompetitivos como se concluye en la *Sección X.2.3* del DICTAMEN.

X.2.1.1. Participación de mercado

Con base en la información contenida en el EXPEDIENTE⁸¹² se concluyó que en el periodo comprendido entre enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce, sesenta y ocho TRANSPORTISTAS AÉREOS participaron en el mercado del TARP proveyendo servicios en franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Cabe aclarar que no para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS mencionados se reportaron actividades en todo el periodo, cuarenta y

⁸¹² Folios 0016742, 0021771 y 0021772 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

tres de las sesenta y ocho aerolíneas mostraron tener al menos un vuelo en cada uno de los años entre dos mil nueve y dos mil catorce.⁸¹³

Como se mencionó en la *Sección VI.2* del DICTAMEN, durante el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce, se identifican dos grupos de interés económico en la prestación del TARP: i) GRUPO AEROMÉXICO, integrado por los TRANSPORTISTAS AÉREOS AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT; y ii) GRUPO MEXICANA, conformado por los TRANSPORTISTAS AÉREOS MEXICANA CLICK y MEXICANA LINK, empresas que suspendieron la totalidad de sus operaciones el veintiocho de agosto de dos mil diez;⁸¹⁴ por lo cual el número de participantes en el mercado se redujo a sesenta y seis TRANSPORTISTAS AÉREOS.

A continuación se presenta el análisis de la participación de mercado⁸¹⁵ por vuelos y pasajeros para los seis principales TRANSPORTISTAS AÉREOS.⁸¹⁶ Dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS realizaron el 87.05% del total de vuelos operados en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO durante todo el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce.

| Año | Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda ⁸¹⁷ | | | | | |
|--------------------|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Vuelos | | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 37.1% | 44.1% | 50.9% | 50.3% | 48.3% | 46.9% |
| AEROMEXICO | 18.4% | 20.3% | 23.9% | 22.1% | 21.4% | 19.1% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 18.7% | 23.8% | 27.0% | 28.2% | 26.9% | 27.8% |
| INTERJET | 5.3% | 7.8% | 14.4% | 16.2% | 19.0% | 20.4% |
| VOLARIS | | 0.7% | 4.7% | 7.0% | 7.4% | 7.8% |
| VIVAEROBUS | | 0.8% | 4.1% | 3.6% | 3.6% | 3.5% |
| AEROMAR | 9.1% | 9.5% | 9.6% | 8.0% | 7.9% | 7.6% |
| MAGNICHARTERS | 1.2% | 1.4% | 1.5% | 1.5% | 1.2% | 1.6% |
| GRUPO MEXICANA | 34.1% | 24.2% | | | | |
| Los demás | 10.5% | 7.6% | 9.0% | 6.8% | 6.2% | 5.8% |

⁸¹³ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁸¹⁴ Folio 0000024 del EXPEDIENTE.

⁸¹⁵ El resultado no cambia sustancialmente si se considera toda la franja horaria toda vez que en la franja saturada se concentra el noventa y siete por ciento de las operaciones del TARP.

⁸¹⁶ Dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS son: GRUPO AEROMÉXICO, INTERJET, GRUPO MEXICANA, VOLARIS, VIVAEROBUS y AEROMAR.

⁸¹⁷ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*). Las cifras no suman 100% por redondeo.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | | | |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| AMERICAN | 1.5% | 1.8% | 2.4% | 2.1% | 2.1% | 1.9% |
| DELTA | 0.9% | 1.4% | 1.8% | 1.5% | 1.4% | 1.6% |
| UNITED | 0.4% | 0.7% | 1.7% | 3.0% | 3.0% | 2.9% |

| Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda ⁸¹⁸ | | | | | | |
|---|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Año | Pasajeros | | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 33.3% | 39.6% | 44.8% | 42.1% | 41.0% | 42.8% |
| AEROMÉXICO | 22.3% | 25.6% | 29.2% | 26.2% | 24.8% | 23.6% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 11.0% | 14.0% | 15.6% | 15.9% | 16.2% | 19.2% |
| INTERJET | 7.3% | 11.3% | 20.1% | 21.4% | 23.7% | 22.2% |
| VOLARIS | | 0.8% | 5.9% | 9.6% | 10.1% | 10.4% |
| VIVA AEROBUS | | 1.2% | 4.8% | 4.6% | 4.6% | 4.6% |
| AEROMAR | 2.1% | 2.4% | 2.3% | 1.9% | 1.7% | 1.7% |
| MAGNICHARTERS | 1.5% | 1.9% | 1.9% | 1.8% | 1.4% | 1.9% |
| GRUPO MEXICANA | 35.8% | 24.4% | | | | |
| Los demás | 15.7% | 13.0% | 13.2% | 10.8% | 10.1% | 9.2% |
| AMERICAN | 2.1% | 2.4% | 3.0% | 2.8% | 2.6% | 2.2% |
| DELTA | 1.5% | 2.2% | 2.2% | 1.9% | 1.9% | 2.1% |
| UNITED | 0.7% | 0.9% | 1.7% | 3.0% | 2.9% | 2.9% |

De acuerdo con la información descrita, GRUPO AEROMÉXICO mostró la mayor participación en el mercado en el AEROPUERTO, medida tanto por número de vuelos como por número de pasajeros, durante todo el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce. Para los años dos mil nueve y dos mil diez, el mayor competidor de GRUPO AEROMÉXICO fue GRUPO MEXICANA, de tal forma que para el año dos mil nueve ambos TRANSPORTISTAS AÉREOS mostraron participaciones de mercado similares. Entre ambos TRANSPORTISTAS AÉREOS, ostentaron cerca del 70% del mercado.

Posterior a la salida del mercado de GRUPO MEXICANA en agosto de dos mil diez,⁸¹⁹ se registró un incremento en la participación del GRUPO AEROMÉXICO entre los años dos mil diez y dos mil

⁸¹⁸ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*). Las cifras no suman 100% por redondeo.

⁸¹⁹ Folio 0000024 del EXPEDIENTE.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

catorce. Por su parte, también se observa que TRANSPORTISTAS AÉREOS como INTERJET, VOLARIS y VIVAAEROBUS, iniciaron un proceso de rápido crecimiento en su participación de mercado. Es de destacar que visto por el número de pasajeros, INTERJET casi duplicó su participación de mercado entre dos mil diez y dos mil catorce, lo que la posicionó como el rival más cercano de GRUPO AEROMÉXICO. En otro caso similar se puede ubicar a VOLARIS y VIVAAEROBUS, quienes mostraron crecimientos importantes en su participación de mercado, aunque no los posiciona cerca de los dos operadores más grandes del mercado en dos mil catorce: GRUPO AEROMÉXICO e INTERJET.

El aumento de la participación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS descritas fue únicamente posible por la utilización de los horarios que GRUPO MEXICANA liberó tras el cese de sus operaciones. Para dos mil nueve GRUPO MEXICANA realizó poco más de noventa y siete mil trescientos vuelos, los cuales equivalían al 34.1% del total de los vuelos operados en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Para el momento previo a su salida del mercado, GRUPO MEXICANA, operó el 34.59% de los vuelos del mercado.

Pasados dos años de la salida del mercado de GRUPO MEXICANA, la participación en el total de vuelos del TARP en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas de GRUPO AEROMÉXICO se incrementó de 37.1% en dos mil nueve a 50.9% en dos mil once. En un caso similar, INTERJET, incrementó su participación de 5.3% en dos mil nueve a 14.4% en dos mil once. Asimismo, dicha salida del mercado permitió el ingreso al mercado de VIVAAEROBUS y VOLARIS, quienes para dos mil once operaron el 4.1% y 4.7% de los vuelos en el mercado, respectivamente.⁸²⁰

De la evolución de la participación de mercado, también se puede observar que, desde el año dos mil doce, las participaciones de los cinco TRANSPORTISTAS AÉREOS más relevantes del mercado se han mantenido relativamente estables y que la suma de todas las participaciones de mercado de los TRANSPORTISTAS AÉREOS INTERJET, VOLARIS, VIVAAEROBUS y AEROMAR no equivalen a la participación de mercado de GRUPO AEROMÉXICO. Una posible explicación para tal hecho, es que el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, aunado a la condición actual de la aglomeración de demanda⁸²¹ en ciertas franjas horarias en el AEROPUERTO limitan el crecimiento de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la contestabilidad del mercado.

Por otro lado, en cuanto a la capacidad instalada,⁸²² esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el número de asientos y flota disponible para cada TRANSPORTISTA AÉREO mostró similitudes al de las participaciones de mercado (ver cuadro "Flota y número de asientos totales, dos mil catorce" de la *Sección X.2.1.4* del DICTAMEN).⁸²³ Así, en el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce los seis principales TRANSPORTISTAS AÉREOS incrementaron su flota y, por lo tanto, su capacidad

⁸²⁰ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).

⁸²¹ Como se señaló anteriormente, la franja horaria comprendida entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas es la que muestra mayor aglomeración de demanda.

⁸²² Medida como la suma del número de asientos de todas las aeronaves en flota.

⁸²³ Folios 0005492, 0005493, 0003303, 0026415, 0026423, 0005663, 0021812, 0023988, 0005655, 0004343 y 0005235 del EXPEDIENTE.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

instalada. Destaca, en este sentido, que [REDACTED] * el TRANSPORTISTA AÉREO con la mayor participación en el mercado en términos del número de vuelos, reportó el [REDACTED] * % de los asientos totales de la flota disponible, la cual es menor a su participación en la utilización del AEROPUERTO en términos de horarios asignados (48.6 %). Los competidores más cercanos fueron [REDACTED] *, con participaciones del [REDACTED] * respectivamente. No obstante, la suma de ambas participaciones no equivale a la sola participación de [REDACTED] *, para dicho periodo.

[REDACTED] * a pesar de ser el TRANSPORTISTA AÉREO con la mayor participación de mercado, mostró que en promedio sus aeronaves son las segundas más pequeñas, con un promedio de asientos por aeronave de [REDACTED] *.

Lo cual incide la capacidad potencial de ésta para incidir negativamente en la contestabilidad del mercado y la oferta disponible de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS en el AEROPUERTO, lo cual se detalla más adelante, puesto que las aeronaves de [REDACTED] * son de menor capacidad que la de sus competidores, junto a las restricciones de acceso al AEROPUERTO dadas por la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, y la mayor participación en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, limita las posibilidades de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan actuar para contrarrestar cualquier intento de ejercer o implementar acciones, en forma unilateral, de parte del agente con mayor participación en el TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO.

Aunado a lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la aglomeración de demanda en las franjas horarias de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas y la falta de mecanismos de mercado o más eficientes para determinar el acceso al INSUMO ESENCIAL, tiene efectos adversos en la oferta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS debido a que obra en las constancias del EXPEDIENTE que dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS manifestaron que i) se limita el crecimiento de la flota y de la oferta de las aerolíneas, con lo cual se generan afectaciones a los pasajeros;⁸²⁴ ii) se impide la apertura de nuevas rutas que contemplen al AEROPUERTO como origen y destino de la misma;⁸²⁵ iii) se afecta la planeación,⁸²⁶ y iv) se pone en riesgo el cumplimiento de los horarios asignados.⁸²⁷

A continuación se muestra un análisis del total de horarios de aterrizaje y despegue asignados a las aerolíneas en cada uno de los años de dos mil nueve a dos mil catorce.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸²⁴ Folio 0005537 y 0005538 del EXPEDIENTE.

⁸²⁵ Folios 0005949 y 0003317 del EXPEDIENTE.

⁸²⁶ Folio 0004085 del EXPEDIENTE.

⁸²⁷ Folio 0025504 del EXPEDIENTE.



| Participación en el total de horarios asignados en las franja de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas, dos mil nueve a dos mil catorce ⁸²⁸ | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Total | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |
| AEROMÉXICO | 24.90% | 23.45% | 16.77% | 14.15% | 15.66% | 21.26% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 13.49% | 14.86% | 16.56% | 18.10% | 19.52% | 27.34% |
| GRUPO AEROMÉXICO | 38.39% | 38.3% | 33.3% | 32.25% | 35.18% | 48.6% |
| INTERJET | 6.11% | 7.11% | 10.14% | 10.79% | 13.72% | 19.06% |
| GRUPO MEXICANA | 26.12% | 24.96% | 21%* | 20%* | 17%* | 0% |
| VOLARIS | 0 | 0.36% | 2.75% | 3.97% | 4.38% | 6.32% |
| VIVAAEROBUS | 0 | 0.51% | 2.39% | 1.94% | 2.39% | 3.56% |
| AEROMAR | 7.97% | 7.70% | 7.84% | 7.62% | 7.30% | 7.99% |
| AMERICAN | 1.48% | 1.27% | 1.74% | 2.00% | 1.96% | 1.85% |
| UNITED | 0.52% | 0.52% | 1.07% | 2.06% | 2.34% | 2.52% |
| DELTA | 1.12% | 1.31% | 1.74% | 1.70% | 1.65% | 1.42% |
| MAGNICHARTERS | 1.14% | 1.20% | 1.21% | 1.16% | 1.14% | 1.60% |
| Los demás | 17.15% | 16.75% | 16.70% | 16.15% | 13.07% | 7.09% |

La información que obra en el EXPEDIENTE señala que el orden de los TRANSPORTISTAS AÉREOS por su participación en el número total de horarios de aterrizaje y despegue mostró un comportamiento similar al orden respecto de sus participaciones de mercado medidas por número de pasajeros previamente descritas. En este sentido, GRUPO AEROMÉXICO ostentó la mayor participación en el número de asignaciones de horarios, un 48.6% del total en dos mil catorce. Para las aerolíneas INTERJET, VOLARIS y VIVAAEROBUS se mostró una participación del 19.06%, 6.32% y 3.56%, respectivamente. Es decir, aunado a la mayoritaria participación de mercado y considerando

⁸²⁸ Folio 0016742 de EXPEDIENTE.

* Nota: cabe mencionar que si bien GRUPO MEXICANA tenía horarios asignados, dicho horarios no fueron utilizados por dicho TRANSPORTISTA AEREO, puesto que éste dejó de realizar operaciones en dos mil diez. Por ello, el AICM asignó dichos horarios a otras TRANSPORTISTAS AÉREOS bajo la figura de temporales, tal y como se detalla en al Sección IX.1.2.5.2 del DICTAMEN.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

el número de pasajeros de GRUPO AEROMÉXICO, es el TRANSPORTISTA AÉREO que tiene la mayor participación en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

De acuerdo con la información mostrada en el cuadro "Participación en el total de horarios asignados en las franja de las 6:00 horas a las 22:59 horas, dos mil nueve a dos mil catorce", destaca que para GRUPO AEROMÉXICO:

- La participación en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO (48.6% en dos mil catorce, según se desprende de la información contenida en la tabla: "Participación en el total de horarios asignados en las franja de las 6:00 horas a las 22:59 horas, dos mil nueve a dos mil catorce") es mayor a su participación en el número de vuelos (46.9% en dos mil catorce)⁸²⁹; y
- La participación en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO (48.6% en dos mil catorce) es mayor a su participación en el número de pasajeros (42.4% en dos mil catorce⁸³⁰).

Estas diferencias en participaciones se explican porque, en proporción a los demás TRANSPORTISTAS AÉREOS, GRUPO AEROMÉXICO tiene asignado un mayor número de horarios de aterrizaje y despegue para utilizar el AEROPUERTO de los que efectivamente vuela; incumple en un gran porcentaje de horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD (como se muestra en la *Sección X.2.1.5* del DICTAMEN) , además, utiliza dichos horarios de aterrizaje y despegue para transportar a un menor número de pasajeros en promedio (ya sea por menores asientos ofertados o por menores factores de utilización de los aviones o por ambos factores, ver *sección X.2.1.4* del DICTAMEN).

En el mismo caso se encuentra AEROMAR al tener una participación de horarios asignados (7.99% en dos mil catorce) mayor a su participación en el número de vuelos realizados (7.6% en dos mil catorce⁸³¹) y mucho mayor a su participación en el número de pasajeros (1.7% en dos mil catorce⁸³²).

En contraste, para INTERJET la participación en la asignación de horarios en el AEROPUERTO (19.06% en dos mil catorce) es menor a su participación en el número de vuelos (20.4% en dos mil

⁸²⁹ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³⁰ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³¹ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³² Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

catorce⁸³³) y menor a su participación en el número de pasajeros (22.2% en dos mil catorce⁸³⁴). De forma similar, para VOLARIS la participación en la asignación de horarios en el AEROPUERTO (6.32% en dos mil catorce,) es menor a su participación en el número de vuelos (7.8% en dos mil catorce⁸³⁵) y menor a su participación en el número de pasajeros (10.4% en dos mil catorce⁸³⁶). Estas diferencias se explican, como se muestra más adelante, porque INTERJET y VOLARIS hacen un mayor uso en términos de pasajeros de sus asignaciones de horarios de temporada, respecto de, por ejemplo GRUPO AEROMÉXICO. Es decir, ambos TRANSPORTISTAS AÉREOS requieren de un menor número de asignaciones para operar sus vuelos.

X.2.1.2. Precios

Otra característica del mercado del TARP, es el mecanismo seguido por los TRANSPORTISTAS AÉREOS para establecer precios por sus servicios. De las constancias del EXPEDIENTE se observa que las aerolíneas determinan precios de sus vuelos considerando, entre otros elementos: i)

[Redacted text block]

*

⁸³⁷
y ⁸³⁸ ii)

⁸³⁵ y, cuando en la ruta no existe competencia, comparativos de precios con operadores terrestres para asegurar que dichos precios son competitivos.⁸⁴⁰ Es de destacar que GRUPO AEROMÉXICO, además de señalar algunos de los elementos antes descritos, manifestó que realiza revisión de [Redacted text block]

*

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸³³ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³⁴ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³⁵ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³⁶ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce".

⁸³⁷ Folio 0004094 y 0004095 del EXPEDIENTE.

⁸³⁸ Folio 0018701 del EXPEDIENTE.

⁸³⁹ Folio 0021806 del EXPEDIENTE.

⁸⁴⁰ Folio 0005661 al 0005662 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

[Redacted]

De los elementos antes señalados se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS revisan sus estructuras de costos para establecer precios o tarifas. Asimismo, manifestaron que resulta relevante considerar el precio de la competencia (otro TRANSPORTISTA AÉREO u otro transportista de otro modo de transporte) con el objeto de no perder competitividad o participación en el mercado.

Por otro lado, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la distribución del Yield⁸⁴² por aerolínea en el AEROPUERTO mostró que GRUPO AEROMÉXICO [Redacted]

[Redacted]

A continuación se muestra los indicadores de Yield y CASK para los años de dos mil nueve a dos mil catorce en el mercado de TARP en rutas nacionales.

| Yield y CASK promedio de TRANSPORTISTAS AÉREOS en el mercado de TARP en el AEROPUERTO, dos mil nueve a dos mil catorce para rutas nacionales (pesos de dos mil catorce) ⁸⁴³ | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-----------|------|
| Periodo | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2009-2014 | |
| | Yield | Cask | Yield | Cask | Yield | Cask | Yield | Cask | Yield | Cask | Yield | Cask | Yield | Cask |
| GRUPO AEROMÉXICO | [Redacted] | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | [Redacted] | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | [Redacted] | | | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | [Redacted] | | | | | | | | | | | | | |

La información mostrada anteriormente, señala que los Yield y Cask promedio cobrados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS difieren entre ellos. Sin embargo, una revisión detallada de la información por rutas nacionales señala que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, como AEROMAR y GRUPO AEROMÉXICO cobraron un Yield significativamente mayor en rutas de corta distancia desde el AEROPUERTO, el cual ascendió a [Redacted] mayor en promedio de dos mil nueve y dos mil catorce a su mar cercano competidor. No obstante que el Cask reportado para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS tiene un comportamiento similar a lo largo de la distancia involucrada en la ruta. Para mayores detalles a continuación se muestra los gráficos que ilustran lo señalado.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸⁴¹ Folio 0005466 al 0005467 del EXPEDIENTE.

⁸⁴² Este indicador resulta de la relación que guarda el ingreso (excluyendo aquellos ingresos por exceso de equipaje, entre otros) y los pasajeros por kilómetro, al cual se le puede interpretar como la tarifa o precio promedio por kilómetro.

⁸⁴³ Folios 0008226, 0022606, 0024852, 0027712 al 0027715 del EXPEDIENTE.





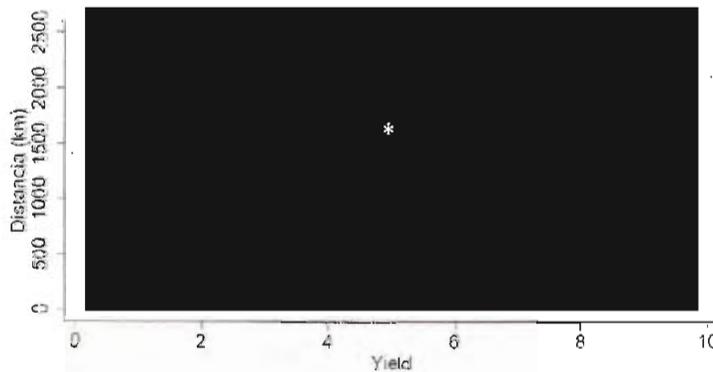
Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

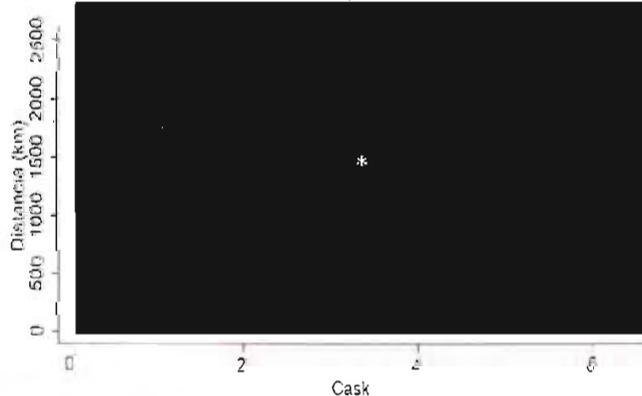
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Distribución de Yield y CASK de los Transportistas Aéreos por distancia de la rutas nacionales de o hacia el AEROPUERTO, dos mil catorce⁸⁴⁴

Distancia y Yield



Distancia y Cask



Un comparativo del Yield cobrado en función del número de competidores involucrados en rutas nacionales, como el que se muestra abajo, señala que * y * obtienen Yield superiores en todos los casos. En particular, se puede observar que * participó en * de las cuales en una es el único operador, en * compite con otro TRANSPORTISTA AEREO y en * compite con más de dos operadores. Destaca que el Yield obtenido en dichas rutas disminuye conforme se incrementa el número de participantes.

Este último hecho es una regularidad estadística para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, no obstante las diferencias en Yield entre operadores es significativa. De esta forma *

⁸⁴⁴ Folios 0008226, 0022606, 0024852 y 0027712 al 0027715 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Versión Pública



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

* y * son los TRANSPORTISTAS AÉREOS que reportan un indicador de *Yield* mayor respecto de los demás.

Más aún es de destacar que en los casos en que existen solo dos operadores en la ruta, todas la rutas involucradas siempre incluyen a * no obstante sólo las rutas que comparte * y * se obtiene un *Yield* más alto respecto de las demás combinaciones de operadores: *

*
*

| Yield distribuido por rutas nacionales y número de participantes, dos mil catorce ⁸⁴⁵ | | | | |
|--|-------|---|-------------------------|-----------------------------------|
| Aerolínea | Rutas | Número de competidores por ruta y Yield | | |
| | | Rutas sin competidores | Rutas con un competidor | Rutas con más de dos competidores |
| GRUPO AEROMÉXICO | | * | | |
| AEROMAR | | * | | |
| INTERJET | | * | | |
| VOLARIS | | * | | |

Con base en el cuadro anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA concluye que * cobra tarifas por kilómetro volado constantemente superiores a las de sus competidores más cercanos, a pesar de que el competidor más cercano de * reportó costos similares: inclusive a lo largo del periodo podemos observar que sus costos tienden a converger, hasta que en dos mil catorce la relación se invierte.⁸⁴⁶ Asimismo, se observó que el *Yield* disminuye hasta en un 33.9 % conforme se incrementa el número de participantes de dos a tres en una ruta nacional.

Comparando los niveles de *Yield* con las participaciones de mercado acorde al número de vuelos operados, se desprende que * es el TRANSPORTISTA AÉREO que más cobra por kilómetro volado pero sus participaciones se mantienen sin cambios. * es el segundo

⁸⁴⁵ Para considerar si un TRANSPORTISTA AÉREO participó en la ruta se consideró aquellos casos en los que dicho TRANSPORTISTA AÉREO realizó al menos quince vuelos en el año. Fuente: Folios 0008226, 0022606, 0024852, y 0027712 al 0027715 del EXPEDIENTE.

⁸⁴⁶ De acuerdo a información que obra en el folio 008227.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

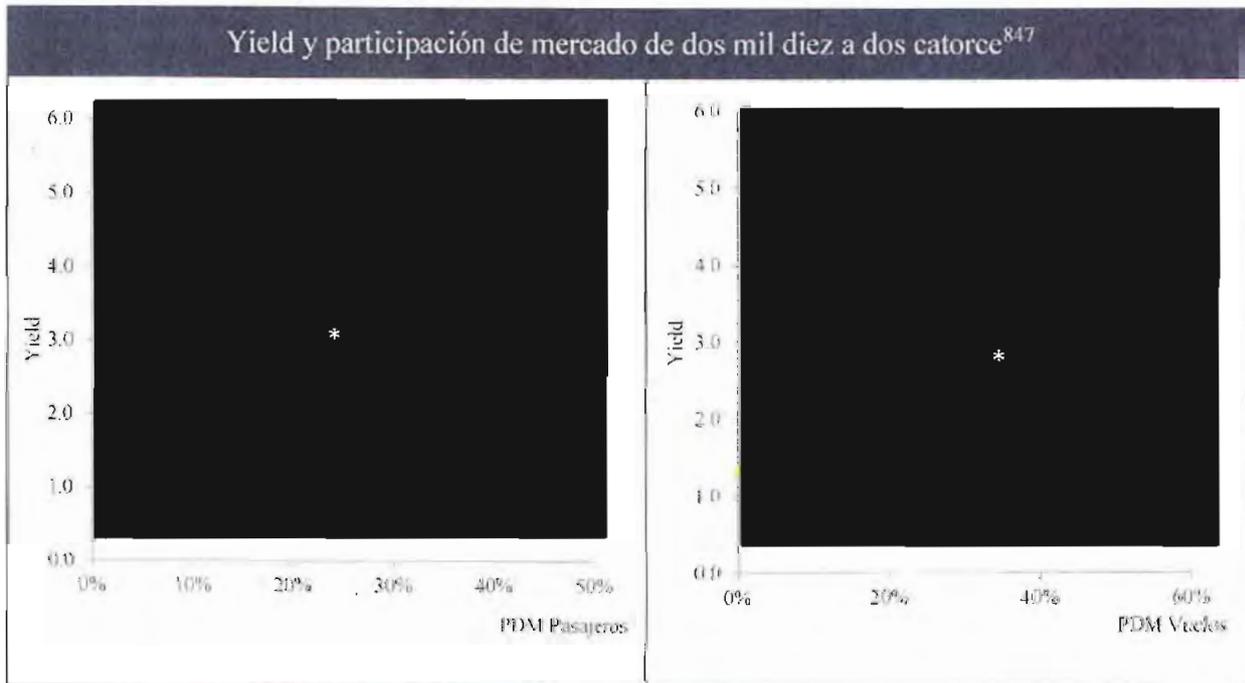


Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

TRANSPORTISTA AÉREO con *Yields* más altos, con participaciones de mercado próximas a 50%. Los TRANSPORTISTAS AÉREOS con los menores *Yields* son [REDACTED] * pero que a pesar de tener menores precios por kilómetro viajado, sus participaciones de mercado difícilmente superan el 10% y 20% respectivamente, tanto en el caso de vuelos como de pasajeros.



Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que existe un TRANSPORTISTA AÉREO capaz de establecer precios por kilómetro volado permanentemente superiores a los de sus competidores, sin que como consecuencia pierda participación de mercado. Lo anterior es posible puesto que la saturación en el AEROPUERTO genera poca o nula contestabilidad en el mercado, lo cual hace a los consumidores cautivos y permite que éstos soporten altos precios. Esto es posible debido a que la imposibilidad de acceder a nuevos horarios para que los demás TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan abrir nuevas rutas o frecuencias con los que les compita, toda vez que la forma en que se asigna el acceso y retiro de horario dificulta la contestabilidad en el mercado.

El cálculo de márgenes de ganancia que se puede generar del cuadro “Yield y *Cask* promedio de TRANSPORTISTAS AÉREOS en el mercado de TARP en el AEROPUERTO, dos mil nueve a dos mil catorce para rutas nacionales (pesos de dos mil catorce)” mostró grandes diferencias entre los distintos

⁸⁴⁷ Elaboración propia con base en los gráficos: “Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO, enero de dos mil nueve a diciembre de dos mil catorce” y “Yield y *Cask* promedio de TRANSPORTISTAS AÉREOS en el mercado de TARP en el AEROPUERTO, dos mil nueve a dos mil catorce para rutas nacionales (pesos de dos mil catorce)”.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Versión Pública



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

TRANSPORTISTAS AÉREOS y en los todos los años estudiados resultó mayor el margen de ganancia de [redacted] con excepción del reportado por [redacted] *. No obstante, no debe distraer la atención que [redacted] * opera sólo rutas de corto alcance, con un único competidor significativo en ellas, [redacted].

Finalmente, de la información contenida en el peritaje presentado por [redacted] * en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa lo siguiente:⁸⁴⁸

| Tarifas promedio en vuelos que ofrecen los TRANSPORTISTAS AÉREOS, pesos a dos mil quince ⁸⁴⁹ | | | |
|---|---------------------------------|------------------------------------|---|
| Aerolínea/Tipo de Vuelo | Precio por volar fuera del AICM | Precio por volar a través del AICM | Diferencia porcentual (segunda columna menos primera) |
| GRUPO AEROMÉXICO | [redacted] | [redacted] * | [redacted] |
| Otros | [redacted] | [redacted] * | [redacted] |

⁸⁴⁸ Folio 0023140 al 0023148 del EXPEDIENTE.

⁸⁴⁹ Elaboración propia con base en lo siguiente. De acuerdo con la información contenida en folios 0023140 al 0023148 del EXPEDIENTE

[redacted]

[redacted]

[redacted] folios 0023140 al 0023148 *

[redacted] folios 0023140 al 0023148

De lo anterior se pudo concluir la siguiente tabla:

| Tarifas promedio por kilómetro cobradas en itinerarios de pasajeros (pesos) | | |
|---|--------------------------|-----------------------------|
| Operador/ Rutas | Involucran al AEROPUERTO | No involucran al AEROPUERTO |
| GRUPO AEROMÉXICO | [redacted] | [redacted] * |
| Otros TRANSPORTISTAS AÉREOS | [redacted] | [redacted] * |

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | |
|--|--|---|--|
| Diferencia porcentual (primer renglón menos segundo) | | * | |
|--|--|---|--|

Lo anterior indica que:

- * Cobra en promedio tarifas por kilómetro volado, tanto dentro como fuera del AEROPUERTO, más elevadas que el resto de sus competidores. Así, para los itinerarios desde o hacia el AEROPUERTO, * establece una tarifa promedio que está * % por * de la cobrada por otros operadores. En este mismo sentido, para los itinerarios que no incluyen al AEROPUERTO, la tarifa promedio de * está * % por * de la establecida por los otros operadores en el mercado.⁸⁵⁰
- Todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS cargan un sobreprecio por sólo llegar o salir del AEROPUERTO, esto puede entenderse por encontrarse en condiciones de saturación; por la forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO para la provisión de TARP, y por haber una demanda de viajeros "cautiva" es decir para quienes no existe otro aeropuerto sustituto.
- En caso de que el * se desprendiera de un horario en el AEROPUERTO, en el que cobre el promedio de precio manifestado en su peritaje (*), y en su lugar otro TRANSPORTISTA AÉREO proveyera el servicio al costo manifestado en el peritaje (*), el consumidor final ahorraría hasta mil setecientos sesenta y uno punto noventa y dos pesos en promedio con lo cual se incrementaría su bienestar monetario en un * % por cada boleto adquirido al nuevo proveedor de TARP.

De los elementos antes mostrados se puede concluir que:

- i) * mostró la mayor participación de mercado, lo anterior, a pesar de que posterior a la salida del mercado de * en agosto de dos mil diez, se observó que las aerolíneas como * iniciaron un proceso de rápido crecimiento de su participación de mercado.
- ii) Desde el año dos mil doce y hasta dos mil catorce las participaciones de los cinco TRANSPORTISTAS AÉREOS más relevantes del mercado se han mantenido relativamente estables y que la suma de todas las participaciones de mercado de las aerolíneas * no equivalen a la participación de mercado de *.
- iii) * tiene la mayor participación de mercado tanto en número de vuelos como de pasajeros; posee la flota con aeronaves (sin considerar a *), en promedio, de menor capacidad respecto del resto de TRANSPORTISTAS AÉREOS.

⁸⁵⁰ Folio 0023140 al 0023148 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

ostentó la mayor participación en el número de asignaciones de horarios respecto de sus competidores, para quienes se mostró una participación en los mismos indicadores significativamente inferior. Por lo anterior, se puede afirmar que no existen condiciones de competencia que permitan la contestabilidad del mercado por la falta de acceso de sus competidores al INSUMO ESENCIAL (en condiciones no discriminatorias) a través del mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

- iv) [REDACTED] * cobró tarifas por kilómetro superiores a las de sus competidores más cercanos; no obstante que su estructura de costos fue similar a la de su competidor más cercano, y estableció precios [REDACTED] * % superiores a los de sus competidores en vuelos que consideran al AEROPUERTO como punto de origen, destino o escala. Además, los otros TRANSPORTISTAS AÉREOS están en posibilidad de ofrecer el servicio TARP a un precio menor pero, como se mostró en los indicadores de participaciones de mercado, estos no pueden ganar mayor participación de mercado con esta estrategia ante la forma en que se administra el acceso al INSUMO ESENCIAL.

X.2.1.3. Rutas

Como se mencionó en la *Sección VII.2* del DICTAMEN, de dos mil nueve a dos mil catorce se realizaron operaciones en el AEROPUERTO en ciento diez rutas. Además, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP fueron quienes participaron en un mayor número de rutas en dichas temporadas.

Por otro lado, como también se muestra en la *Sección VII.2* del DICTAMEN, posterior al cese de operaciones de GRUPO MEXICANA, se pasó de noventa y cinco rutas en la temporada verano dos mil nueve a noventa y siete en la temporada verano dos mil catorce. Además, en el mismo periodo fueron abiertas trece nuevas rutas, diez internacionales y tres nacionales. Respecto al cierre de rutas en dichas temporadas, trece cesaron operaciones de las cuales doce eran rutas internacionales y una nacional. De las cincuenta y seis rutas que dejó de operar GRUPO MEXICANA tras su salida definitiva, en cuarenta y tres de éstas, entraron a prestar el TARP otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, principalmente TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP.⁸⁵¹

De la información anterior se observa que en el periodo analizado no ha habido un incremento significativo en la oferta de rutas que llegan o salen del AEROPUERTO. Asimismo, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que utilizaron los horarios de GRUPO MEXICANA tras el cese de sus

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸⁵¹ Las rutas fueron: Bogotá, Caracas, Campeche, Chetumal, Culiacán, Cancún, Chihuahua, Denver, Dallas Fort Worth, Durango, Guadalajara, Sao Paulo, Guatemala, La Habana, Huatulco, New York, La Paz, Las Vegas, Londres, Los Ángeles, Orlando, Miami, Mérida, Minatitlán, Monterrey, Mexicali, Mazatlán, Oaxaca, Chicago, Puerto Vallarta, Puerto Escondido, Reynosa, San Antonio, San José del Cabo, San José, San Salvador, Tuxtla Gutiérrez, Tijuana, Torreón, Villahermosa, Vancouver, Zihuatanejo y Manzanillo.





operaciones, optaron por retomar las rutas que ésta había dejado de operar en lugar de promover la creación de nuevas rutas y aumentar la conectividad del AEROPUERTO.

Pese a que los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP fueron quienes participaron en la operación de vuelos en más números de rutas, éstos sólo participaron con la apertura de doce nuevas rutas en el periodo de análisis.

X.2.1.4. Restricciones a la capacidad

Existen mercados en los cuales las restricciones a la capacidad son igualmente importantes que las restricciones en la oferta. De la información que obra en el EXPEDIENTE,⁸⁵² se puede concluir que * y * utilizan, en promedio, aeronaves de menor capacidad respecto del resto de sus competidores en el mercado. Esto a pesar de la existencia de aglomeración de demanda en el AEROPUERTO en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas. Dicha aglomeración de demanda debería incentivar a los TRANSPORTISTAS AÉREOS para hacer un uso más eficiente de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue mediante la constitución de flotas con aeronaves de mayor capacidad. Asimismo, no pasa desapercibido que ninguna aeronave de la flota aérea de * supera los sesenta y ocho asientos, así como; que más de la mitad de la flota de * tiene una capacidad menor a * (*% de sus aeronaves) mientras que el promedio para los TRANSPORTISTAS AÉREOS dicho indicador es de *. A continuación se presenta la tabla con mayor detalle al respecto:

| Flota y número de asientos totales, dos mil catorce ⁸⁵³ | | | | | |
|--|---------------------------|-----------------------|-------|-----------------------|--------------------------------|
| Ranking por Aerolínea | Asientos totales en flota | Ranking por Aerolínea | Flota | Ranking por Aerolínea | Asientos Promedio por Aeronave |
| GRUPO AEROMÉXICO | | GRUPO AEROMÉXICO | | VOLARIS | |
| VOLARIS | | INTERJET | | VIVAEROBUS | |
| INTERJET | | VOLARIS | | INTERJET | |
| VIVAEROBUS | * | VIVAEROBUS | * | MAGNICHARTERS | * |
| MAGNICHARTERS | | AEROMAR | | GRUPO AEROMÉXICO | |
| AEROMAR | | MAGNICHARTERS | | AEROMAR | |

⁸⁵² Folios 0005493, 0005495, 0003303, 0026415, 0026423, 0005663, 0021812, 0023988, 0005655, 0004343 y 0005235 del EXPEDIENTE.

⁸⁵³ Folios 0005493, 0005493, 0003303, 0026415, 0026423, 0005663, 0021812, 0023988, 0005655, 0004343 y 0005235 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | | |
|-------|---|-------|---|-------|---|
| Total | * | Total | * | Total | * |
|-------|---|-------|---|-------|---|

Lo anterior, indica que GRUPO AEROMÉXICO está en condiciones de limitar el acceso a la infraestructura del AEROPUERTO a otros TRANSPORTISTAS AÉREOS que podrían ofertar un mayor número de asientos por aeronave, debido a: **i)** su mayoritario nivel de participación de mercado (considerando el número de vuelos y pasajeros, la composición de su flota y el porcentaje de horarios de aterrizaje y despegue que le fueron asignados durante el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce); **ii)** la forma en que se administra el acceso en el AEROPUERTO y por lo tanto al INSUMO ESENCIAL, y **iii)** la posibilidad de decidir por la utilización de aeronaves pequeñas, en combinación con altas frecuencias en rutas específicas, de manera estratégica para limitar la oferta de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS (que compiten en capacidad de aeronaves). Esto último, concuerda con lo que GRUPO AEROMÉXICO menciona en su peritaje en relación a cuestiones anticompetitivas:

[REDACTED]

⁸⁵⁴ En consecuencia, el efecto final es una disminución en la intensidad de la competencia en el mercado. Lo anterior, es resultado del hecho de que el AICM no implementa los controles del uso adecuado de los horarios de aterrizaje y despegue inmersos en su reasignación.

En este orden de ideas, se destaca que el uso de aeronaves de características similares a las de GRUPO AEROMÉXICO y AEROMAR en el AEROPUERTO, incide en la decisión de los otros TRANSPORTISTAS AÉREOS para utilizar aeronaves de mayor tamaño, con el objeto aminorar el efecto de la externalidad que causa la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue por parte de GRUPO AEROMÉXICO y AEROMAR. Limitando, en consecuencia las posibilidades de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan incrementar destinos y frecuencias a los consumidores, y con ello competir directamente con los que en la actualidad tienen asignados el mayor número de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue. Esto último, basado en el hecho de actualmente el AEROPUERTO se encuentra en condiciones de saturación y con una franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas con una gran aglomeración de demanda.

En relación a lo anterior, en las gráficas siguientes se observa que en el AEROPUERTO se efectúan una gran cantidad de vuelos con bajo número de pasajeros promedio. Normalmente, este tipo de práctica sería poco eficiente y poco rentable para una aerolínea bajo condiciones de competencia; sin embargo, debido a los efectos de las economías de red involucrados en el caso de los operadores de un modelo "hub and spoke", una aerolínea que opera bajo dicho esquema tiene la capacidad de compensar ingresos en rutas menos rentables con los ingresos obtenidos en rutas más rentables, limitando con ello el acceso a cualquier competidor que esté interesado en prestar servicios en los horarios que utiliza la aerolínea hub para atender rutas de menor valor.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸⁵⁴ Folio 0023052 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

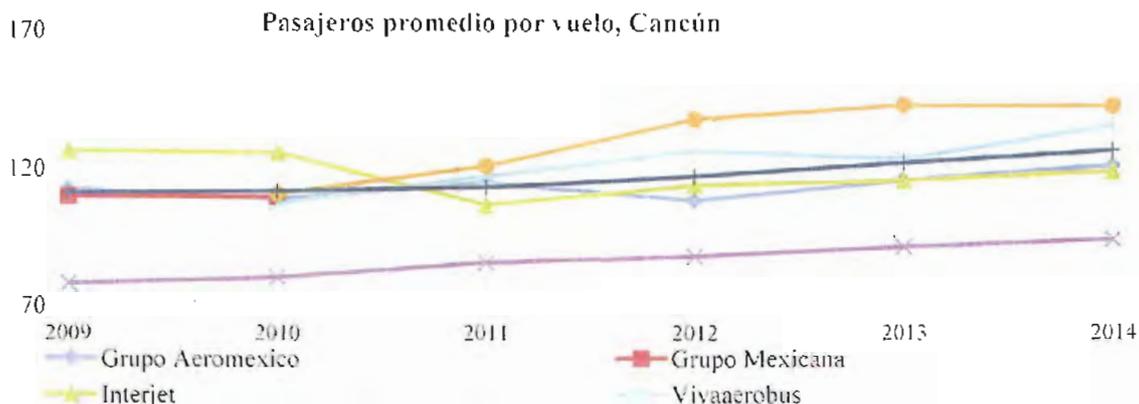
Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Al respecto, es de destacar que como se ha manifestado en secciones anteriores, una vez que los TRANSPORTISTAS AÉREOS obtienen la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, estos lo destinan a las diferentes rutas con que cuentan de acuerdo a sus necesidades y planes de negocios. En este orden de ideas, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE se concluyó que algunas de las principales rutas nacionales (vuelos de llegada y salida directos de o hacia el AEROPUERTO) a las que los TRANSPORTISTAS AÉREOS han destinado, en promedio, el mayor número de vuelos en el AEROPUERTO son: Cancún, Monterrey, Guadalajara y Veracruz, con participaciones de mercado para el año dos mil catorce del 11%, 10%, 9% y 4%, respectivamente.⁸⁵⁵ Con objeto de apreciar a mayor detalle el comportamiento observado de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, se presenta la evolución de las rutas antes listadas.

La ruta entre el AEROPUERTO y CANCÚN es la que reportó el mayor número de vuelos entre dos mil nueve y dos mil catorce. Como se muestra en la gráfica "Pasajeros promedio por vuelo, Cancún", el número de pasajeros promedio por vuelo reportado para los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS fue similar entre estos. Más aún, reportaron vuelos con un número de pasajeros promedio fue significativamente superior al número de pasajeros promedio por vuelo reportado para el total de vuelos en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Lo anterior, indica que la ruta más importante del mercado en cuanto al número de vuelos, es también la más competitiva considerando el número de pasajeros. Asimismo, este hecho puede señalar que existen otras rutas en las cuales se podrá observar vuelos con un número de pasajeros promedio significativamente inferior.



En el mismo sentido, las rutas de Monterrey y Guadalajara mostraron una operación de vuelos con números de pasajeros promedio por vuelo superiores al promedio reportado para todo el mercado del TARP. En dichas rutas es posible observar que los indicadores de pasajeros promedio por vuelo fueron similares entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS. No obstante, en la ruta de Ciudad de México

⁸⁵⁵ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).





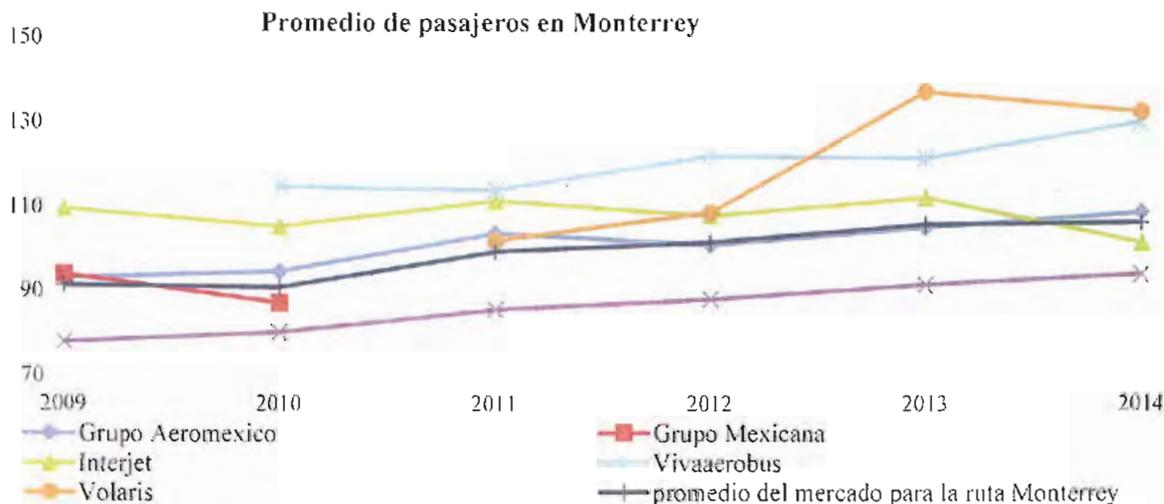
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

a Guadalajara, GRUPO AEROMÉXICO mostró vuelos con un número de pasajeros promedio inferior a los mostrados por éste para las rutas de Cancún y Monterrey.

Esto significa, que en una de las rutas más importantes desde o hacia el AEROPUERTO, GRUPO AEROMÉXICO hace uso de aeronaves más pequeñas con altas frecuencias (que implica un mayor consumo de horarios de aterrizaje y despegue) respecto de las empleadas por sus competidores más cercanos, aún y cuando haber consolidado los pasajeros de diversos vuelos en uno lo que implicaría optimizar el número de horarios en el AEROPUERTO, es decir pudo haber empleado aeronaves de mayor tamaño. Lo cual indica que, en la ruta, la restricción competitiva que ejercen otros TRANSPORTISTAS AÉREOS para GRUPO AEROMÉXICO no ha sido lo suficientemente grande como para que éste optimice el número de horarios de aterrizaje y despegue que emplea, incrementado el número de pasajeros promedio por vuelo y, por lo tanto, el tamaño o capacidad de la aeronave.

No pasa desapercibido que esta práctica de GRUPO AEROMÉXICO, de realizar vuelos con un número de pasajeros promedio bajos respecto de los otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, no es posible de ser implementada por otros operadores en el mercado del TARP. Esto con base en que la flota reportada por los TRANSPORTISTAS AÉREOS señaló que GRUPO AEROMÉXICO es el único operador con, en general, dos tipos de aeronaves: grandes, con un número de asientos de aproximadamente

* [Redacted]



* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

836 Folio 0005491 del EXPEDIENTE.

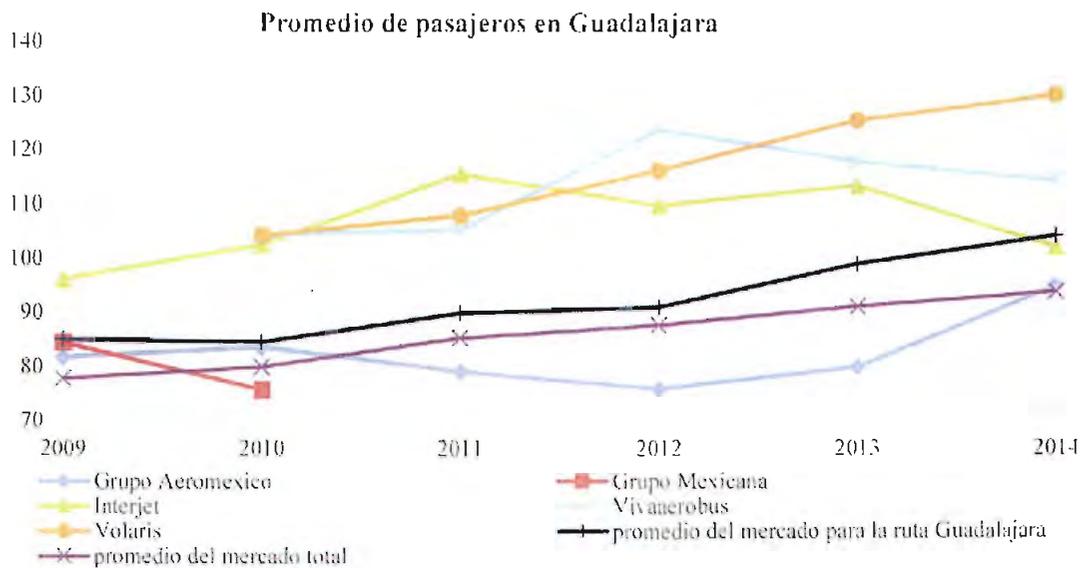




Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



Finalmente, en el caso de la ruta Veracruz resalta que no solamente el promedio de pasajeros por vuelo disminuye significativamente en relación al promedio observado en rutas anteriores, sino también respecto del promedio del mercado total; lo anterior, sin menoscabo de que es la quinta ruta con mayor número de vuelos en el AEROPUERTO. Asimismo, no se omite señalar que el número de participantes en esta ruta estuvo limitado a tres para el año dos mil catorce.

Veracruz es un destino en el cual participa principalmente AEROMAR, quien opera aeronaves con la capacidad más baja reportada para todo el mercado, pero con una alta frecuencia en las rutas que atiende y bajos factores de ocupación.⁸⁵⁷ Asimismo, la presencia preponderante de AEROMAR significa que en la ruta se oferta * [REDACTED]. Lo anterior con base en la información que se ha manifestado anteriormente sobre los *Yield* reportados por el TRANSPORTISTA AÉREO.

De esta forma, la capacidad de competir en éste segmento del mercado está limitada por la forma en que se realiza la asignación de turno para el uso del INSUMO ESENCIAL, barrera que conlleva: el uso poco eficiente de la asignación de horarios que permite el acceso al AEROPUERTO, la planeación de vuelos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS y la oferta en general de vuelos desde el AEROPUERTO.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁸⁵⁷ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).



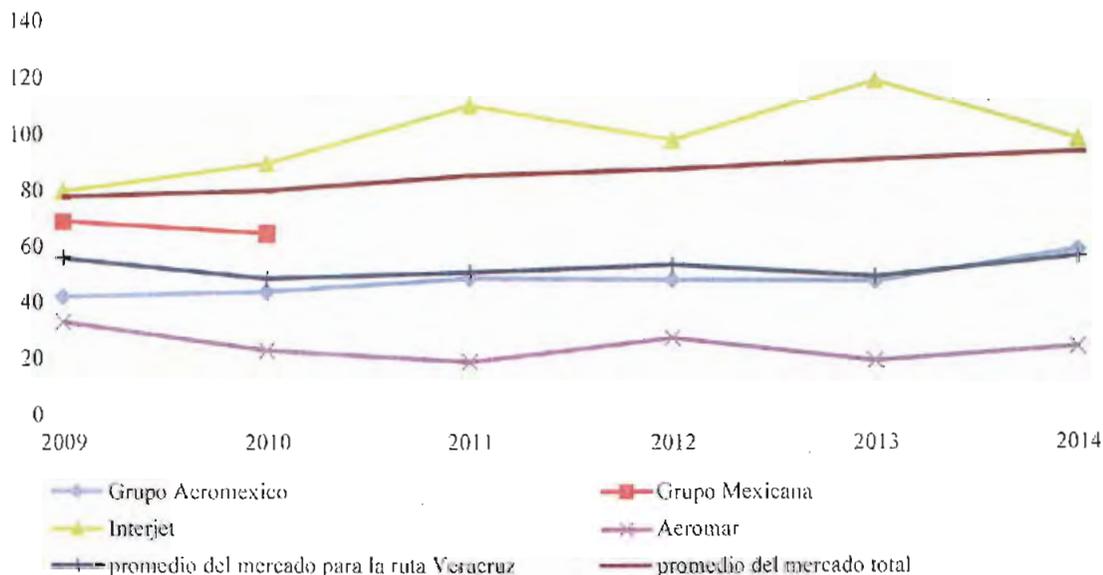
Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Promedio de pasajeros en Veracruz



Particularmente, la situación antes presentada es un ejemplo de un uso poco eficiente de los horarios de aterrizaje y despegue disponibles en el AEROPUERTO, en razón del número de vuelos que se destinan a esta ruta y el número de pasajeros que atiende. Este uso poco eficiente se atribuye a los incentivos que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen para bloquear a cualquier competidor con el acaparamiento de horarios asignados, incluso si esto implica mantener frecuencias elevadas con aeronaves de baja capacidad para atender rutas de baja demanda. Con ello, un TRANSPORTISTA AÉREO puede evitar la entrada o la expansión competitiva de cualquier otro TRANSPORTISTA AÉREO y así mantener precios y rentas económicas elevadas. Adicional al deterioro sobre las condiciones de competencia, la estrategia de bloqueo de horarios de aterrizaje y despegue implica un uso poco eficiente de la infraestructura limitada del AEROPUERTO.⁸⁵⁸

Se observa que GRUPO AEROMÉXICO opera vuelos con bajos niveles de pasajeros promedio por vuelo, lo que puede tener como efecto el limitar la entrada de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS al mercado, puesto que éste tiene la capacidad de desplazar el uso de horarios de aterrizaje y despegue hacia rutas en las que perciba potenciales o reales nuevos entrantes en el mercado de TARP en las

⁸⁵⁸ En relación con esto y de a manera de sustento del análisis, destaca que conforme a información que obra en el folio 0023052 del EXPEDIENTE, GRUPO AEROMÉXICO manifestó que

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

franjas horarias de mayor aglomeración. Lo anterior como resultado de que GRUPO AEROMÉXICO puede consolidar vuelos de aeronaves pequeñas con vuelos de aeronaves grandes.

Al respecto, también se advierte que la combinación de una alta frecuencia de vuelos a un destino particularmente caro y el uso de aeronaves de baja capacidad, envía una señal a los posibles competidores de capacidad para manipular la oferta de posibilidades de inundar del mercado ante la eventual entrada de nuevos competidores. Esto con base en la diversidad y número de equipos que compone la flota que posee GRUPO AEROMÉXICO y la alta frecuencia de vuelos reportada para rutas específicas, como la de Veracruz.

X.2.1.5. Bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, misma que se ilustra en las siguientes dos gráficas, se observó que los TRANSPORTISTAS AÉREOS obtuvieron la asignación de horarios de aterrizaje y despegue que finalmente no utilizaron, es decir, no se reportó un vuelo operado para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Durante dos mil catorce los TRANSPORTISTAS AÉREOS en el mercado de TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO no utilizaron, en promedio, el 37% del total de horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD,⁸⁵⁹ dado por la prioridad de asignación si el horario se ocupó en el periodo previo.⁸⁶⁰ Contrario a lo anterior, se observó que no se utilizaron únicamente el 6% de los horarios asignados sin dicho CRITERIO DE PRIORIDAD. Lo anterior tiene efectos adversos sobre todos los participantes en el mercado de TARP puesto que los horarios asignados bajo derecho de prioridad que no son utilizados limitan la capacidad de planeación de largo plazo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

En este sentido, se observa que los indicadores de no utilización antes señalados más altos se reportaron para MAGNICHARTERS y VIVAAEROBUS, con un 58% y 41%, respectivamente, del total de los horarios que les fueron asignados bajo derecho de prioridad. Bajo este enfoque, AEROMAR y GRUPO AEROMÉXICO se encuentran muy cerca de MAGNICHARTERS y VIVAAEROBUS, puesto que no operaron vuelos para un 39% de los horarios de aterrizaje y despegue que se les asignó. En contra parte, VOLARIS e INTERJET cuentan con el menor número de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD no utilizados, 16% y 29%, respectivamente.

⁸⁵⁹ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).

⁸⁶⁰ Conforme al inciso b) de la fracción I del artículo 95 del RLA.



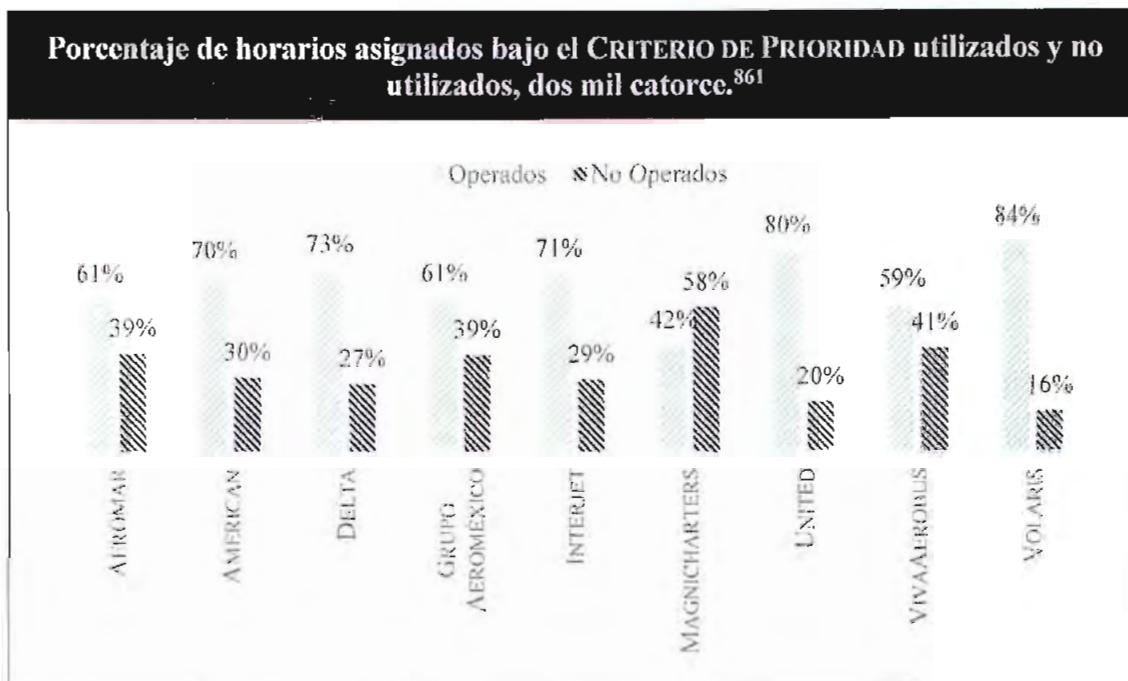


Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



Contrariamente, conforme a lo mostrado en el gráfico “Porcentaje de horarios asignados sin criterio de prioridad utilizados y no utilizados, dos mil catorce”, en relación al cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados mediante solicitudes adicionales a lo largo de la temporada (o asignaciones sin derecho de prioridad), contrasta que para la mayoría de los TRANSPORTISTAS AÉREOS se reportó un alto nivel de operación de los mismos. Lo cual puede ser indicativo de que el racional por el que los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitan la asignación de horarios adicionales, o sección extra, es que esta es más acorde con sus necesidades de operación y comercialización de itinerarios. También es posible que dichos horarios obedecen a que no se tiene acceso a los de largo plazo por los CRITERIOS DE PRIORIDAD. Lo anterior contrasta con lo observado en las asignaciones con CRITERIO DE PRIORIDAD. Es decir los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitan y retienen horarios de aterrizaje y despegue que no están alineados a sus necesidades operativas y comerciales, lo que resulta en un contrasentido a los objetivos que se buscan de criterios de prioridad que consisten en brindar mayor certidumbre sobre la continuidad de un itinerario en el tiempo y la promoción de éste.

En suma, las prácticas de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS de solicitar horarios que son asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD y no operarlos tienen efectos nocivos sobre las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO. En primero lugar, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que basen su oferta de vuelos en horarios adicionales, asignados una vez iniciada la temporada (sin prioridad), se encuentran en fuerte desventaja competitiva ya que no podrían comercializar vuelos

⁸⁶¹ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN). Nota. Comprende el lapso entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

con anticipación al inicio de temporada al no saber si tendrán un itinerario en específico que ofrecer. Si dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS optan por comercializar los vuelos sin un horario previamente asignado no tienen la certeza de que podrán operar dicho vuelos y, por lo tanto, redimir su obligación con los usuarios del TRANSPORTE AÉREO en el momento y forma en que éste fue promocionado. Por otro lado, si no comercializan los vuelos con el tiempo suficiente, el cual puede ir hasta con un año de anticipación, corren el riesgo de no poder tener la ocupación suficiente para ser competitivos.

De ahí, contrario al objetivo de brindar seguridad y continuidad de operación a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ocuparon un horario en la temporada anterior para seguir promocionándolo, la posibilidad de no operar dicho horario y mantenerlo bajo la prioridad de asignación para futuras temporadas, genera falta de certeza e inseguridad para que los competidores puedan planear de largo plazo su operación. A continuación se muestra el porcentaje de operación de los horarios de aterrizaje y despegue adicionales asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.



De la información mostrada en el siguiente cuadro, es posible observar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS tienen asignaciones de horarios adicionales que no corresponden con i) las operaciones de vuelos o ii) las asignaciones de horarios de temporada no ocupados. Incluso algunos de los horarios de temporada no utilizados no corresponden con la operación de vuelos promedio. Es decir, las

⁸⁶² Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN). Nota. Comprende el lapso entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.

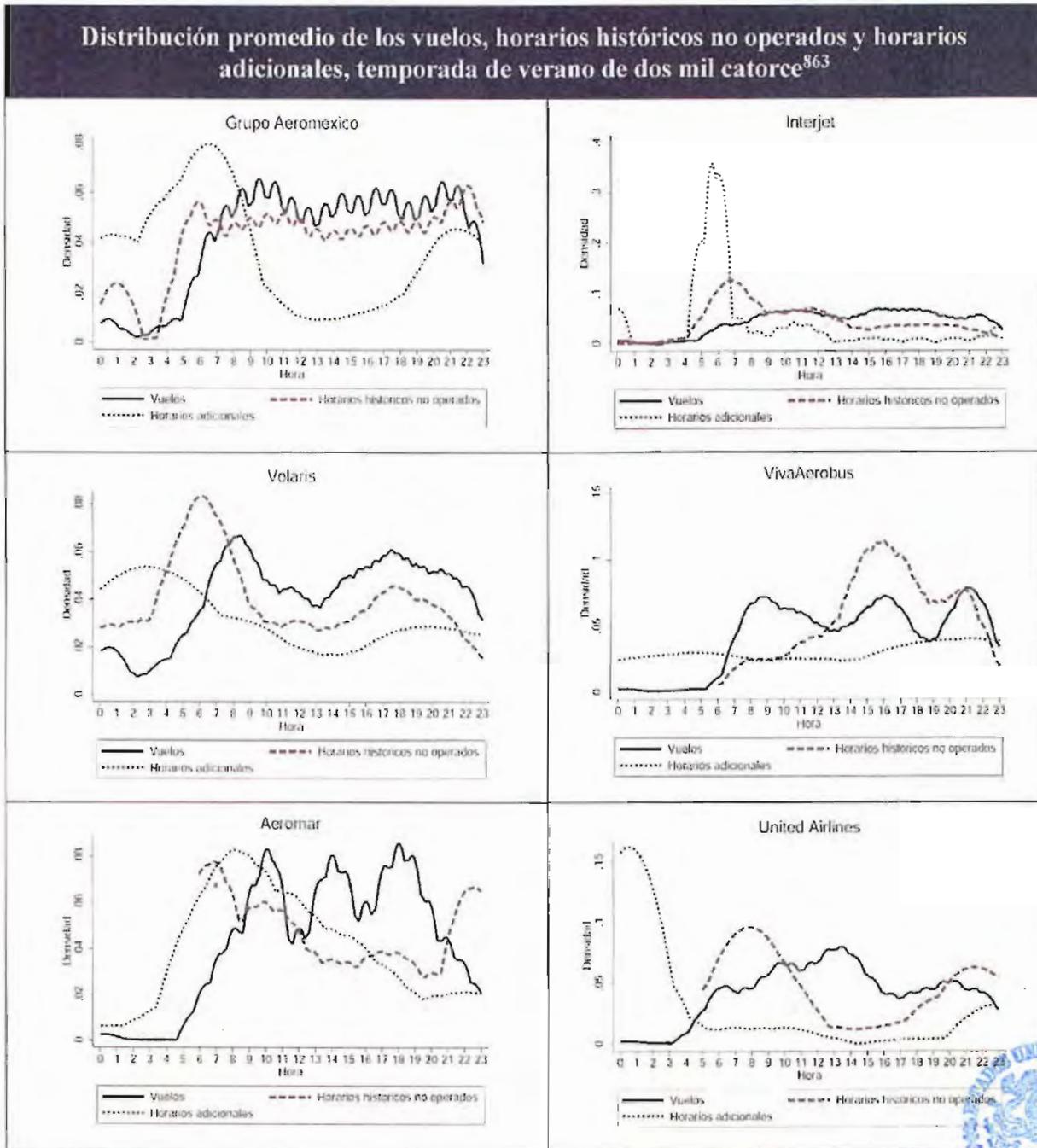




Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

asignaciones de temporada quizá fueron solicitadas sin el objeto de que fueran utilizadas en su totalidad, puesto que las asignaciones adicionales tienen mejores índices de uso.



⁸⁶³ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).

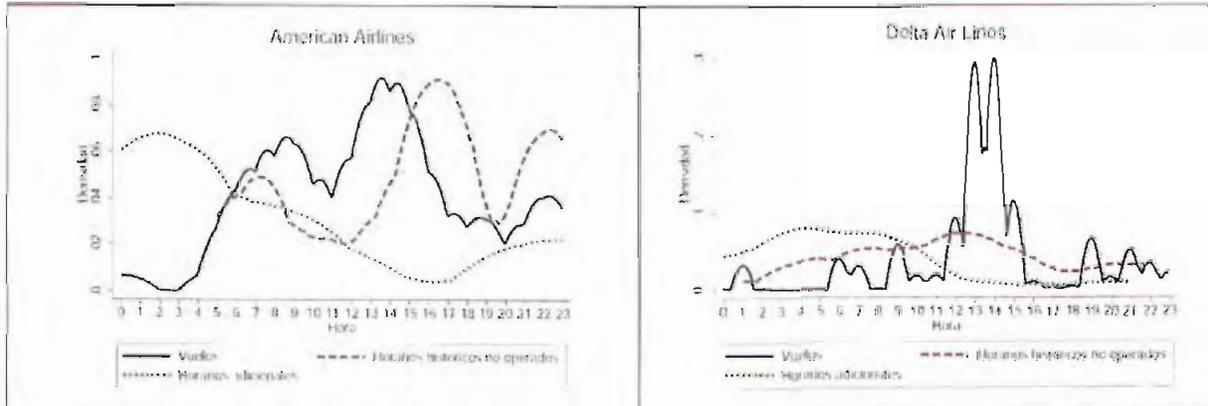




Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



Adicionalmente, el AICM señaló a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que durante la temporada de verano del año dos mil catorce, los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitaron sin éxito, la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, esto en virtud de la falta de disponibilidad de los mismos.⁸⁶⁴ Respecto a lo anterior, se estima, conforme a la información proporcionada por el AICM y prescindiendo de cuatro valores significativamente atípicos observados en los registros correspondientes a DELTA -en la franja de las 20:00 (veinte) horas- y MAGNICHARTERS -en las franjas correspondientes a las 18:00, 20:00 y 22:00 (dieciocho, veinte y veintidós) horas-, que al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO no le fue posible asignar en promedio el 41% de los horarios de aterrizaje y despegue que le fueron solicitados; ello, ante la falta de disponibilidad de los mismos.

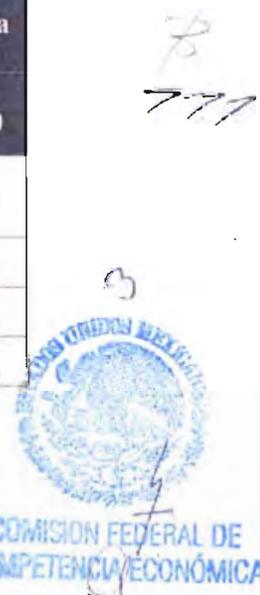
Resalta que los horarios de aterrizaje y despegue no disponibles con mayor demanda en el AEROPUERTO corresponden a las franjas horarias comprendidas entre las 13:00 (trece) horas y las 19:00 (diecinueve) horas, así como a la de las 21:00 (veintiún) horas. En detalle, se observa que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más demandaron asignación de horarios, pero que no obtuvieron, fueron DELTA, MAGNICHARTERS y AEROMAR.

Porcentaje de horarios no asignados por falta de disponibilidad en solicitudes de asignación a mediano plazo respecto al total de asignados (verano de dos mil catorce).⁸⁶⁵

| Aerolínea/Hora del Día | 06:00 | 07:00 | 08:00 | 09:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| AMERICAN AIRLINES | | 29% | | | | | 29% | 31% | 17% |
| INTERJET | | | 24% | 47% | 62% | 28% | 2% | 6% | 44% |
| AEROMÉXICO | | 6% | 7% | 4% | 2% | 7% | 3% | 3% | 5% |
| DELTA | | | | | | | | 68% | 36% |

⁸⁶⁴ Folio 0025358 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁵ Folio 0025358 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----|----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| MAGNICHART ERS | | | | 130% | | | | 17% | 40% | 108% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 2% | 6% | 8% | 4% | 4% | 5% | | | 15% | 16% |
| AEROMAR | | | 43% | 11% | 13% | 13% | 5% | | 10% | 63% |
| UNITED AIRLINES | | | | | | | | | | 3% |
| VIVAEROBUS | | | 10% | 10% | 10% | 47% | 46% | | 23% | 104% |
| VOLARIS | 14% | 9% | 4% | 6% | | 24% | 20% | | 39% | 143% |

| Continuación | | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|
| Aerolínea/Hor a del Día | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | 19:00 | 20:00 | 21:00 | 22:00 | 23:00 | Promedio simple |
| AMERICAN AIRLINES | | | | | | | | | | 27% |
| INTERJET | 56% | 36% | 26% | 63% | 5% | 20% | 110% | 82% | 148% | 47% |
| AEROMÉXICO | 5% | 5% | 28% | 16% | 1% | 7% | 7% | 12% | 8% | 7% |
| DELTA | 37% | | | | | 3800% | 19% | | | 792% |
| MAGNICHART ERS | 240% | 127% | 397% | 520% | 328% | 1897% | 87% | 1084% | | 415% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 5% | 6% | 5% | 2% | 2% | 1% | 3% | 1% | 13% | 6% |
| AEROMAR | 82% | 20% | 25% | 38% | 11% | 9% | 12% | 1% | | 24% |
| UNITED AIRLINES | 7% | | | | | | | | | 5% |
| VIVAEROBUS | 26% | 59% | 83% | 49% | 18% | 50% | 68% | 40% | | 43% |
| VOLARIS | 243% | 43% | 14% | 129% | 199% | 18% | 59% | 81% | 5% | 143% |

Asimismo, no se omite señalar que los tres principales competidores en el mercado de TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO, GRUPO AEROMÉXICO (a través de AEROMÉXICO y AEROMÉXICO CONNECT), INTERJET, y VOLARIS, están extendiendo su demanda de horarios de aterrizaje y despegue hacia las franjas horarias por encima de la franja horaria de las 23:00 (veintitrés) horas y, que de igual forma, les ha sido imposible obtener todos los horarios de aterrizaje y despegue que han requerido.



De los elementos antes señalados, se aprecia que el grado de incumplimiento de operación por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS es significativamente alto (un promedio del 37% respecto a horarios asignados con prioridad, 6% en relación a horarios asignados sin prioridad y en conjunto un promedio del 21%, por efecto de la disminución que podría significar las cancelaciones en el porcentaje de horarios no utilizados). Asimismo, los horarios asignados bajo CRITERIO DE PRIORIDAD que no son operados mediante un vuelo son indicativo de que la asignación de temporada no responde a las necesidades de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. En cambio, la demanda de horarios asignados sin derechos de prioridad y el porcentaje de solicitudes de horarios no atendidas, indiciariamente señalan que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no reciben asignaciones que atiendan sus necesidades de planeación y operación.

No obstante, no pasa desapercibido que la no operación de horarios de aterrizaje y despegue asignados puede constituirse como una estrategia para la retención y acumulación de los mismos, con el efecto de impedir que otros AGENTES ECONÓMICOS hagan uso de los mismos, y de limitar la contestabilidad del mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO.

X.2.1.6. Incumplimiento de los Horarios – Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA a los TRANSPORTISTAS AÉREOS

De acuerdo con constancias que obran en el EXPEDIENTE,⁸⁶⁶ esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó a la SECRETARÍA explicar de forma detallada el procedimiento seguido por los concesionarios y/o permisionarios que prestan el servicio de TRANSPORTE AÉREO para cumplir con lo establecido en la cláusulas de sus respectivas concesiones y/o permisos. En específico, las cláusulas en comento establecen que la SECRETARÍA deberá autorizar los Horarios – Itinerarios⁸⁶⁷ de la combinación de rutas establecidas en el anexo de la concesión.

Al respecto, la SECRETARÍA aclaró que la asignación de horarios de aterrizaje y despegue es realizada por el AICM de manera previa e independiente a la autorización de los Horarios – Itinerarios a cargo de la DGAC. Autorización señalada en el capítulo V de las concesiones y el artículo 21 del RLAC, misma que considera de forma conjunta una ruta, con sus frecuencias y horarios de llegada y salida.⁸⁶⁸

En este sentido, la SECRETARÍA detalló que el procedimiento de autorización de los Horarios – Itinerarios establecido en el artículo 21 de la RLAC, consiste en:⁸⁶⁹

- i) El concesionario y/o permisionario presenta ante la DGAC una solicitud por escrito para operar dichos Horarios – Itinerarios;

⁸⁶⁶ Folios 0025461 al 0025463 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁷ Horario – Itinerario refiere a la combinación de una ruta, con sus frecuencias y horarios de llegada y salida.

⁸⁶⁸ Folios 0025461 al 0025463 del EXPEDIENTE.

⁸⁶⁹ Folios 0025461 al 0025463 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- ii) La DGAC revisa que las rutas sobre las cuales el AICM realizó las asignaciones de los horarios de despegue y aterrizaje estén debidamente autorizadas en sus concesiones y permisos, y que las frecuencias no sobrepasen a las autorizadas y que el equipo de vuelo sea el expresamente autorizado en sus concesiones y/o permisos.
- iii) La DGAC toma nota de los horarios de operación previamente asignados por el AICM y procede a otorgar la autorización para la operación.

Cabe destacar que la SECRETARÍA aclaró que la DGAC no emite oficio de modificación de Horarios – Itinerarios, esto con base en que los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitan la autorización de dichos Horarios – Itinerarios incluyendo todas sus operaciones regulares.⁸⁷⁰ Asimismo, la SECRETARÍA señaló que la información proporcionada a esta AUTORIDAD INVESTIGADORA y que obra en el EXPEDIENTE, es independiente a la proporcionada por el AICM.⁸⁷¹

En este sentido, del análisis de los Horarios – Itinerarios entregados por la SECRETARÍA,⁸⁷² se concluyó: i) que dichos Horarios - Itinerarios incluyen información del número de vuelo de salida y/o de llegada, hora de salida y/o llegada solicitada por el TRANSPORTISTA AÉREO, hora de salida y/o llegada asignada por el AICM, el destino u origen del vuelo y la fecha, entre otros elementos, y ii) que éstos no coinciden con la información proporcionada por el AICM en relación a la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.⁸⁷³

A continuación se muestra una tabla comparativa entre los Horarios – Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA y los horarios de aterrizaje y despegue asignados por el AICM para el año dos mil catorce. El procedimiento de análisis consistió en la comparación del número de frecuencias que se registró en las autorizaciones de la SECRETARÍA para cada uno de los números de vuelo autorizados y el número de frecuencia con que dichos vuelos autorizados aparecen en los registros de las asignaciones del AICM de los horarios de aterrizaje y despegue.

| Distribución de frecuencias de los Horarios – Itinerarios de TRANSPORTISTAS AÉREOS seleccionados ⁸⁷⁴ que fueron autorizados por la SECRETARÍA, dos mil catorce ⁸⁷⁵ | | | | |
|--|--|---|---|---|
| Tipo de Operación / Frecuencia Registrada | En Horarios de aterrizaje y despegue asignados por el AICM | % | En Horarios – Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA | % |
| | | | | |

⁸⁷⁰ Folios 0025461 al 0025463 del EXPEDIENTE.

⁸⁷¹ Folios 0025461 al 0025463 del EXPEDIENTE.

⁸⁷² Folios 0025461 al 0025463 del EXPEDIENTE.

⁸⁷³ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y la información que obra en el folio 0025463 del EXPEDIENTE.

⁸⁷⁴ Los TRANSPORTISTAS AÉREOS considerados en la tabla son: AMERICAN, INTERJET, GRUPO AEROMÉXICO, DELTA, AEROMAR, UNITED, VIVA AEROBUS y VOLARIS.

⁸⁷⁵ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y la información que obra en el folio 0025463 del EXPEDIENTE.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | |
|--|----------------|-------------|----------------|-------------|
| Horarios – Itinerarios que fueron autorizados y que no tienen una asignación de horario de aterrizaje y despegue | | | 201,837 | 57.3% |
| Asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue que no fueron autorizados | 189,305 | 53.8% | | |
| Horarios – Itinerarios que fueron autorizados y que tienen una asignación de horario de aterrizaje y despegue | 162,579 | 46.2% | 150,373 | 42.7% |
| Total | 351,884 | 100% | 352,210 | 100% |

De la información anterior se desprende que el 57.3% de los Horarios – Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA no tienen una asignación del AICM de horario de aterrizaje y despegue. Asimismo, se observó que el 53.8% de las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue realizadas por el AICM no tienen en correspondencia una autorización de Horario – Itinerario. Por lo que se concluyó que las autorizaciones de Horarios – Itinerarios de la SECRETARÍA mostraron diferencias significativas con las asignaciones de horarios del AICM.

De forma desagregada, como se muestra en la tabla “Porcentajes de incumplimiento de Horarios – Itinerarios autorizados por la Secretaría, dos mil catorce⁸⁷⁶”, por TRANSPORTISTA AÉREO se observó que solo para GRUPO AEROMÉXICO y DELTA se reportaron porcentajes mayores de Horarios – Itinerarios autorizados que no tienen una asignación, respecto del porcentaje de asignaciones de horarios sin autorizaciones de Horarios – Itinerarios. No obstante, lo anterior no se demerita que para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS mostrados se reportan indicadores altos de incumplimiento de los Horarios – Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA, ya sea por no hacer uso de las autorizaciones o por tener asignaciones de horarios sin autorización, es decir, sin registro ante la SECRETARÍA.

| Porcentajes de incumplimiento de Horarios – Itinerarios autorizados por la Secretaría, dos mil catorce ⁸⁷⁶ | | |
|---|---|--|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue que no fueron autorizados | Horarios – Itinerarios que fueron autorizados y que no tienen una asignación de horario de aterrizaje y despegue |
| GRUPO AEROMEXICO | 50.0% | 61.4% |
| AEROMEXICO | 49.9% | 62.5% |
| AEROMEXICO CONNECT | 50.1% | 60.5% |
| INTERJET | 61.0% | 57.9% |
| AEROMAR | 48.2% | 46.6% |
| VOLARIS | 53.9% | 51.7% |
| VIVAEROBUS | 68.8% | 58.8% |

⁸⁷⁶ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN) y la información que obra en el folio 0025463 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | |
|----------|-------|-------|
| UNITED | 60.9% | 53.1% |
| AMERICAN | 45.9% | 46.8% |
| DELTA | 51.8% | 53.5% |
| Total | 53.8% | 57.3% |

Lo anterior permite afirmar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS omiten solicitar la autorización señalada en el capítulo V de sus concesiones y el artículo 21 del RLAC, misma que considera de forma conjunta una ruta, con sus frecuencias y horarios de llegada y salida.

X.2.1.7. Operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue afectan la operación planeada de otros competidores

Los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP han manifestado que sus competidores y/o ellas mismas, han realizado operaciones de aterrizaje y despegue sin que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO les hubiera asignado un horario de aterrizaje y despegue para dicho fin.⁸⁷⁷

Por su parte, INTERJET manifestó que *“opera vuelos sin slots [horario de aterrizaje y despegue] asignado, haciendo la aclaración que este tipo de operaciones siempre se realizan previa autorización del propio AICM y de que ello corresponde a una práctica común en el AICM, derivada de la opacidad con la que se asignan los horarios de aterrizaje y despegue”*.⁸⁷⁸

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que, conforme a la información proporcionada por el AICM, durante la temporada de verano del año dos mil catorce, se efectuaron quinientos sesenta y tres vuelos sin un horario de aterrizaje y despegue asignado, así como que los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS que incurrir en mayor medida a este tipo de operaciones forman parte de los AGENTES ECONÓMICOS del mercado del TARP en franjas con mayor aglomeración de demanda.

También se precisa que el 88% de estas operaciones fueron para transporte aéreo de pasajeros y que tampoco se observa alguna distinción sobre el tipo de operación, toda vez que del total de los vuelos operados sin la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, el 41% se trató de una operación de despegue, mientras que el restante 59% correspondió a aterrizajes.

| Número de operaciones efectuadas sin horario asignado, temporada invierno dos mil catorce ⁸⁷⁹ | | | |
|--|----------------------------|-----------|----------------------------|
| Aerolínea | Operaciones Sin Asignación | Aerolínea | Operaciones Sin Asignación |
| VIVAEROBUS | 135 | AMERICAN | 4 |
| AEROMAR | 128 | DELTA | 4 |

⁸⁷⁷ Folios 0005529, 0004129, 0003324, 0002077, 008613, 0021833 del EXPEDIENTE.

⁸⁷⁸ Folio 0004125 del EXPEDIENTE.

⁸⁷⁹ Folio 0025362 del EXPEDIENTE.

Handwritten signature and stamp of the Comisión Federal de Competencia Económica (CFCE). The stamp includes the number '3' and the text 'COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA'.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

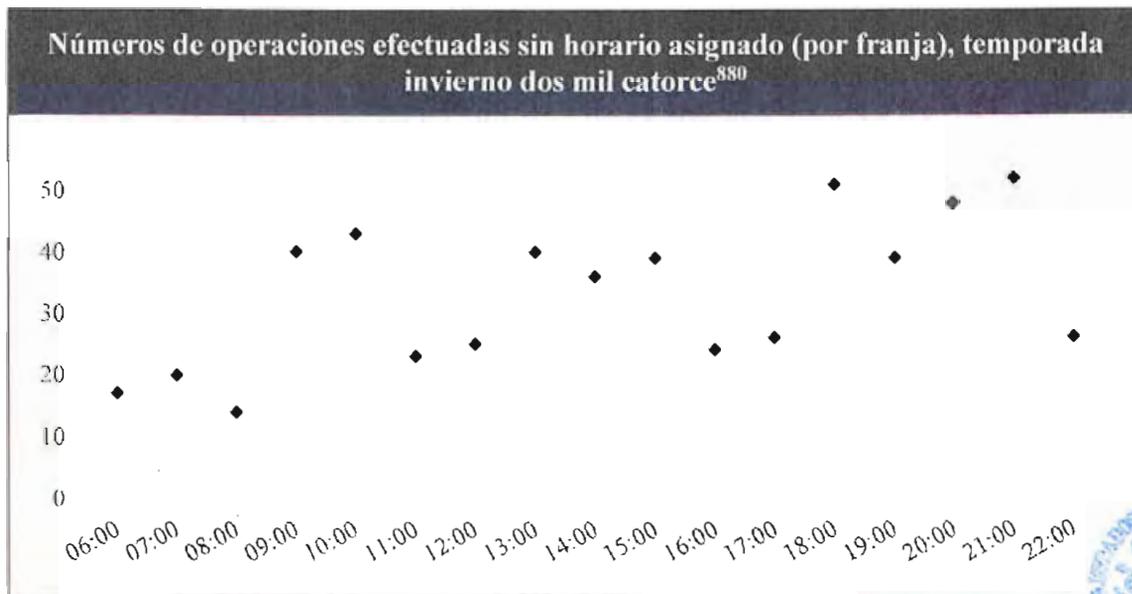
Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | |
|------------------------|----|---|---|
| INTERJET | 91 | Cargolux Airlines Internacional | 3 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 75 | MAGNICHARTERS | 3 |
| VOLARIS | 39 | ABX Air | 2 |
| Cathay Pacific Airways | 21 | Air France | 2 |
| UNITED AIRLINES | 21 | Avianca - Aerovías Nacionales De Colombia, S.A. | 2 |
| Iberia Airlines | 15 | Taca International Airlines, S.A. | 1 |
| MasAir | 10 | Aero Transporte de Carga Unión, S.A. de C.V. | 1 |
| Lufthansa Cargo | 5 | US AIRWAYS | 1 |

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que la operación de este tipo de vuelos puede desalentar a otros competidores de participar en el mercado debido a que obstruyen la operación del resto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS y, por otra parte, afecta la demanda residual por satisfacer y, por lo tanto, los ingresos esperados de los TRANSPORTISTAS AÉREOS para poder amortizar sus costos.

Asimismo, se aprecia que este tipo de operaciones son efectuadas principalmente durante los horarios de mayor congestión en el AEROPUERTO, esto tal como se puede visualizar en la siguiente gráfica.



⁸⁸⁰ Folio 0025362 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Por otra parte, se observa que de acuerdo a la normatividad vigente (véase *Sección V.3.1.2.4* del DICTAMEN), los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operen sin una asignación de horario de aterrizaje y despegue, serán acreedores a las sanciones correspondientes al caso del que se trate.

No obstante lo anterior, los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP manifestaron no haber recibido o tener conocimiento de que haya sido aplicada alguna sanción relacionada con la operación de vuelos sin una asignación de horario de aterrizaje y despegue.⁸⁸¹ Además, el AICM manifestó que no existen sanciones por parte del AICM por operar sin horario de aterrizaje y despegue más allá de la consecuencia de que no se pueda acreditar la ocupación del horario para una asignación posterior.⁸⁸²

Aunado a lo anterior, el AICM señaló que el artículo 55 de la LA, establece que *“en ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje a los usuarios en los aeródromos civiles”*⁸⁸³, al referirse a las operaciones sin la asignación de un horario de aterrizaje y despegue.

En conclusión de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que bajo las consideraciones antes citadas los TRANSPORTISTAS AÉREOS no tienen incentivo alguno para no realizar tales prácticas y así dificultar la planeación de las operaciones de otros competidores.⁸⁸⁴

X.2.1.8. Comercialización de vuelos en horarios que no han sido asignados

El AICM señaló que supone que algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS han comercializado operaciones sin un horario de aterrizaje y despegue asignado puesto que *“se ha detectado que hay vuelos regulares que en días determinados no tuvieron un slot [horario de aterrizaje y despegue] asignado.”* [Énfasis añadido].⁸⁸⁵ es decir, no se trata de operaciones extraordinarias para los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

De lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA no omite que los TRANSPORTISTAS NACIONALES del TARP manifestaron que a **pesar de no** contar con la certeza de obtener el horario de aterrizaje y despegue para algunos de sus vuelos, estos los ofertan, comercializan y operan.⁸⁸⁶ debido a que

Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

887

Por su parte, el AICM manifestó que aunque no cuenta con evidencia de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS persigan algún objetivo anticompetitivo, la regulación vigente *“(...) puede crear incentivos para que las aerolíneas pretendan: (i) buscar acercar el horario asignado a su*

⁸⁸¹ Folios 0008613 y 0008614 del EXPEDIENTE.

⁸⁸² Folio 0025358 del EXPEDIENTE.

⁸⁸³ Folio 0025355 del EXPEDIENTE.

⁸⁸⁴ Folios 0008613 y 0008614, 0025355 y 0025358 del EXPEDIENTE.

⁸⁸⁵ Folio 0025358 del EXPEDIENTE.

⁸⁸⁶ Folios 0005530, 0004131, 0003327, 0016896, 0002078, 0008614, 0008617 y 0021835 del EXPEDIENTE.

⁸⁸⁷ Folio 0016896 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

operación real, modificando e incluso cancelando horarios asignados de temporada para que le sean asignados a otros números de vuelos, llegando a operar los dos vuelos; (...)"⁸⁸⁸ Asimismo, el AICM indicó que "la modificación frecuente de los horarios asignados de temporada, puede llegar a "cortar" la continuidad del horario con lo que se podría estar disminuyendo el nivel de ocupación por debajo del 85%"⁸⁸⁹.

Respecto a lo anterior, el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO planea y distribuye hasta cincuenta y ocho operaciones por hora y, con base en esto, asigna los horarios de aterrizaje y despegue que le requieran los TRANSPORTISTAS AÉREOS, siempre y cuando se encuentren disponibles.⁸⁹⁰ Particularmente, el AICM señaló que no es posible la asignación de un horario de aterrizaje y despegue cuando ya han sido asignadas las cincuenta y ocho operaciones en la franja horaria que se solicitó o cuando el horario específico que se solicita ya ha sido asignado a alguien más.⁸⁹¹ en cuyo caso, genera y entrega un reporte en el cual hace del conocimiento al solicitante de que no es posible la asignación solicitada.⁸⁹²

Bajo esta perspectiva, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que de acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE (misma que se muestra en el cuadro de abajo), durante el año dos mil catorce los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan en el AEROPUERTO, comercializaron, en conjunto, más vuelos por hora que el límite en una hora, de forma tal que en ochocientos treinta y tres ocasiones se registraron en el año más de cincuenta y ocho operaciones en una hora, límite de horarios de aterrizaje y despegue que el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO asigna en una misma hora. En este orden de ideas, se puntualiza que en toda ocasión en que se presentó esta situación, al menos un TRANSPORTISTA AÉREO claramente ofertó, de forma premeditada, vuelos para los cuales le sería imposible obtener la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, esto en el supuesto caso de que la asignación de horarios atendiese el límite operaciones por hora; ello, en detrimento de los pasajeros que confían en los itinerarios que se comercializan y del ordenamiento y planificación que procura el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

En la siguiente tabla se muestra el número de veces que se incurrió en esta práctica, destacando que los horarios en los que se presentó con mayor frecuencia fueron a las 10:00, 17:00 y 21:00 (diez, diecisiete y veintiún) horas.

⁸⁸⁸ Folio 0025353 del EXPEDIENTE.

⁸⁸⁹ Folio 0025353 del EXPEDIENTE.

⁸⁹⁰ Folio 0008601 del EXPEDIENTE.

⁸⁹¹ Folios 0008631 y 0008632 del EXPEDIENTE.

⁸⁹² Folio 0008631 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Número de veces en que el horario de itinerario reportado por los TRANSPORTISTAS AÉREOS indica que se comercializaron más de cincuenta y ocho operaciones por hora, dos mil catorce ⁸⁹³ | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Día del Mes | 08:00 | 09:00 | 10:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 17:00 | 18:00 | 20:00 | 21:00 | Total |
| 1 | 2 | 3 | 7 | | | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 4 | 23 |
| 2 | 1 | 2 | 6 | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 6 | 24 |
| 3 | | 4 | 6 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | 3 | 7 | 25 |
| 4 | 2 | 3 | 6 | | | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 4 | 27 |
| 5 | | 6 | 6 | | | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 4 | 29 |
| 6 | 1 | | 8 | | | 1 | 2 | 3 | | 3 | 7 | 25 |
| 7 | 1 | 4 | 6 | | | 1 | 2 | 6 | 2 | 2 | 6 | 30 |
| 8 | 2 | 4 | 7 | | | 1 | 3 | 5 | 1 | 3 | 6 | 32 |
| 9 | | 5 | 6 | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 5 | 26 |
| 10 | 2 | 3 | 9 | | | | 2 | 4 | 1 | 4 | 8 | 33 |
| 11 | 2 | 5 | 7 | | | 2 | 3 | 5 | 2 | 4 | 6 | 36 |
| 12 | 1 | 2 | 8 | | | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 26 |
| 13 | 1 | 2 | 9 | | | 1 | 2 | 5 | 1 | 3 | 4 | 28 |
| 14 | 1 | 4 | 9 | | | 1 | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 | 32 |
| 15 | 1 | 3 | 6 | | | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 3 | 24 |
| 16 | | 3 | 6 | | | 3 | 2 | 2 | 1 | 4 | 4 | 25 |
| 17 | 1 | 3 | 9 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | | 6 | 24 |
| 18 | 3 | 3 | 7 | | | | 3 | 3 | | 2 | 4 | 25 |
| 19 | | 4 | 7 | | | 2 | 3 | 5 | 1 | 3 | 5 | 30 |
| 20 | 2 | | 5 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 6 | 21 |
| 21 | | 5 | 8 | | | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 29 |
| 22 | 1 | 4 | 6 | | | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 7 | 28 |
| 23 | | 4 | 8 | | | 3 | 2 | 2 | 1 | 5 | 4 | 29 |
| 24 | | 3 | 7 | | | | 2 | 3 | | 1 | 6 | 22 |
| 25 | | 3 | 7 | | | 1 | 3 | 5 | | 2 | 6 | 27 |
| 26 | 1 | 3 | 5 | | | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 23 |
| 27 | 2 | 1 | 6 | | | | 2 | 4 | 1 | 3 | 7 | 26 |

⁸⁹³ Folio 0025058 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|----|----|-----|---|---|----|----|-----|----|----|-----|-----|
| 28 | 1 | 2 | 8 | | | 1 | 3 | 5 | 2 | 4 | 7 | 33 |
| 29 | | 4 | 7 | | | 1 | 2 | 5 | 3 | 3 | 6 | 31 |
| 30 | 1 | 1 | 4 | | | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 5 | 24 |
| 31 | | 1 | 3 | | 1 | | 1 | 4 | 2 | 1 | 3 | 16 |
| Total | 29 | 94 | 209 | 1 | 3 | 33 | 70 | 108 | 43 | 80 | 163 | 833 |

Considerando la asignación de cincuenta y ocho operaciones por hora, de la información contenida en el EXPEDIENTE, se observa que existieron días en los que se comercializaron y se operaron hasta setenta y un vuelos por hora, con lo cual la única posibilidad legal para tal efecto es el uso de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue clasificadas como secciones extra de pasajeros. En detalle, se puede apreciar que durante el año dos mil catorce, se ofertaron, en total, en once ocasiones más de diez vuelos que no tenían posibilidad de obtener la asignación de un horario de aterrizaje y despegue. A continuación se muestra la tabla que señala el los días y horas para los cuales los TRANSPORTISTAS AÉREOS comercializaron un número significativamente por encima de las cincuenta y ocho operaciones que se pueden asignar por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

| Número de veces en que se comercializaron más de diez vuelos por encima de la asignación máxima de cincuenta y ocho operaciones por hora. ⁸⁹⁴ | | | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------|
| Fecha/Hora | 10:00 | 12:00 | 15:00 | 18:00 | Número de veces |
| 14/04/2014 | 71 vuelos comercializados | | | | 1 |
| 02/06/2014 | 70 vuelos comercializados | | | | 1 |
| 05/06/2014 | 69 vuelos comercializados | | | | 1 |
| 18/08/2014 | 70 vuelos comercializados | | | | 1 |
| 26/10/2014 | | | | 69 vuelos comercializados | 1 |
| 20/11/2014 | | 69 vuelos comercializados | | | 1 |
| 28/11/2014 | | | 69 vuelos comercializados | | 1 |
| 05/12/2014 | | | 70 vuelos comercializados | | 1 |
| 19/12/2014 | | | 71 vuelos comercializados | | 1 |

⁸⁹⁴ Folio 0025058 y 0008832 del EXPEDIENTE.





Expediente IEBC-001-2015
*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | | |
|-----------------|---|---|---------------------------|---|----|
| 21/12/2014 | | | 70 vuelos comercializados | | 1 |
| 28/12/2014 | | | 69 vuelos comercializados | | 1 |
| Número de veces | 4 | 1 | 5 | 1 | 11 |

La comercialización de vuelos sin que exista previamente una asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada para su futura operación, trae como consecuencia que los TRANSPORTISTAS AÉREOS soliciten asignaciones de horarios adicionales. Asimismo, se incentiva a que los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitan y retienen asignaciones de temporada que no están en sus planes operar, puesto que ello garantiza un horario de aterrizaje y despegue, no importando que este no corresponda con la hora real del vuelo comercializado. Incluso, una vez obtenida la asignación adicional, no se suele cancelar aquella que originalmente no se requería o se pretendía operar. En este sentido la práctica de comercialización de vuelos sin horarios de aterrizaje y despegue asignados, incrementa el número de horarios que no pueden ser ocupados por otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Asimismo, esta práctica genera un daño al consumidor, pues el usuario puede estar comprando un servicio que no corresponde con el que recibirá, es decir, adquiere vuelos para los cuales no tiene certeza de que se realizaran conforme a los términos indicados por el TRANSPORTISTA AÉREO.

X.2.2. Barreras a la entrada o a la expansión en el TARP

Como ya se detalló en secciones anteriores existen un gran número de factores que restringen la competencia al limitar la entrada de oferentes al mercado de TARP, principalmente, las inversiones en flota, la necesidad de contar con algún tipo de concesión o permiso, las facilidades para el ingreso de nuevos oferentes derivadas de la capacidad del AEROPUERTO, y la posibilidad de la explotación de las rutas internacionales que dependen de acuerdos bilaterales entre México y otros Estados.

X.2.2.1. Barreras conductuales a la entrada en el TARP

X.2.2.1.1. Cancelaciones de horarios de aterrizaje y despegue

La actual reglamentación relacionada con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, señala que las aerolíneas tienen la obligación de regresar al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO aquellos horarios de aterrizaje y despegue que saben que no utilizarán. Para tal efecto, el AICM permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS cancelar cualquier horario de aterrizaje y despegue hasta con una hora de anticipación a su operación.⁸⁹⁵

⁸⁹⁵ Folio 0003323, 0021820 y 0021821 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Asimismo, se observa que la reglamentación de cancelación de los horarios de aterrizaje y despegue prevé que, siempre y cuando se cancele un horario de aterrizaje y despegue en tiempo y forma, dicho horario se calificará como "operado" por quien lo cancele.⁸⁹⁶ Esto además de retener la prioridad en su asignación en el siguiente periodo, bloquea posiblemente de forma permanente su acceso a otros competidores, puesto que la cancelación de hasta una hora antes limita las posibilidades de que otros agentes hagan uso de los horarios de aterrizaje y despegue que no sean utilizados, los cuales requieren de más tiempo para ser comercializados.

De igual forma, dichas disposiciones impiden que los TRANSPORTISTAS AÉREOS internalicen el costo por el desaprovechamiento de tales horarios de aterrizaje y despegue y la externalidad negativa que generan al resto de aerolíneas en el mercado, fomentando o facilitando esta práctica.⁸⁹⁷ En consecuencia, de acuerdo a información que obra en el EXPEDIENTE, los TRANSPORTISTAS AÉREOS no hacen uso del mecanismo de devolución de horarios de aterrizaje y despegue, en razón de que estos podrían perder el derecho de prioridad. En razón de que estos no son cancelados "aparecen como ocupados y no pueden ser asignados a aerolíneas que realmente si los requieren".⁸⁹⁸ Esta situación, impide el acceso a otros competidores a los horarios de aterrizaje y despegue asignados que no son operados, ocasionando que este mecanismo de cancelación sirva como una barrera a la entrada, que limita el aprovechamiento de la capacidad efectiva del AEROPUERTO.⁸⁹⁹

En este orden de ideas, se observa que durante el año dos mil catorce el número de horarios de aterrizaje y despegue cancelados es mínimo respecto del volumen de horarios asignados no operados (casi 1% respecto de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados con prioridad en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO).⁹⁰⁰

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁸⁹⁶ Folio 0018483 del EXPEDIENTE.

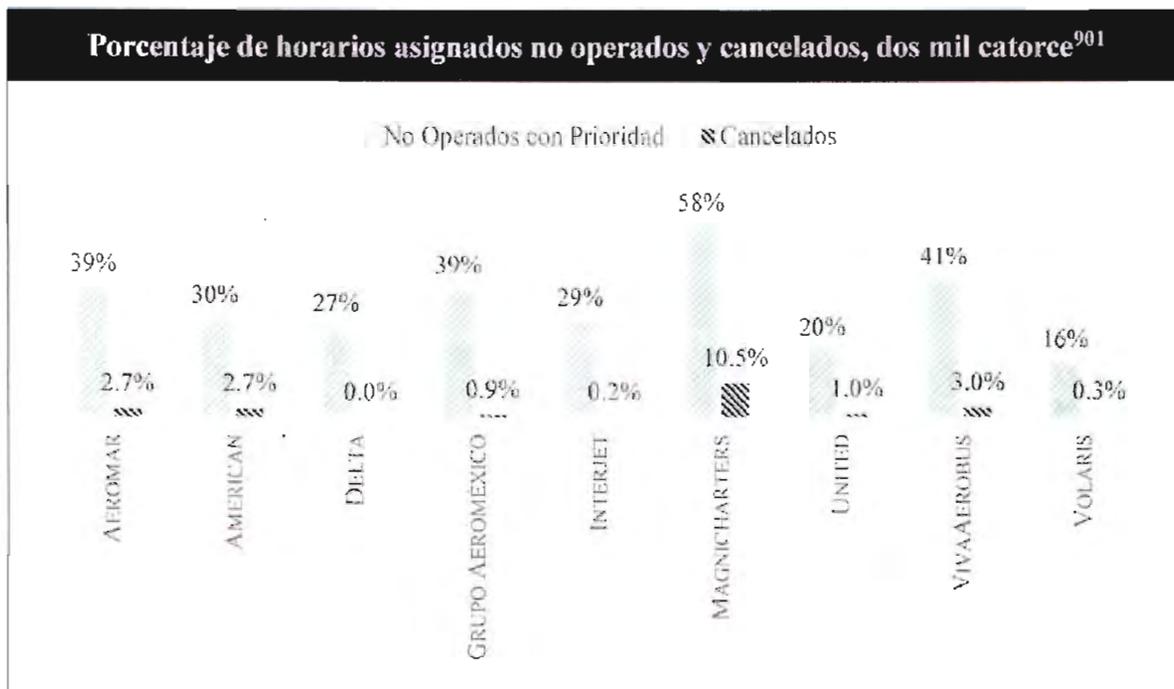
⁸⁹⁷ Folio 0003311 del EXPEDIENTE.

⁸⁹⁸ Folios 0003311 y 0021823 del EXPEDIENTE.

⁸⁹⁹ Folio 0021823 del EXPEDIENTE.

⁹⁰⁰ Folio 0021823 del EXPEDIENTE.





En consecuencia, se concluye que la falta de un mecanismo eficiente en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue conlleva a una utilización ineficiente de los horarios asignados bajo derechos de prioridad. Asimismo, trae consigo como efecto la poca utilización efectiva de los horarios asignados con prioridad; asignaciones adicionales con altos porcentajes de no utilización; solicitudes de asignación que no fueron atendidas, y que la reglamentación vigente que permite mantener derechos sobre horarios cancelados hasta con una hora de anticipación, lo que se traduce en barreras a la entrada y a la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Asimismo, derivado de los elementos mencionados se limita la contestabilidad del mercado en algunos segmentos de mercado.

X.2.2.1.2. Cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue

De acuerdo con la información que obra en el EXPEDIENTE, [REDACTED] * y [REDACTED] * fueron los únicos TRANSPORTISTAS AÉREOS que, de dos mil nueve a dos mil catorce, realizaron cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Particularmente, [REDACTED] * [REDACTED] * indicó que se le fueron cedidos e intercambiados horarios de aterrizaje y despegue por parte de [REDACTED] que representaron el [REDACTED] * % del total de horarios de aterrizaje y despegue que le fueron asignados con prioridad en el AEROPUERTO, [REDACTED] *.

⁹⁰¹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

Nota. Comprende el lapso entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

⁹⁰² Asimismo, se detalla que estas cesiones e intercambios involucraron a ⁹⁰³ *
* * *

| Cesiones e intercambios respecto del total de horarios asignados con CRITERIO DE PRIORIDAD en temporadas ⁹⁰⁴ | | | |
|---|-------------|--------------|------------|
| Aerolíneas | Verano 2014 | Inverno 2014 | Total |
| [Redacted] | * | [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | * | [Redacted] | [Redacted] |
| [Redacted] | * | [Redacted] | [Redacted] |
| Total | [Redacted] | * | [Redacted] |

Por su parte, ⁹⁰⁵ *
Al respecto, se observa que a

Por otra parte, es importante señalar que, y mantienen nexos toda vez que ambos son *

⁹⁰⁶ Adicionalmente, en junio de dos mil doce, DELTA adquirió un 4.17% de acciones de GRUPO AEROMÉXICO.⁹⁰⁷

Finalmente, es de observar para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS comparten un mercado, el del TARP, en el cual no tienen competidores significativos, puesto que la suma de las participaciones de mercado de los TRANSPORTISTAS AÉREOS más importantes no acumula la participación de GRUPO AEROMÉXICO. De esta forma, los acuerdos que se refieren, que en teoría podrían significar un incremento de la red de los TRANSPORTISTAS AÉREOS involucrados, no corresponden al caso de complementariedad de redes.

Es de observar para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS, entre dos mil nueve y dos mil catorce, coincidieron en las rutas entre el AEROPUERTO y las ciudades de

⁹⁰² Folio 0017303 del EXPEDIENTE.

⁹⁰³ *

⁹⁰⁴ 0017303 del EXPEDIENTE.

Nota. Comprende el lapso entre las 06:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas.

⁹⁰⁵ Folio 0027518 del EXPEDIENTE.

⁹⁰⁶ Folios 0005549 y 0005550 del EXPEDIENTE.

⁹⁰⁷ Folio 0026377 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Atlanta, Nueva York, Orlando y Salt Lake City, en las cuales no tuvieron competencia significativa de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. Asimismo, se detalla que en las rutas de Atlanta, y Salt Lake City, no tuvieron competencia alguna erigiéndose como los únicos operadores de las mismas. En la *Sección XI.6.5* se detalla el número de vuelos directos efectuados por cada uno de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en dichas rutas.

Asimismo, las cesiones e intercambios que realizaron [redacted] * y [redacted] * mantienen los horarios de aterrizaje y despegue en poder de aerolíneas afines, evitando que estos sean reasignados, con lo cual se puede presumir una restricción a la capacidad de competir del resto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

X.2.2.1.3. Operaciones oficiales y de aviación general⁹⁰⁸ con restricciones en el AEROPUERTO

Desde el año dos mil doce, las operaciones oficiales y de aviación general autorizadas por la SECRETARÍA están restringidas a tres por hora para operar entre las 07:00 y las 10:00 (siete y las diez) horas y entre las 19:00 y las 22:00 (diecinueve y las veintidós) horas; no obstante lo anterior, desde dicho año y hasta el cierre del año dos mil catorce se han efectuado este tipo operaciones en horarios restringidos para tales efectos, con lo cual se observó un volumen de [redacted] * [redacted] * lo que representa el 6.0% del total de operaciones de vuelos realizadas en el AEROPUERTO durante estos lapsos y un promedio de número de operaciones en horarios vedados (de siete a diez de la mañana y de siete a diez de la noche).⁹⁰⁹

Sobre el particular, se señala que las citadas operaciones oficiales y de aviación general, al igual que aquellas de transporte de pasajeros o carga, consumen un tiempo y espacio de la infraestructura del AEROPUERTO en horarios declarados como saturados. En este sentido, esta AUTORIDAD DE INVESTIGADORA observa que cada uno de estos vuelos resta, en la misma cantidad con que se efectúen, el número de operaciones que pueden realizar operadores del TARP. En virtud de lo anterior, se considera que estas operaciones pueden limitar, o incluso, impedir la entrada de otros competidores al mercado de TARP que utiliza el AEROPUERTO. Esto se hace evidente en el cuadro "Porcentaje de horarios no asignados por falta de disponibilidad en solicitudes de asignación a mediano plazo respecto al total de asignados (verano de dos mil catorce)" en donde se observa un elevado número de horarios que ha solicitado los TRANSPORTISTAS AÉREOS y que no fueron asignados por falta de disponibilidad.

Conforme a lo anterior, a continuación se muestra la participación de las operaciones restringidas respecto del total de los vuelos efectuados en los distintos lapsos (tanto prohibidos como permitidos). Es de destacar, que el porcentaje de vuelos restringidos llegó a representar hasta el 9.6% de las operaciones en la franja de las 10:00 (diez) horas a las 18:59 (dieciocho cincuenta y

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁹⁰⁸ Se entiende por operaciones oficiales y de aviación general conforme a lo establecido en la sección V.3.1.

⁹⁰⁹ Folio 0022640 del EXPEDIENTE.



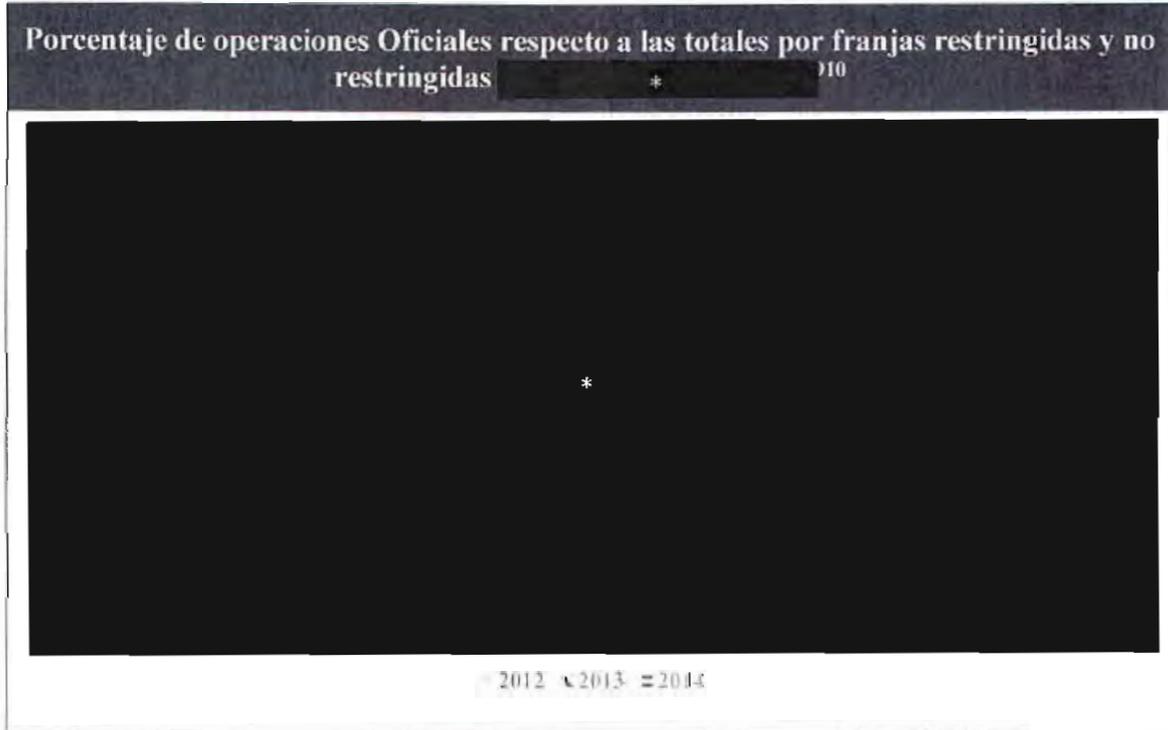


Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

nueve) horas. Asimismo, para dichas operaciones se observó una mayor frecuencia en la franja de mayor aglomeración de demanda.



Actualmente, el límite de operaciones por hora determinado en el AEROPUERTO asciende a sesenta y uno, las cuales se distribuyen en cincuenta y ocho operaciones de tipo comercial y tres de naturaleza oficial. No obstante lo anterior, de acuerdo a la información que obra en el EXPEDIENTE, misma que se ilustra en la siguiente gráfica, en el año dos mil catorce

[Redacted text block]

consumiendo tiempos y espacios que podrían ser aprovechados por otros TRANSPORTISTAS AÉREOS que puedan mejorar las condiciones de competencia en el mercado del TARP en beneficio de los consumidores en el país. En este orden de ideas, se reitera que cualquier operación oficial y de aviación general en el AEROPUERTO resta el grado de contestabilidad del MERCADO INVESTIGADO.

Asimismo, y tal como se apreció en las gráficas "Número de operaciones en el AEROPUERTO por franja horaria" y "Operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO", contenidas en el Capítulo IX del DICTAMEN, tanto las operaciones oficiales efectuadas por hora durante el año

⁹¹⁰ Folio 0022640 del EXPEDIENTE.

⁹¹¹ Folio 0022640 del EXPEDIENTE. Nota: [Redacted]

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

dos mil catorce se aglutinaron en horarios declarados como saturados, que también son los más demandados por las aerolíneas comerciales.

De esta forma, se puede concluir que las operaciones restringidas tienen una frecuencia alta en la franja horaria de mayor aglomeración de demanda. Así, a pesar de que los vuelos involucrados no son parte del mercado en el cual se verifica la existencia de efectos anticompetitivos, su operación en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:00 (veintidós) horas tiene como efecto: limitar la contestabilidad del mercado y fungir como una barrera a la entrada y expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

X.2.2.1.4. Vuelos operados con diferencia de tiempo respecto del horario asignado.⁹¹²

Se tiene conocimiento de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS, a pesar de tener un horario de aterrizaje y despegue asignado y de contar con un margen de tolerancia de operación del mismo de más/menos quince a su asignación programada, operan vuelos con grandes diferencias de tiempo respecto de su programación original.

Es posible apreciar lo anterior en la tabla "Porcentaje de operaciones asignadas bajo prioridad con demoras superiores a quince minutos, dos mil catorce", donde se observa el número de vuelos realizados con una demora superior a quince minutos, medida como la diferencia respecto de la hora de operación indicada en la asignación con prioridad, para el año dos mil catorce en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas. Como se puede observar, los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS operaron más de ciento quince mil horarios que no cumplieron con la tolerancia antes mencionada lo cual representa 23.9% del total de vuelos en dicho lapso. Se resalta que GRUPO AEROMÉXICO, siendo el TRANSPORTISTA AÉREO que ostenta el mayor número de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, operó el 40% de los horarios de aterrizaje y despegue que le fueron asignados con demoras superiores a quince minutos, situándolo en la segunda posición más alta sobre el porcentaje de este tipo de operaciones.

| Porcentaje de operaciones asignadas bajo CRITERIO DE PRIORIDAD con demoras superiores a quince minutos, dos mil catorce. Porcentajes sobre el total por hora entre paréntesis. ⁹¹³ | | | | | | | | | | |
|---|----------|----------|-------|------------------|--------------|---------|--------|------------|---------|----------------|
| Hora | AMERICAN | INTERJET | DELTA | GRUPO AEROMÉXICO | MAGNICHARTER | AEROMAR | UNITED | VIVAEROBUS | VOLARIS | Total por Hora |
| 06:00 | 5% | 13% | 21% | 24% | 50% | 6% | 8% | 48% | 22% | 18% |
| 07:00 | 5% | 22% | 28% | 33% | 47% | 11% | 3% | 47% | 26% | 28% |
| 08:00 | 17% | 20% | 10% | 36% | 14% | 22% | 3% | 38% | 27% | 29% |

⁹¹² Folio 0004131, 0016896, 0002078, y 0022569 del EXPEDIENTE.

⁹¹³ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).



| | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 09:00 | 19% | 25% | 2% | 35% | 28% | 33% | 8% | 43% | 21% | 29% |
| 10:00 | 24% | 33% | 20% | 33% | 75% | 33% | 12% | 49% | 21% | 32% |
| 11:00 | 12% | 30% | 25% | 35% | 36% | 40% | 31% | 49% | 29% | 34% |
| 12:00 | 24% | 24% | 50% | 38% | 32% | 53% | 44% | 38% | 29% | 35% |
| 13:00 | 31% | 28% | 44% | 41% | 37% | 39% | 30% | 49% | 32% | 37% |
| 14:00 | 26% | 38% | 31% | 40% | 25% | 38% | 30% | 46% | 36% | 37% |
| 15:00 | 27% | 40% | 26% | 41% | 60% | 33% | 21% | 50% | 36% | 39% |
| 16:00 | 33% | 36% | 43% | 42% | 53% | 39% | 32% | 50% | 37% | 40% |
| 17:00 | 27% | 31% | 20% | 43% | 50% | 39% | 33% | 40% | 37% | 39% |
| 18:00 | 24% | 33% | 42% | 43% | 58% | 43% | 35% | 37% | 41% | 40% |
| 19:00 | 40% | 38% | 46% | 43% | 39% | 50% | 34% | 55% | 34% | 42% |
| 20:00 | 28% | 49% | 55% | 50% | 65% | 58% | 42% | 55% | 35% | 49% |
| 21:00 | 25% | 60% | 50% | 52% | 68% | 62% | 41% | 49% | 46% | 52% |
| 22:00 | 17% | 56% | 43% | 49% | 45% | 55% | 31% | 51% | 34% | 49% |
| Total por Aerolínea | 22% | 34% | 36% | 40% | 37% | 37% | 25% | 47% | 32% | 37% |

Es de destacar que el número de vuelos operados con demora: **i)** representa el 23.9% del total de vuelos operados en la franja horaria de las 06:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas y **ii)** se originaron de una asignación de horarios con prioridad por ser el TRANSPORTISTA AÉREO que lo utilizó en el periodo equivalente anterior.

Destaca que no existe relación sistemática entre los retrasos, puesto que la correlación del número de vuelos con retraso reportada anteriormente resulta ser baja entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS. La más alta resultó de la comparación de GRUPO AEROMÉXICO e INTERJET, cero punto sesenta y ocho de correlación (0.78); seguida de la que se observó para los casos de INTERJET y VIVAAEROBUS, y GRUPO AEROMÉXICO y VIVAAEROBUS, cero punto cincuenta y cinco (0.55) y cero punto cincuenta y uno (0.51), respectivamente.

Versión Pública


**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Lo anterior implica una barrera a la entrada y expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, puesto que la operación de vuelos con demora significa el desplazamiento de algún vuelo que tenía asignado el horario en el cual se realizó la operación con demora.

Cabe señalar que, derivado del gran número de horarios que son asignados a GRUPO AEROMÉXICO, este AGENTE ECONÓMICO está en posibilidades de realizar intercambios en sus horarios de aterrizaje y despegue para que sus vuelos con retraso sean menores que los de sus competidores. Este manejo de horarios de aterrizaje y despegue, que permite la alta concentración de horarios, genera efectos adversos significativos para sus competidores, pues impide el funcionamiento eficiente del AEROPUERTO toda vez que genera incertidumbre en conectividad y frecuencias para los demás TRANSPORTISTAS AÉREOS y otorga ventajas a GRUPO AEROMÉXICO.

A pesar de que la participación de mercado mayoritaria que tiene GRUPO AEROMÉXICO en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue debería limitar su operación con demoras, los datos expuestos anteriormente permiten observar que en la práctica GRUPO AEROMÉXICO presenta altas demoras. El comportamiento de un número amplio de vuelos con demoras de GRUPO AEROMÉXICO indica que no existe un número significativo de vuelos que sean operados bajo el modelo de red *hub and spoke*, puesto que los vuelos en conexión requieren que los vuelos se realicen en tiempo para garantizar que los pasajeros puedan abordar sus siguientes vuelos o que las economías generadas por dicho modelo de negocio son reducidas por una baja eficiencia en conectividad que resultan de las demoras de vuelos que alimentan pasajeros a otros.

X.2.2.2. Barreras estratégicas

Los insumos utilizados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS para proveer el servicio de TRANSPORTE AÉREO son, principalmente, aviones, combustible y servicios provistos en un aeropuerto, éstos, supeditados a la disponibilidad de infraestructura.

No pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que para los TRANSPORTISTAS AÉREOS existen grandes costos financieros para adquirir aeronaves, ya sea mediante compra o arrendamiento. Más aún, el acceso al financiamiento es limitado puesto que las empresas fabricantes de aeronaves establecen limitantes a las aerolíneas para la venta y financiamiento de equipos.⁹¹⁴ Con lo cual, es probable que existan ciertas condiciones bajo las cuales el proceso de adquirir aeronaves sea más complejo para algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Respecto al acceso a infraestructura y servicios en el AEROPUERTO, los TRANSPORTISTAS AÉREOS manifestaron que los servicios que les permiten realizar operaciones de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO, son los servicios aeroportuarios y la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue.⁹¹⁵ No obstante lo anterior, el AICM manifestó que los servicios aeroportuarios que son indispensables para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan aterrizar y despegar en el AEROPUERTO son el uso de pistas, calles de rodaje y ayudas visuales, ya que sin estos elementos

⁹¹⁴ Folio 0002069 del EXPEDIENTE.

⁹¹⁵ Folios 0021801, 0021802, 0004090, 0004091, 0003292, 0005956, 0018699 y 0019356 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

una aeronave no está en posibilidad de realizar su aterrizaje o despegue en condiciones seguras. Asimismo, aclaró que los tres elementos físicos que permiten el aterrizaje y despegue de aeronaves son: i) la pista, como componente crítico; ii) las calles de rodaje, que permiten que la aeronave desocupe o entre a pista, y iii) las ayudas visuales, que orientan al comandante de la aeronave durante su aterrizaje.⁹¹⁶

En este sentido, se destaca que, de acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue consiste en la asignación de una hora y minuto específico para hacer uso de los servicios de plataforma y del servicio de control de plataforma. Adicionalmente, éstos son asignados respetando el número de aterrizajes y despegues que pueden ser atendidos en cada hora que establece la SECRETARÍA; atendiendo a: i) elementos como capacidad del AEROPUERTO; ii) criterios de seguridad y eficiencia de acuerdo con la capacidad de las aeronaves y su programación de vuelos; iii) las recomendaciones del comité de operación y horarios, y iv) las limitaciones del espacio aéreo que determine SENEAM.⁹¹⁷

Es de destacar que la capacidad de operación del AEROPUERTO se mide con base en el número máximo de operaciones por hora que puede atender en sus instalaciones en campo aéreo. Esto es, pistas, calles de rodaje y plataformas, así como, con base en el número máximo de pasajeros por hora que pueden ser atendidos en el edificio terminal.⁹¹⁸ En este sentido, se destaca que la capacidad operativa del AEROPUERTO se sitúa en sesenta y un operaciones por hora, con un máximo de cuarenta operaciones de aterrizaje por hora, mientras que para las operaciones de despegue no se ha definido un número máximo, entendiéndose que podrían llegar a efectuarse hasta sesenta y un despegues por hora.⁹¹⁹ De esta capacidad (sesenta y uno), cincuenta y ocho operaciones por hora se destinan para operaciones comerciales y tres para operaciones oficiales, en los horarios de mayor demanda.⁹²⁰

En conclusión, los elementos antes señalados indican que el principal factor que puede limitar la competencia en el mercado relevante se ubica en el acceso a la infraestructura del AEROPUERTO, consistente en pista, ayudas visuales, calles de rodaje y plataformas. En este sentido, es de observar para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que en condiciones de aglomeración de demanda en ciertas franjas horarias en el AEROPUERTO, un mecanismo ineficiente de asignación de turno para su uso genera barreras a la entrada y expansión que limitan la competencia en el mercado relevante de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

X.2.2.3. Ventajas de los primeros en entrar al mercado de TARP

Como se señaló en el marco jurídico (*Capítulo V*) del DICTAMEN, el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que prevé el RLA contempla, entre otras cosas, prioridades en la

⁹¹⁶ Folio 0018593 del EXPEDIENTE.
⁹¹⁷ Artículo 94 del RLA.
⁹¹⁸ Artículo 94 del RLA.
⁹¹⁹ Folio 0008616 y 0023059 del EXPEDIENTE.
⁹²⁰ Folio 0025955 y 0025956 del EXPEDIENTE.





asignación de dichos horarios en el AEROPUERTO. Esto generó, sin duda, las altas participaciones de mercado que hoy presentan algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, es decir, que el procedimiento contemplado en la normatividad propicia esta concentración al otorgar prioridades en la asignación de horarios al TRANSPORTISTA AÉREO que haya operado el horario con anterioridad. Para mejor referencia de dichas participaciones véase la **Sección X.2.2.2** del DICTAMEN.

X.2.2.4. Barreras regulatorias a la entrada en TARP

En el caso de las autorizaciones necesarias para ofertar servicios de TRANSPORTE AÉREO, destaca que para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular se requiere de una concesión,⁹²¹ y para prestar el servicio público de transporte aéreo internacional regular se requiere de un permiso.⁹²² Ambas autorizaciones son otorgadas y modificadas por la SECRETARÍA.⁹²³ La concesión le permite al poseedor prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, siempre que éste cuente con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la SECRETARÍA.⁹²⁴

Como se mencionó en la **Sección V.2.5** del DICTAMEN, las rutas internacionales se deben solicitar a la SECRETARÍA. En el caso de los permisos otorgados a personas morales mexicanas para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, sólo se otorgan a personas que cuenten con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular, y se otorgan conforme a los convenios con los Estados hacia los cuales se opere la ruta.⁹²⁵ En el caso de los permisionarios del servicio público de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano, se les otorgan el permiso de operar conforme a los convenios bilaterales,⁹²⁶ sin posibilidad de realizar labores de cabotaje.

X.2.2.5. Barreras en el acceso a la información

Como se mencionó en el **Capítulo IX** del DICTAMEN, existen deficiencias en el acceso a la información relacionada con el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que pueden generar o que agraven los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP.

Entre los principales problemas de acceso a la información que se tienen en el EXPEDIENTE, se encuentran: **i)** la publicación de fechas precisas para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue; **ii)** no se tiene certeza si las asignaciones de largo plazo de horarios de aterrizaje y despegue que deberían considerar la utilización y el cumplimiento en tiempo del mismo para el otorgamiento de prioridad de asignación; **iii)** el funcionamiento y la aplicación del proceso de

⁹²¹ Artículo 9 de la LAC.

⁹²² Artículo 11 de la LAC.

⁹²³ Artículo 6 de la LAC.

⁹²⁴ Artículo 9 de la LAC.

⁹²⁵ Artículo 20 de la LAC. Adicionalmente, el artículo establece que las rutas sólo podrán comercializarse hasta que sean aprobadas, y deberán ser operadas dentro de ciento ochenta días, de tal forma que en caso de no operarse éstas se darán por canceladas.

⁹²⁶ Conforme al artículo 21 de la LAC.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

asignación de horarios de aterrizaje y despegue: iv) no existe certeza en las operaciones de los TRANSPORTISTAS AÉREOS debido a las operaciones de aviación oficial y general que se efectúan en el AEROPUERTO.

X.2.3. Conclusión del análisis de efectos anticompetitivos en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO

Los elementos antes referidos, señalan que existen una serie de efectos anticompetitivos en el mercado del TARP provisto en franjas horarias de aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. Lo anterior con base en que:

- Se observó que GRUPO AEROMÉXICO, respecto de sus competidores más cercanos (INTERJET, VOLARIS y VIVAEROBUS), es el TRANSPORTISTA AÉREO con la mayor participación de mercado; posee en promedio las aeronaves con menor capacidad; mostró ser el segundo TRANSPORTISTA AÉREO para el que se reportó, en promedio, los factores de ocupación (medido por el número de pasajeros promedio por vuelo) más bajos; mostró el mayor número de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue, y establece tarifas significativamente superiores.
- Derivado de lo anterior, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que un TRANSPORTISTA AÉREO cobra elevadas tarifas en horarios saturados, y que éstas no pueden ser contrarrestadas efectivamente por sus competidores ante la falta de un mecanismo eficiente de acceso a la infraestructura, ya que no favorece el retiro de horarios de unos TRANSPORTISTAS AÉREOS a otros competidores capaces de utilizarlos más eficientemente en términos de pasajeros transportados. Ante la falta de un mecanismo eficiente de acceso a la infraestructura considerada como INSUMO ESENCIAL, las tarifas del operador con mayor participación en el mercado no pueden ser contrarrestadas efectivamente por sus competidores, puesto que el mecanismo actual de asignación de horarios no favorecen el retiro de éstos de unos TRANSPORTISTAS AÉREOS a otros competidores capaces de utilizarlos más eficientemente. Dadas las condiciones de aglomeración de demanda, los TRANSPORTISTAS AÉREOS están en posibilidades de establecer precios y/o restringir el abasto en el mercado con el efecto de limitar la intensidad de competencia.
- Asimismo, se observó que las participaciones de los cinco TRANSPORTISTAS AÉREOS más relevantes del mercado se han mantenido relativamente estables y que la suma de todas las participaciones de mercado de las aerolíneas INTERJET, VOLARIS, VIVAEROBUS y AEROMAR no equivalen a la participación de mercado de GRUPO AEROMÉXICO;
- Existen actos de los AGENTES ECONÓMICOS que tienen el efecto de limitar la capacidad de competir de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Entre ellas destacan: la no operación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de horarios asignados; altos indicadores de incumplimiento de las autorizaciones que realiza la SECRETARÍA en cuanto a los Horarios – Itinerarios; el uso



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

por parte de GRUPO AEROMÉXICO de horarios asignados para vuelos con pocos pasajeros, respecto de los demás competidores.

El principal insumo que puede limitar la competencia en el mercado relevante se ubica en el acceso a la infraestructura del AEROPUERTO determinada como INSUMO ESENCIAL, consistente en i) pista, ii) calles de rodaje y iii) plataformas.

XI. Medidas Correctivas

XI.1. Resumen de las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO

Del análisis de la información que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA encontró que existe un INSUMO ESENCIAL en el MERCADO INVESTIGADO que se compone por la infraestructura dada por la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas del AEROPUERTO, y que por la forma en que se administra su acceso genera efectos anticompetitivos en el mercado de TARP en el aeropuerto.

Los efectos anticompetitivos en el mercado del TARP se describen detalladamente en el *Capítulo X* del DICTAMEN. No obstante, por sus características se pueden dividir de la siguiente forma:

- 1) Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios.
 - Conduce a una excesiva concentración de mercado.
 - La baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas.
 - El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del TARP.
 - Escasa innovación en rutas.
 - La forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO evidencia las restricciones de capacidad dificultando la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la reacción competitiva del TARP.
- 2) Externalidades negativas en el mercado del TARP.
 - Operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO: la realización de más operaciones oficiales y de aviación general de las efectivamente asignadas limita la insuficiente, en relación a la demanda de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, capacidad del AEROPUERTO.
 - Vuelos operados en un horario distinto al asignado: las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva, lo que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.





Versión Pública

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- Utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el AEROPUERTO, pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura.
- 3) Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a la Autoridad y el consumidor.
- En el procedimiento de asignación: existe una disparidad en la información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que resta certeza sobre la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue.
 - En los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: la falta de una interpretación clara sobre el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue no permite la internalización de los costos a quien incumple y restringe la capacidad del AEROPUERTO.
 - Existen mecanismos establecidos en la normatividad y RO que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
 - Las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios.
- 4) Comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS. Dadas las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, se facilitan posibles conductas anticompetitivas por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.
- Las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS retengan los horarios, lo que se constituye como una barrera a la entrada para otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, obligando a obtener horarios mediante asignaciones de mediano y corto plazo.
 - La inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores.
 - La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

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

XI.2. Resumen de medidas correctivas y efectos anticompetitivos que eliminan

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

Es importante resaltar que las medidas que se proponen fueron elaboradas tomando en cuenta los requisitos de efectividad y eficiencia que se establece el artículo 94 de la LFCE, en su fracción III y su último párrafo. En este sentido para elaborar las medidas correctivas la AUTORIDAD INVESTIGADORA también consideró lo dispuesto en el artículo 12 de las DISPOSICIONES, pues el conjunto de medidas busca eliminar los problemas de competencia relacionados con las condiciones del acceso al INSUMO ESENCIAL de la forma menos gravosa hacia el AGENTE ECONÓMICO al cual se le imponen las medidas dentro de las alternativas derivadas del expediente. Conforme a lo anterior, para elaborar las medidas correctivas propuestas la AUTORIDAD INVESTIGADORA buscó asegurar un actuar proporcional y se basó en los siguientes principios (*Ver Sección XI.6. del DICTAMEN*):

- 1) Efectividad para lograr su legítimo propósito, es decir, para eliminar el efecto anticompetitivo.
- 2) Son las medidas menos gravosas o restrictivas entre las medidas efectivas.
- 3) Las medidas generan incrementos en eficiencia.





Versión Pública

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Las medidas correctivas que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone ordenar al AICM son las siguientes:

| Medida | Descripción |
|---|---|
| Bloque 1: Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS. | |
| M1: | Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. |
| M1a: | Realizar y garantizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente. |
| M1b: | Monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AEREOs a través del tiempo. |
| M1c: | Calificar el uso de los horarios asignados y, en su caso, imponer sanciones a los TRANSPORTISTAS AEREOs o solicitar la imposición de multas a la SECRETARÍA. |
| M2: | Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue. |
| M2a: | Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada. |
| M2b: | Realizar la asignación de temporada con base en el CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉRICO que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado. |
| M2c: | Las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias. |
| M3: | Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AEREOs. |
| M3a: | Establecer criterios para calificar como utilizado el horario asignado (reglas de uso). |
| M3b: | Establecer criterios para calificar el uso indebido de un horario asignado. |
| Bloque 2: Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO. | |



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | |
|---|--|
| M4: | Establecer criterios para la conformación inicial del FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue. |
| M4a: | Impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del AEROPUERTO, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo. |
| M4b: | Integrar al FONDO DE RESERVA todos los horarios de aterrizaje y despegue que se generen al liberar capacidad en el AEROPUERTO. |
| M4c: | Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que le fueron asignados a cada TRANSPORTISTA AEREO regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho TRANSPORTISTA AEREO. |
| M5: | Mantenimiento del FONDO DE RESERVA. |
| M5a: | Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que no cumplan los criterios de uso, al final de cada temporada. |
| M5b: | Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que se califiquen como de uso indebido al final de cada temporada. |
| Bloque 3: Medidas para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO. | |
| M6: | Asignación inicial del FONDO DE RESERVA y mercado secundario. |
| M6a: | Mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del FONDO DE RESERVA. |
| M6b: | Asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA a través mecanismos que reflejen el valor económico del horario para los TRANSPORTISTAS AEREOs y el intercambio o cesión entre TRANSPORTISTAS AEREOs (mercado secundario). |
| Bloque 4: Valoración de resultados y calendario de implementación de las medidas correctivas. | |
| M7: | Valoración de resultados. |

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

3
B
777
COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA
a-t



| Correspondencia entre las Medidas Correctivas propuestas y los efectos anticompetitivos que eliminan | |
|--|-------------------------|
| Efectos anticompetitivos en el TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO | Medida correctiva |
| 1. Efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios | M2, M4, M5, M6 |
| Conduce a una excesiva concentración de mercado. | M4c, M6a, M6b |
| La baja disponibilidad de horarios inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en rutas. | M4a, M4b, M5, M6 |
| El mecanismo actual de acceso al AEROPUERTO favorece el establecimiento de precios más elevados en el mercado del TARP. | M4c, M5, M6a, M6b |
| Eseca innovación en rutas. | M6a, M6b |
| La forma en que se administra el acceso al AEROPUERTO evidencia las restricciones de capacidad dificultando la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS y la reacción competitiva del TARP. | M2, M6a, M6b, M4, M5 |
| 2. Externalidades en el mercado del TARP | M3a, M4b, M4c, M5a, M6b |
| Operaciones oficiales y de aviación general con restricciones en el AEROPUERTO: la realización de operaciones oficiales y de aviación general limita la insuficiente capacidad del AEROPUERTO, en detrimento de las operaciones de los Transportistas Aéreos y, en consecuencia, de la demanda de los usuarios por TRANSPORTE AÉREO. | M4b |
| Vuelos operados en un horario distinto al asignado: las RO y el RLA carecen de una sanción efectiva que permite retrasos respecto al horario asignado afectando la operación de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. | M3a, M4c, M5a |
| Utilización de flota con poca capacidad: afecta la operación en el AEROPUERTO pues no puede ampliarse su capacidad y hacer un uso más eficiente de la infraestructura. | M4b, M6b |
| 3. Asimetrías en información en el procedimiento de asignación de horarios restan certeza sobre cumplimiento, planeación y redención de obligaciones frente a Autoridad y Consumidor | M1, M2, M3, M5 |
| En el procedimiento de asignación: existe una disparidad en la información disponible a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que resta certeza sobre la disponibilidad de los horarios de aterrizaje y despegue. | M1a, M1b, M1c, M2 |
| En los criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue: la falta de una interpretación clara sobre el retiro de los horarios de aterrizaje y despegue no permite la internalización de los costos a quien incumple y restringe la capacidad del AEROPUERTO. | M2, M3, M5, M6b |



| | |
|---|----------------------------|
| Existen mecanismos establecidos en la normatividad y RO que permiten diferentes estándares de cumplimiento para los TRANSPORTISTAS AÉREOS. | M1c, M2a, M3a, M5a |
| Las reglas de operación permiten, por falta de claridad, el uso indebido de los horarios. | M1c, M3b, M5b |
| 4. Comportamiento estratégico: Dadas las condiciones de acceso al INSUMO ESENCIAL, se posibilita que un comportamiento anticompetitivo por parte de los Transportistas Aéreos. | M1, M2, M3, M5b, M6 |
| Las reglas de operación permiten que, a pesar de tener bajos niveles de operación de los horarios de aterrizaje y despegue asignados, los TRANSPORTISTAS AÉREOS retengan los horarios, lo que se constituye como una barrera a la entrada para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, obligando a obtener horarios mediante asignaciones de mediano y corto plazo. | M3a, M5a |
| La inexistencia de un criterio para calificar el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar operaciones sin contar con la asignación de un horario de aterrizaje y despegue, afectando la operación planeada de otros competidores. | M1, M2, M3b |
| La actual forma en que el AICM aborda la oferta insuficiente de horarios es mediante la posibilidad de solicitar horarios adicionales, desfavoreciendo a los nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS quienes no pueden computar dichos horarios como parte de sus futuras solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue de largo plazo o de temporada (base histórica). | M2c |
| Las reglas de operación permiten, por la distribución de horarios de aterrizaje y despegue, que un TRANSPORTISTA AÉREO tenga la capacidad de ofrecer un número de frecuencias hacia un destino o desde un origen determinado desproporcional respecto de la demanda. | M3, M5, M6 |
| La normatividad contemplada para las cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue permite que no todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan acceder al bien en las mismas condiciones de tal forma que se fomente la competencia. | M6b |
| 5. El modo de entrada de los TRANSPORTISTAS AÉREOS incide en la valoración que éstos le dan a los horarios de aterrizaje y despegue: la participación de mercado no está vinculada al mérito del TRANSPORTISTA AÉREO, sino a la fecha de inicio de operaciones en el AEROPUERTO de cada uno de ellos. | M6 |

XI.3. Medidas correctivas que la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone se ordenen al AICM y descripción de sus efectos esperados

En el DICTAMEN se observa que la falta de condiciones de competencia efectiva deriva de la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL que se conforma por la infraestructura dada por la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas. El conjunto de medidas propuesto por la AUTORIDAD INVESTIGADORA busca que el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, que constituye la forma de acceder al INSUMO ESENCIAL, permita eliminar los efectos anticompetitivos en el MERCADO INVESTIGADO descritos en el *Capítulo X* del DICTAMEN.

Por lo anterior, se recomienda ordenar al AICM que modifique sus RO para implementar dentro de sus procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue las siguientes medidas correctivas para mejorar el acceso al INSUMO ESENCIAL en el MERCADO INVESTIGADO:



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

XI.3.1. Bloque 1: Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS

Los procedimientos actuales relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO no favorecen la accesibilidad y disponibilidad de información. Lo anterior se traduce en asimetrías de información que generan un obstáculo para fomentar un proceso de plena competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS y la toma de decisiones óptimas tanto para el AEROPUERTO como para los AGENTES ECONÓMICOS y consumidores (ver *Capítulo IX*).

Asimismo, el monitoreo y control en los procedimientos actuales relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO y su utilización no son óptimos pues permiten comportamientos estratégicos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS (ver *Sección X.2.1*).

Por lo cual se recomienda ordenar al AICM las siguientes medidas:

XI.3.1.1. Medida M1: Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue

En particular, como parte de las medidas correctivas de este DICTAMEN la AUTORIDAD INVESTIGADORA propone que se ordene al AICM que garantice el cumplimiento de las siguientes funciones:

- a) Garantizar la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- b) Publicar en una plataforma electrónica todas las directrices para realizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- c) Publicar en la plataforma electrónica todas las fechas y plazos relacionados con el procedimiento de asignación y con la operación de los horarios de aterrizaje y despegue.
- d) Publicar en la plataforma electrónica las listas de horarios de aterrizaje y despegue asignados y los restantes disponibles; así como, los motivos por los que, en su caso, no se hubieran asignado los horarios conforme lo solicitó el TRANSPORTISTA AÉREO correspondiente (ver *Sección XI.3.1.2*).
- e) Vigilar las cancelaciones realizadas y cualquier no utilización de los horarios de aterrizaje y despegue (ver *Sección XI.3.1.6*).
- f) Vigilar la correcta utilización de los horarios de aterrizaje y despegue (ver *Secciones XI.3.1.11, XI.3.1.12 y XI.3.2.6*).
- g) Monitorear el uso de los horarios de aterrizaje y despegue con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a través del tiempo (ver *Sección XI.3.1.3*).



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

- h) Calificar el cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue.
- i) Vigilar, monitorear y, en su caso, aplicar los procedimientos correspondientes a la asignación de horarios y solicitar a la SECRETARÍA la imposición de multas por las prácticas de los TRANSPORTISTAS AÉREOS relacionados con las solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue, así como, con su uso.

XI.3.1.2. Medida M1a: Realizar y garantizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de forma transparente

Para garantizar que el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue se realice de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, se propone ordenar al AICM:

- Publicar en una plataforma electrónica todas las directrices y los criterios o pautas que se consideren en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- Publicar en una plataforma electrónica todas las fechas y plazos considerados en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- Publicar en una plataforma electrónica las listas de horarios de aterrizaje y despegue asignados bajo cualquier modalidad de asignación; los horarios de aterrizaje y despegue disponibles; así como, en su caso, los motivos por los que no fue posible asignar un horario de aterrizaje y despegue.
- Publicar todas las modificaciones (cancelaciones, cesiones y transferencias) que se realizan en la temporada, precisando el momento en que se efectúen, y los TRANSPORTISTAS AÉREOS involucrados.
- Publicar la utilización efectiva de los horarios de aterrizaje y despegue, mediante la publicación del porcentaje de cumplimiento y el uso indebido de cada TRANSPORTISTA AÉREO por temporada. (conforme a las **medidas M1b y M1c**)

Lo anterior implica ordenar al AICM garantizar que la información relacionada con el procedimiento de horarios de aterrizaje y despegue tenga una mayor publicidad y accesibilidad en tiempo real a través de una plataforma electrónica que para tales efectos se implemente. En esta plataforma deberá darse especial atención al acceso a la información relacionada con los parámetros para asignar los horarios de aterrizaje y despegue, los horarios asignados a cada transportista aéreo, los horarios efectivamente utilizados por los transportistas y ser base para la operación y control de las operaciones en el AEROPUERTO.

XI.3.1.3. Medida M1b: Monitorear el uso de los horarios asignados con el fin de obtener un registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a través del tiempo

El AICM deberá incrementar el control en el procedimiento de asignación de horarios y uso de los mismos; para ello se propone ordenar al AICM que garantice que:





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- Registrará y monitoreará las conductas de los TRANSPORTISTAS AÉREOS con respecto a la solicitud y uso de los horarios de aterrizaje y despegue a fin de identificar prácticas que impliquen el dificultar o bloquear el acceso a otros TRANSPORTISTAS AÉREOS (por ejemplo, cancelaciones después de la fecha establecida y solicitar un horario sin intención de operarlo).
- Vigilará la correcta utilización de los horarios de aterrizaje y despegue conforme a lo asignado a inicio de la temporada.
- Vigilará las cancelaciones realizadas y cualquier no utilización de los horarios de aterrizaje y despegue a fin de que ninguna cancelación se considere como utilización del horario asignado.

El registro y monitoreo de la solicitud y utilización de los horarios de aterrizaje y despegue deberá permitir la calificación de su uso. Este control es fundamental para generar certidumbre a los TRANSPORTISTAS AÉREOS sobre las posibilidades de acceso al AEROPUERTO, en franjas horarias con aglomeración de demanda, a fin de realizar sus actividades de planeación de largo plazo en su operación comercial.

En sincronía con la **medida M1a**, se propone ordenar al AICM que publique oportunamente en una plataforma electrónica el porcentaje de cumplimiento de los horarios de aterrizaje y despegue asignados bajo cualquier modalidad de asignación, así como las decisiones o resoluciones respecto del cumplimiento y uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue, como serán delineadas en los apartados siguientes.

XI.3.1.4. Medida M1c: Calificar el uso de los horarios asignados para determinar la preservación del CRITERIO DE PRIORIDAD y, en su caso, solicitar la imposición de multas a la SECRETARÍA

Se propone ordenar al AICM que, una vez monitoreada la utilización efectiva de los horarios asignados, (**medida M1**) califique el uso dado a los horarios con base en los criterios de utilización (**medida M3a**) y/o de uso indebido (**medida M3b**), a fin de que determine si el TRANSPORTISTA AÉREO conserva para la próxima temporada equivalente el CRITERIO DE PRIORIDAD de asignación de los horarios utilizados. Es decir, el CRITERIO DE PRIORIDAD deberá otorgarse únicamente a los horarios de aterrizaje y despegue que se hubieren utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado.

La calificación de la utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados se constituye como un mecanismo por el que se evalúa la utilización efectiva de la capacidad del AEROPUERTO y ofrece una oportunidad de entrada a TRANSPORTISTAS AÉREOS una vez que se integren al FONDO DE RESERVA los horarios calificados como sub utilizados o usados indebidamente (**medidas M4**). De igual forma, la calificación del uso efectivo y apegado a lo asignado, para efectos de retener la asignación futura de un horario por el CRITERIO DE PRIORIDAD, establece incentivos para que los



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

TRANSPORTISTAS AÉREOS no incurran en prácticas que generen efectos anticompetitivos como el acaparamiento de horarios, la solicitud de horarios sin intención de operarlos o de operarlos en un horario significativamente distinto al asignado.

Tras la calificación del uso de los horarios al final de cada temporada, el AICM deberá solicitar a la SECRETARÍA la imposición de las sanciones establecidas en el marco normativo en caso de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS contravengan sus obligaciones establecidas en el título de concesión y demás ordenamientos del sector, descritos en el *Capítulo IV* del DICTAMEN.

XI.3.1.5. Efectos de las medidas M1a, M1b y M1c

La disponibilidad de la información relacionada con la asignación y uso de los horarios de aterrizaje y despegue le permitirá a los TRANSPORTISTAS AÉREOS contar con un procedimiento que satisfaga criterios uniformes, transparentes y equitativos en la asignación y administración de los horarios de aterrizaje y despegue, y así hacer un uso más eficiente de la capacidad del AEROPUERTO.

Por otro lado, el correcto monitoreo de la utilización de los horarios de aterrizaje y despegue, aunado a la posibilidad de perder el CRITERIO DE PRIORIDAD, cuando los horarios de aterrizaje y despegue no se hubieren utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado, contribuirá a generar incentivos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS hagan un mejor uso de la capacidad escasa del AEROPUERTO. Asimismo contribuirán a evitar situaciones en las que el actuar de los TRANSPORTISTAS AÉREOS dificulte el acceso al INSUMO ESENCIAL y con ello se impida la entrada y expansión de competidores, actuales y potenciales.

Es decir, el mayor control sobre el procedimiento de asignación de horarios, la certeza y publicidad de los criterios de calificación del uso de los horarios de aterrizaje y despegue y la posibilidad de sancionar a los infractores permitirá reducir la probabilidad de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS ejerzan prácticas anticompetitivas a través de la administración estratégica de sus horarios al restringir la capacidad de otros competidores para entrar al MERCADO INVESTIGADO.

XI.3.1.6. Medida M2: Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue

El mecanismo actual de asignación de horarios de aterrizaje y despegue permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS realizar prácticas que tienen efectos anticompetitivos, como: i) solicitar horarios de aterrizaje y despegue, antes del inicio de la temporada, que no coinciden con su planeación comercial; ii) solicitar de manera desproporcionada horarios de aterrizaje y despegue adicionales o *ad-hoc* (asignación de horarios de mediano y horarios de corto plazo); iii) realizar cancelaciones y modificaciones excesivas a lo largo de la temporada sin que esto implique la pérdida del CRITERIO DE PRIORIDAD en próximas temporadas; iv) la no utilización intencionada de horarios de aterrizaje y despegue asignados antes del inicio de la temporada; v) la solicitud de horarios durante la temporada que de antemano se sabe que no serán utilizados en el horario asignado, entre otros. Los elementos anteriores llevan a que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no utilicen la asignación de largo plazo como una asignación definitiva y se valgan de la solicitud de



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

horarios adicionales, los cuales no hay garantía de obtener, para complementar sus operaciones comerciales.

Consecuentemente, se propone que se ordene al AICM que garantice la aplicación de un procedimiento de asignación de horarios que permita a los TRANSPORTISTAS AÉREOS tener certeza respecto del acceso al AEROPUERTO, con la finalidad de que estos puedan organizar y comercializar sus operaciones con suficiente tiempo de anticipación, así como, amortizar las inversiones realizadas para desarrollar un itinerario en específico.

La falta de certeza resulta en una importante desventaja competitiva para aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS que reciben horarios adicionales en el mediano plazo (hasta una semana antes de operar el vuelo) y en el corto plazo (hasta una hora antes de operar el vuelo), ya que implica que no cuentan con el tiempo suficiente para comercializar un vuelo determinado. A diferencia de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que tienen una mayor base de horarios asignados por el CRITERIO DE PRIORIDAD, que incluso podrían estar reteniendo y no operando, no observan esta desventaja competitiva. Esto es particularmente importante ya que el volumen de horarios adicionales representó, en promedio, cerca del 37% de los vuelos operados por los TRANSPORTISTAS NACIONALES TARP en dos mil catorce, ver *Sección XI.2.1.5* del DICTAMEN.

Es por lo anterior que un mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que priorice la planeación de temporada o largo plazo y que además sea congruente con las recomendaciones de la IATA para aeropuertos que presentan restricciones de capacidad y alta demanda,⁹²⁷ implica que prácticamente la totalidad de los horarios de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO sean asignados en la planeación de la temporada.

En particular, el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue debe:

- a) Eliminar la asignación de horarios adicionales (mediano y corto plazo), secciones extra, horarios *ad hoc* o cualquier otra denominación de asignación de horario que tengan fin comercial (**medida M2c**), a fin de que la totalidad de las asignaciones sean realizadas en la planeación de largo plazo antes de que inicie la temporada y sobre las cuales se monitoree la utilización, el uso indebido, las cancelaciones y se otorgue la renovación del CRITERIO DE PRIORIDAD de asignación para próximas temporadas.
- b) Prohibir que cualquier otro individuo o autoridad del AEROPUERTO asigne horarios para operaciones comerciales, ya sea como adicional, sección extra, *ad hoc* u otra denominación. La autorización y registro de las rutas ante la SECRETARÍA no debe entenderse como asignación de secciones extra o equivalentes.

⁹²⁷ Conforme a la clasificación de "nivel 3" que realiza IATA para aeropuertos con problemas de saturación de su capacidad en las DIRECTRICES.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

XI.3.1.7. Medida M2a: Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada

Se plantea ordenar al AICM que garantice el establecimiento todas las fechas y plazos en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue necesarios para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS soliciten los horarios de aterrizaje y despegue y realicen las modificaciones o cancelaciones necesarias antes del inicio de la temporada. Lo anterior mejorará el uso de la capacidad del AEROPUERTO al promover una planeación eficiente de sus operaciones.

Asimismo se propone que se ordene al AICM que garantice que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que no se sujeten a dichos plazos para realizar ajustes a su base de horarios (solicitudes, modificaciones, cancelaciones, etcétera) perderán el CRITERIO DE PRIORIDAD sobre el horario en cuestión.

XI.3.1.8. Medida M2b: Realizar la asignación de temporada con base en el CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉREO que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubieren utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado

Se plantea ordenar al AICM que garantice que el mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue tenga las siguientes características:

- 1) La asignación de temporada se realizará otorgando prioridad a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que habiendo tenido un horario de aterrizaje y despegue asignado la temporada equivalente anterior, lo hubieren utilizado de forma efectiva y apegada a lo asignado, es decir, utilizando el CRITERIO DE PRIORIDAD. El CRITERIO DE PRIORIDAD solo puede ser aplicado sobre horarios de aterrizaje o despegue de temporada.
- 2) Conforme al inciso anterior, se calificará el uso de los horarios asignados y utilizados en la temporada equivalente anterior, a fin de que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan mantener sus prioridades de asignación para próximas temporadas.
- 3) En caso de que existieran horarios de aterrizaje y despegue que se encontraran sujetos a procedimientos judiciales que versen sobre el CRITERIO DE PRIORIDAD, se deberá hacer pública esta condición y asignar estos horarios en la planeación de largo plazo o temporada de manera provisional a otro(s) TRANSPORTISTA(S) AÉREO(S) hasta que se resuelva la situación jurídica.

El CRITERIO DE PRIORIDAD permanecerá con el solicitante original, siempre y cuando dicho TRANSPORTISTA AÉREO solicite los horarios de aterrizaje y despegue en la temporada siguiente equivalente

El sentido de dicha recomendación es atender a las mejores prácticas internacionales, dar certidumbre a los TRANSPORTISTAS AÉREOS sobre la planeación de su operación, y evitar el uso





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

indebido de los horarios de aterrizaje y despegue que otorga una ventaja comercial sin mérito competitivo.

XI.3.1.9. Medida M2c: Las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias

Se propone ordenar al AICM que garantice que en los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue se elimine la asignación de horarios adicionales (horarios de mediano y horarios de corto plazo), secciones extra, horarios *ad hoc* o cualquier otra denominación de asignación de horario que tengan fin comercial, a fin de que la totalidad de las asignaciones sean realizadas en la planeación de largo plazo antes de que inicie la temporada y sobre las cuales se monitorean los criterios de utilización, uso indebido, cancelación y renovación del CRITERIO DE PRIORIDAD para próximas temporadas.

Las asignaciones que se realicen una vez iniciada la temporada, sólo serán con la finalidad de atender situaciones extraordinarias y que estén fuera del control de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, estos horarios adicionales no generarán prioridades para su asignación la temporada equivalente posterior, es decir, CRITERIO DE PRIORIDAD.

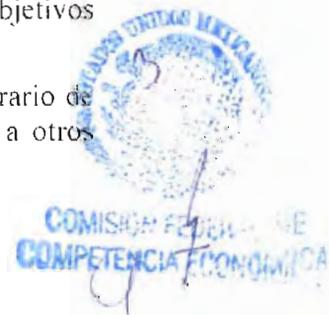
XI.3.1.10. Efectos de las medidas M2a, M2b y M2c

Se plantea ordenar al AICM que garantice que se explicita por escrito cuáles son los criterios para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, los requisitos y los plazos de los diferentes tipos de asignaciones de horarios; la obligación de rendición de cuentas y la posibilidad de apelar las decisiones de asignación de horarios son mecanismos para acotar la discrecionalidad de la figura encargada de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.

Los criterios recomendados para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue antes mencionados favorecerán la planeación de largo plazo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan en el MERCADO INVESTIGADO, y darán certidumbre sobre la operación en el AICM a los mismos. Es por ello que se pretende que los horarios de aterrizaje y despegue adicionales se utilicen solamente para operaciones extraordinarias.

Cabe resaltar que la certeza, con suficiente tiempo de anticipación, sobre la utilización del INSUMO ESENCIAL en un momento determinado es importante para la viabilidad comercial de un TRANSPORTISTA AÉREO, razón por la cual internacionalmente se establecen criterios de asignación por derecho histórico. Así, tener una proporción importante de asignaciones de horarios una vez iniciada la temporada (asignaciones de mediano y corto plazo) es un contrasentido de los objetivos de certeza que busca el CRITERIO DE PRIORIDAD.

Los criterios mencionados contemplan las cancelaciones como una no utilización del horario de aterrizaje y despegue con el objeto de evitar el acaparamiento y bloqueo estratégico a otros





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

TRANSPORTISTAS AÉREOS competidores. Así, otros TRANSPORTISTAS AÉREOS podrán acceder o crecer en el mercado.

Por otro lado, los consumidores también verán reflejados los efectos de los criterios de asignación de horarios cuando los TRANSPORTISTAS AÉREOS utilicen adecuadamente sus horarios de aterrizaje y despegue lo cual se plasma en itinerarios efectivos acordes a los comercializados.

XI.3.1.11. Medida M3: Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS

El procedimiento actual de control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue asignados y la inexistencia de mecanismos claros de sanción permite a los TRANSPORTISTAS AÉREOS: i) la no utilización de horarios de aterrizaje y despegue, y ii) el uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue. Lo anterior se constituye como una barrera a la entrada de nuevos competidores así como un impedimento a la expansión de los competidores existentes. Asimismo dichas conductas generan efectos anticompetitivos pues disminuyen la disponibilidad de horarios en el mercado, lo que es particularmente perjudicial para competidores que cuenten con menos horarios de aterrizaje y despegue asignados. Es por ello que resulta necesario generar criterios claros y definitivos sobre la medición del cumplimiento de sus horarios y sobre cuales prácticas se considerarán un uso indebido, o que pueden generar efectos anticompetitivos en el mercado.

A juicio de la AUTORIDAD INVESTIGADORA debe ordenarse al AICM que, una vez que la asignación de horarios de aterrizaje y despegue sea realizada, se vigile el adecuado cumplimiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS de dichos horarios y se definan sanciones en caso de incumplirlos. Para ello y con el propósito de aumentar el acceso, la claridad y la disponibilidad de la información respecto a la asignación de horarios de aterrizaje y despegue es necesario que se establezcan y hagan públicos: i) los criterios para calificar como utilizado el horario de aterrizaje o despegue, y ii) los criterios para calificar como uso indebido la utilización de un horario de aterrizaje o despegue.

XI.3.1.12. Medida M3a: Establecer criterios para calificar como utilizado el horario asignado (reglas de uso)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario ordenar al AICM que se apliquen las siguientes reglas relacionadas con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue:

- Se considerará que un horario de aterrizaje y despegue no fue utilizado cuando: i) no se realice la operación de aterrizaje o despegue; ii) se realice la operación de aterrizaje o despegue quince minutos antes o quince minutos después del horario asignado, y iii) no se realice la operación conforme a los términos establecidos en la asignación administrativa del horario del FONDO DE RESERVA (medida M6a), particularmente en lo que refiere al haberle sido asignado un horario en calidad de nuevo entrante en una ruta.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- Los TRANSPORTISTAS AÉREOS que no utilizaran los horarios de aterrizaje y despegue a ellos asignados para cada temporada en, por lo menos, el ochenta y cinco por ciento de las veces por temporada (CRITERIO 85/15), no podrían solicitar la asignación de dichos horarios mediante el CRITERIO DE PRIORIDAD. Se monitoreará y contabilizará el cumplimiento del CRITERIO 85/15.
- También contabilizará bajo un criterio de CRITERIO 85/15 aquellos vuelos que no realice el TRANSPORTISTA AÉREO en el horario asignado por ser nuevo entrante (**medida M6a**). Esto contribuye a la entrada de nuevos TRANSPORTISTAS AÉREOS en rutas con baja oferta del TARP, así como la apertura de nuevas rutas desde el AEROPUERTO.
- No se calificarán como no utilizados aquellos horarios de aterrizaje y despegue que correspondan a operaciones afectadas por motivos imprevistos e inevitables que escapen del control del transportista aéreo, por ejemplo: i) a causa del cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo; ii) condiciones climáticas adversas, o iii) huelgas o paros sindicales.

XI.3.1.13. Medida M3b: Establecer criterios para calificar el uso indebido de un horario asignado

Se deberá vigilar la debida utilización de los horarios de aterrizaje y despegue así como analizar la conducta reiterada de los TRANSPORTISTAS AÉREOS (**medida M1b**). Para cumplir con lo anterior se propone ordenar al AICM que califique las siguientes conductas de los TRANSPORTISTAS AÉREOS como uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue:

- 1) La operación aérea que no cuente con un horario de aterrizaje y despegue asignado, salvo casos de emergencia.
- 2) Operar reiteradamente en un horario de aterrizaje y despegue distinto al asignado.
- 3) Solicitar y conservar un horario de aterrizaje y despegue que reiteradamente no opere.
- 4) Realizar de manera reiterada una operación distinta a la solicitada por el TRANSPORTISTA AÉREO para el horario asignado.
- 5) Realizar una cancelación reiterada del horario de aterrizaje y despegue, una vez que ha iniciado la temporada.
- 6) Solicitar un horario de aterrizaje o despegue que no pance utilizar. Lo anterior será corroborado a partir de los horarios que el TRANSPORTISTA AÉREO efectivamente comercialice.

En estos casos, se solicitará a la COMANDANCIA GENERAL DEL AEROPUERTO la aplicación de sanciones de conformidad con las mejores prácticas internacionales. Estas medidas estarían en función a la gravedad y reincidencia del uso indebido y podrían ir desde: i) emitir una advertencia; ii) requerir una acción correctiva; iii) negar la asignación del horario a pesar del CRITERIO DE PRIORIDAD, y iv) aplicación de sanciones económicas, conforme a la IAC.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

No se calificará como uso indebido de horarios de aterrizaje y despegue cuando se actualicen los supuestos anteriormente expuestos en operaciones afectadas por motivos imprevistos e inevitables que escapen del control del TRANSPORTISTA AÉREO, por ejemplo: i) a causa del cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo; ii) condiciones climáticas adversas, y iii) huelgas o paros sindicales.

XI.3.1.14. Efectos de las medidas M3a y M3b

El establecer criterios claros sobre cómo se calificará la no utilización y el uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue generará que los TRANSPORTISTAS AÉREOS cumplan de la mejor manera con sus asignaciones de horarios bajo la pena de perder el CRITERIO DE PRIORIDAD, lo que favorecería que su planeación para la temporada se asemeje a su operación efectiva.

Además, la pérdida del CRITERIO DE PRIORIDAD es un incentivo para que el TRANSPORTISTA AÉREO realice sus operaciones conforme a lo planeado y no afecte a otros TRANSPORTISTAS AÉREOS por cambios en su planeación, ya sea por subestimar o sobreestimar la demanda de una ruta determinada, a los consumidores y al resto de los competidores con menor participación en el mercado. Además la potencial pérdida de un horario por el CRITERIO DE PRIORIDAD es un mecanismo por el cual se reduce la barrera a la entrada en aeropuertos saturados.

XI.3.2. Bloque 2: Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO

La falta de lineamientos para calificar la no utilización de horarios de aterrizaje y despegue, así como el uso indebido de los mismos, afectan a la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS al dificultar el acceso al INSUMO ESENCIAL. El hecho de que un TRANSPORTISTA AÉREO pueda contar con un número de asignación de horarios de aterrizaje y despegue pero éstos no correspondan a sus operaciones reales se constituye como una limitante a la capacidad del AEROPUERTO y con ello una barrera a la entrada o la expansión en el mercado.

Así, la conformación de un FONDO DE RESERVA se considera como el primer paso para una distribución de la capacidad del AEROPUERTO que promueva la competencia y se consolide como un nuevo mecanismo de asignación que permita a competidores entrar o expandir su oferta. Por lo cual esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone ordenar al AICM que se conforme el FONDO DE RESERVA.

XI.3.2.1. Medida M4: Establecer criterios para la conformación inicial del FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue

La asignación actual de los horarios de aterrizaje y despegue no refleja un uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, como se señaló en el *Capítulo X* del DICTAMEN. Además, la forma en que se asignan horarios de aterrizaje y despegue, descrita en el *Capítulo IX* del DICTAMEN, permite que los TRANSPORTISTAS AÉREOS realicen conductas que internacionalmente se asocian a un uso





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

indebido del horario, que afectan a la competencia al restringir el acceso a nuevos competidores y bloquear la expansión de los que ya se encuentran operando en el MERCADO INVESTIGADO.

Consecuentemente, se propone ordenar al AICM que conforme, mantenga y administre el FONDO DE RESERVA, con el cual se incentive el uso eficiente de la capacidad del AEROPUERTO, y permita a las aerolíneas entrar y competir en el MERCADO INVESTIGADO, lo anterior aplicando lo siguiente:

- No se deberá renovar el CRITERIO DE PRIORIDAD al momento de realizar la asignación del horario de aterrizaje y despegue para los casos que se presentan a continuación y que corresponden a la medida M3a sobre las reglas de uso y la medida M3b sobre el uso indebido.

| Horarios de despegue y aterrizaje sujetos a perder el CRITERIO DE PRIORIDAD | |
|---|---|
| No utilización | Uso Indebido |
| No se realice la operación de aterrizaje o despegue. | La operación aérea que no cuente con un horario de aterrizaje y despegue asignado, salvo casos de emergencia. |
| Se realice la operación de aterrizaje o despegue quince minutos antes o quince minutos después del horario asignado. | Operar reiteradamente en un horario de aterrizaje y despegue distinto al asignado. |
| | Solicitar y conservar un horario de aterrizaje y despegue que reiteradamente no opere. |
| No se realice la operación de aterrizaje o despegue en un horario asignado del FONDO DE RESERVA bajo el criterio de nuevo entrante en ruta. | Realizar una operación distinta a la solicitada por el TRANSPORTISTA AEREO para el horario asignado. |
| | Realizar una cancelación del horario de aterrizaje y despegue, una vez que ha iniciado la temporada. |

- En sintonía con prácticas internacionales, este FONDO DE RESERVA estaría conformado por: i) los horarios que no pudieran ser asignados conforme al CRITERIO DE PRIORIDAD por incumplimiento de utilización de un TRANSPORTISTA AEREO; ii) los horarios que no pudieran asignarse a los TRANSPORTISTAS AEREOs por adeudos o incumplimiento de obligaciones con el concesionario del AEROPUERTO o la SECRETARIA; y iii) los horarios que se liberaran para la operación en el AEROPUERTO, por la nueva determinación de capacidad y por las operaciones que dejen de realizarse en dicho aeródromo.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

XI.3.2.2. Medida M4a: Impulsar la realización de un nuevo estudio que determine la capacidad del AEROPUERTO, considerando el tipo de aeronaves que dejen de operar en el mismo

Con el objeto de lograr una mejor planeación de las operaciones en el AEROPUERTO y liberar capacidad en el mismo, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar en las *Secciones XI.4 y XI.5* que se emita el instrumento normativo correspondiente para asegurar la prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por las aeronaves de ala rotativa (helicópteros).

Una vez prohibidas todas las operaciones de aviación oficial y aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por helicópteros, se deberá impulsar la realización de un nuevo estudio que determinara la capacidad de operación del AEROPUERTO, es decir, el número de aterrizajes y despegues que pueden ser atendidos en cada hora, tomando en consideración las características de las aeronaves excluidas de operar en el AEROPUERTO. Por lo que se propone ordenar al AICM que impulse la realización del estudio correspondiente, a fin de obtener la actualización de la capacidad de operación en el AEROPUERTO.

Lo anterior en virtud a que la capacidad máxima de operación del AEROPUERTO se ve afectada por las características de las aeronaves (peso al despegar, tamaño, etcétera) y la forma que se mezclan las operaciones de aterrizaje y despegue de este tipo de aeronaves en el AEROPUERTO, como se señaló en la *Sección VII.1.1.2* del DICTAMEN.

Es importante destacar que por cada operación que se realiza con aeronaves ligeras de baja capacidad⁹²⁸ en vez de realizarse con aeronaves medianas con mayor capacidad se generan efectos adversos o “*externalidades negativas*” para el mercado en su conjunto. Primero, la operación de aeronaves con bajo número de pasajeros tiende a restringir el número total de asientos ofertados en cada franja horaria, en la medida en que existen transportistas con aviones de mayor capacidad de asientos que desean operar en un momento determinado y se ven imposibilitados para hacerlo debido a la operación de aviones de baja capacidad. Segundo, la mezcla de operaciones de aviones de diferente capacidad, particularmente aeronaves ligeras, limita el número total de operaciones que pueden realizarse en el AEROPUERTO.

⁹²⁸ Se entiende por aeronaves de baja capacidad a aquellas que entran dentro de las definiciones de angosta 1 y angosta 2, conforme a las RO.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

XI.3.2.3. Medida M4b: Integrar al FONDO DE RESERVA todos los horarios de aterrizaje y despegue que se generen al liberar capacidad en el AEROPUERTO

La AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario que se ordene al AICM que se forme, en parte, el FONDO DE RESERVA con los horarios que se liberen en el AEROPUERTO, por las operaciones oficiales y de aviación general que dejen de realizarse en dicho aeródromo y por una nueva determinación de capacidad que considere el tipo de aeronaves que dejaron de operar en el AEROPUERTO (**medida M4a**).

Es importante resaltar que dada las condiciones de saturación del AEROPUERTO y la aglomeración de demanda del TRANSPORTE AÉREO en la franja horaria de las 6:00 a las 22:59 (seis a veintidós cincuenta y nueve) horas, por el espacio de tiempo que se utiliza el INSUMO ESENCIAL para realizar operaciones de aviación oficial y aviación general, deja de atenderse por año, en promedio, a aproximadamente cuatro millones pasajeros, según datos de dos mil catorce. Así, suponiendo que la aviación oficial y aviación general hubiera dejado de operar en dos mil catorce y que todos esos espacios se hubieran ocupado por el TARP en horarios de mayor aglomeración de demanda, el volumen de pasajeros atendidos podría haber sido de aproximadamente de treinta y tres millones setecientos setenta mil pasajeros, en vez de los veintinueve millones observados, con una derrama económica adicional al sector de poco más de catorce mil millones de pesos (considerando datos y facturación promedio de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en ese año y no contemplando los beneficios potenciales en ingresos fiscales para el Gobierno ni la recaudación por TUA).⁹²⁹

Si bien, el cálculo anterior es un aproximado de la derrama adicional, es factible que los beneficios descritos sean distribuidos entre viajeros y oferentes en la medida en que los horarios ocupados por aviación oficial y general sean distribuidos de forma tal que promueva la competencia económica entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS. En este sentido, esta recomendación va alineada a los objetivos aliviar las condiciones de saturación del AEROPUERTO.

XI.3.2.4. Medida M4c: Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que le fueron asignados a cada TRANSPORTISTA AÉREO regular en la planeación de largo plazo y que no hayan sido operados por dicho TRANSPORTISTA AÉREO

De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE y que se exhibió para todo el año dos mil catorce en el *Capítulo X* del DICTAMEN, se observó: i) que los TRANSPORTISTAS AÉREOS regulares no operaron un alto porcentaje de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados por el CRITERIO DE PRIORIDAD (**alternativa I**); ii) que un alto porcentaje de los vuelos operados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS se realizó con una diferencia superior a quince minutos respecto de la hora señalada en la asignación hecha por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO (**alternativa**

⁹²⁹ Los datos anteriores se calcularon considerando el precio del boleto promedio de la industria ([REDACTED]), el promedio de número de asientos disponibles por vuelo de la industria ([REDACTED] * [REDACTED]) el promedio de operaciones oficiales realizadas en una hora (cinco punto cinco) y el número de pasajeros efectivamente transportados de la industria en dos mil catorce (veintinueve millones quinientos veintinueve mil cincuenta y siete).

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



2), y iii) que existió incumplimiento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS respecto de la autorización de dichos horarios ante la SECRETARÍA, obligación establecida en los artículos 21 y 22 del RLA (alternativa 3).

Al respecto, en el siguiente cuadro se muestra el número de horarios de aterrizaje y despegue que los TRANSPORTISTAS AÉREOS regulares no operaron (alternativa 1) o se operaron con un retraso de quince minutos respecto de la hora asignada para tal efecto (alternativa 2):

| Horarios asignados de temporada no operados; vuelos operados con retraso de más de quince minutos, y porcentajes respecto del total. Temporada de verano dos mil catorce ⁹³⁰ | | | | |
|---|---|--|---|--|
| Aerolínea | Alternativa 1: Horarios asignados de temporada con el CRITERIO DE PRIORIDAD no operados. | Alternativa 1: % sobre el total de asignados de temporada | Alternativa 2: Vuelos operados con retraso mayor a quince minutos. | Alternativa 2: % total de vuelos efectivamente operados |
| AEROMAR | 3,789 | 23.2 | 7,451 | 51.9 |
| AMERICAN | 1,090 | 24.9 | 1,012 | 27.1 |
| INTERJET | 4,552 | 11.8 | 16,057 | 42.1 |
| DELTA | 143 | 5.1 | 1,205 | 40.8 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 32,794 | 35.2 | 41,270 | 46.1 |
| AEROMÉXICO | 17,603 | 40.7 | 16,389 | 42.5 |
| AEROMÉXICO CONNECT | 15,191 | 30.5 | 24,881 | 48.9 |
| MAGNICHARTERS | 577 | 22.7 | 1,273 | 44.9 |
| UNITED | 629 | 10.1 | 1,972 | 34.5 |
| VIVAEROBUS | 1,487 | 21.0 | 4,445 | 67.3 |
| VOLARIS | 2,284 | 13.1 | 6,334 | 37.9 |

De la información mostrada, se observó para toda la muestra que el porcentaje de horarios de aterrizaje y despegue asignado con el CRITERIO DE PRIORIDAD no ocupados osciló entre 5.1 % y 40% del total de horarios asignados de temporada bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD.

⁹³⁰ Ver Anexo estadístico (Anexo 3 del DICTAMEN).





En cuanto al porcentaje de los vuelos operados con retraso o con una diferencia de más de quince minutos respecto de la hora indicada en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, se observó que dicho indicador se ubicó entre el 27.1% y el 67.3% para toda la muestra. Lo cual indica que los TRANSPORTISTAS AÉREOS exhibieron un alto porcentaje de vuelos con retraso.

Respecto a los horarios de aterrizaje y despegue que no se encuentran debidamente autorizados por la SECRETARÍA (**alternativa 3**), acorde a los artículos 21 y 22 de la RLAC así como a los títulos de concesión y permisos correspondientes, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observó lo siguiente:

| Porcentajes de incumplimiento de Horarios – Itinerarios autorizados por la Secretaría, dos mil catorce ⁹³¹ | | |
|---|---|--|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue que no fueron autorizados | Horarios – Itinerarios que fueron autorizados y que no tienen una asignación de horario de aterrizaje y despegue |
| GRUPO AEROMÉXICO | 50.0% | 61.4% |
| AEROMÉXICO | 49.9% | 62.5% |
| AEROMÉXICO CONNECT | 50.1% | 60.5% |
| INTERJET | 61.0% | 57.9% |
| AEROMAR | 48.2% | 46.6% |
| VOLARIS | 53.9% | 51.7% |
| VIVA AEROBUS | 68.8% | 58.8% |
| UNITED | 60.9% | 53.1% |
| AMERICAN | 45.9% | 46.8% |
| DELTA | 51.8% | 53.5% |
| Total | 53.8% | 57.3% |

De la información anterior se desprende que el 57.3% de los Horarios – Itinerarios autorizados por la SECRETARÍA no tienen una asignación del AICM de horario de aterrizaje y despegue. Asimismo, se observó que el 53.8% de las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue realizadas por el AICM no tienen en correspondencia una autorización de Horario – Itinerario.

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que elegir los horarios de aterrizaje y despegue en las situaciones referidas anteriormente, **alternativa 1**, **alternativa 2** y **alternativa 3**, para que conformen inicialmente el FONDO DE RESERVA resulta altamente deseable, ya que son aquellos que no han sido operados de forma óptima o conforme a la obligación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS

⁹³¹ Conforme al procedimiento señalado en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*) y la información que obra en el folio 0025463 del EXPEDIENTE.





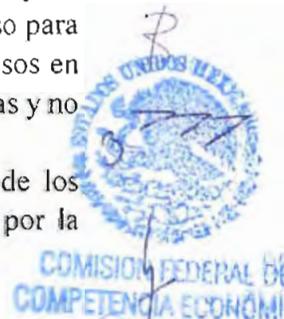
**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

frente a la SECRETARÍA. Sin embargo, estos horarios operados de forma no óptima o adecuada son demasiados (por ejemplo, en **alternativa 3** son el 53.8% de las asignaciones de horarios en realizadas por el AICM) y exceden la necesidad que existe para conformar un FONDO DE RESERVA operativo. Tomando en consideración la información contenida en el DICTAMEN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera como mejor opción constituir el FONDO DE RESERVA con aquellos horarios que le fueron asignados en una franja horaria de aglomeración de demanda a cada TRANSPORTISTA AÉREO en la última planeación de temporada o largo plazo y que no hayan sido operados o utilizados por dicho TRANSPORTISTA AÉREO **alternativa 1**. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera pertinente lo anterior, conforme a los siguientes criterios:

- Primero, dichos horarios no fueron operados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS por lo que su incorporación al FONDO DE RESERVA, que implica no asignarlos al TRANSPORTISTA AÉREO que lo solicitó en la temporada anterior, representa el menor daño en relación a cualquier otra opción. En la medida en que no se operen los horarios, la red de interconexión de cualquier TRANSPORTISTA AÉREO regular no se vería afectada.
- Segundo, ante las condiciones de saturación del AEROPUERTO, los horarios de largo plazo no operados por el TRANSPORTISTA AÉREO al que fueron asignados en la temporada anterior, necesariamente fueron reasignados, como horarios adicionales en el mediano o corto plazos, y utilizados por otro TRANSPORTISTA AÉREO. Lo anterior implica una preferencia revelada en donde el TRANSPORTISTA que recibió el horario, como asignación adicional y lo operó, otorgó más valor a dichos horarios que el TRANSPORTISTA AÉREO que lo tuvo en largo plazo y no lo utilizó.
- Tercero, los TRANSPORTISTAS AÉREOS que no utilizaron horarios de largo plazo y optaron por solicitar y usar otros horarios adicionales parecen indicar que existen asignaciones de horarios de largo plazo que no se alinean a sus necesidades operativas y comerciales, por lo que tiene que hacerse de horarios asignados a otros transportistas o sin asignación.
- Cuarto, representa una medida proporcional para cada TRANSPORTISTA AÉREO en función a la utilización que hizo del horario de aterrizaje o despegue y a sus preferencias conforme a lo observado.
- Quinto, la alternativa de criterio para conformar el FONDO DE RESERVA a partir del número de vuelos operados con retraso mayor a quince minutos, **alternativa 2**, representa una mayor proporción de horarios que los TRANSPORTISTAS AÉREOS dejarían de operar y no necesariamente representa un criterio que se vincule con la preferencia o valor de uso para los TRANSPORTISTAS AÉREOS como pudiera ser la **alternativa 1**. Además, los retrasos en un aeropuerto saturado pueden ser por factores contingentes ajenos a los transportistas y no reflejar, necesariamente, una preferencia por operar en otro momento.
- Sexto, la alternativa de criterio para conformar el FONDO DE RESERVA a partir de los horarios de aterrizaje y despegue que no se encuentran debidamente autorizados por la





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

SECRETARÍA, **alternativa 3**, representa la mayor proporción de horarios que los TRANSPORTISTAS AÉREOS dejarían de operar y no representa un criterio que se vincule con la preferencia o valor de uso para los TRANSPORTISTAS AÉREOS como pudiera ser la **alternativa 1**, pues posiblemente se relaciona con problemas de cumplimiento de la normatividad vigente.

Conforme a lo anterior se propone al AICM incorporar el FONDO DE RESERVA aquellos horarios que le fueron asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD en una franja horaria de aglomeración de demanda a cada TRANSPORTISTA AÉREO en la última planeación de temporada o largo plazo y que no hayan sido operados. Como ejemplo se presenta este criterio para algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, utilizando datos del año dos mil catorce, en el "Apartado 1" de la Tabla "*Horarios asignados de temporada no operados: vuelos operados con retraso de más de quince minutos, y porcentajes respecto del total. Temporada de verano dos mil catorce*". Es importante resaltar que esta medida implica realizar un cálculo de utilización u operación efectiva de todos los horarios de aterrizaje y despegue de la última temporada y que aquellos que no hayan sido utilizados u operados se incorporen al FONDO DE RESERVA, por lo que no deberán asignarse al TRANSPORTISTA AÉREO que los solicitó en la temporada anterior y no lo utilizó de forma efectiva.

XI.3.2.5. Efectos de las medidas M4a, M4b y M4c

Al asignar horarios de aterrizaje y despegue conforme al CRITERIO de PRIORIDAD a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que no utilicen adecuadamente sus horarios y eliminar las operaciones de aviación oficial y aviación general se aumentará la capacidad efectiva del AICM y se reducirá el costo de oportunidad en el uso del AICM por dichas operaciones. Lo anterior también promoverá el uso apropiado y razonable del AEROPUERTO por parte de todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, al establecer criterios de entrada al mercado con lo que se fomentaría la competencia y favorecería la disponibilidad de oferta del TARP a los usuarios finales.

Por otro lado, la nueva determinación de capacidad del AEROPUERTO podría traer consigo un potencial aumento en la misma al considerar las aeronaves que dejaron de operar en el AEROPUERTO y que restringían la operación del TARP.

Finalmente la constitución del FONDO DE RESERVA reducirá las barreras de entrada al mercado y generará mayor contestabilidad entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS puesto que los horarios que conformaran el FONDO DE RESERVA son aquellos relacionados con conductas (no utilización) que lesionan el proceso de competencia las cuales que son calificadas como un uso indebido de los horarios. Por este motivo, la conformación del FONDO DE RESERVA no lesiona la red de interconexión existente de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

XI.3.2.6. Medida M5: Mantenimiento del FONDO DE RESERVA

El FONDO DE RESERVA permitirá, mediante la asignación de los horarios que lo conformen, reducir las barreras a la entrada y a la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operen en el





AEROPUERTO y de esta manera asegurar un acceso competitivo al INSUMO ESENCIAL del AEROPUERTO, así como promover la asignación en su mejor uso.

Es importante destacar que el FONDO DE RESERVA se compondrá en un inicio con los horarios de aterrizaje y despegue que resulten liberados a partir de la implementación de las **medidas M4a, M4b y M4c** anteriormente descritas. Posteriormente, el FONDO DE RESERVA se seguirá conformando con los horarios de aterrizaje y despegue que caigan en cualquiera de los supuestos antes mencionados de reglas de uso (**medida M3a**) y uso indebido (**medida M3b**).

En este sentido, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario ordenar al AICM que garantice que se incorporen al FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue conforme a lo siguiente:



XI.3.2.7. Medida M5a: Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que no cumplan los criterios de uso, al final de cada temporada

Se propone ordenar al AICM que garantice que se aplicarán los siguientes criterios para el mantenimiento del FONDO DE RESERVA:

- Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que no hayan sido utilizados conforme a los criterios establecidos en la **medida M3a** deberán devolverse al FONDO DE RESERVA una vez terminado el periodo de programación solicitado; es decir, se devolverán aquellos horarios que no cumplan el CRITERIO 85/15.
- Los horarios que no deban devolverse al FONDO DE RESERVA se asignaran en la siguiente temporada equivalente con el CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉREO que los utilizó, de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado, siempre y cuando el TRANSPORTISTA AÉREO lo solicite.

XI.3.2.8. Medida M5b: Incorporar al FONDO DE RESERVA los horarios que se califiquen de uso indebido al final de cada temporada

Se propone ordenar al AICM que garantice que se aplicará el siguiente criterio para el mantenimiento del FONDO DE RESERVA:





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- Los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS deberán devolverse al FONDO de RESERVA cuando un TRANSPORTISTA AÉREO actualice alguno de los supuestos de uso indebido que se establecieron en la **medida M3b**. Para tal propósito el AICM obtendrá y analizará el registro de la conducta de los TRANSPORTISTAS AÉREOS a través del tiempo (**medida M1b**).

XI.3.2.9. Efectos de las medidas M5a y M5b

Se espera que al hacerse un cumplimiento más efectivo de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a través del monitoreo y el retiro de horarios por no satisfacer la regla de cumplimiento o por uso indebido, mejore la utilización del AEROPUERTO y se eliminen las estrategias de bloqueo de horarios que actualmente restringen la entrada de competidores o el aumento de la capacidad de los ya existentes en el MERCADO INVESTIGADO.

XI.3.3. Bloque 3: Medidas para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuyan los problemas en las condiciones de competencia efectiva en el MERCADO INVESTIGADO.

El mecanismo actual de asignación de horarios de aterrizaje y despegue no permite que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que más valúen un horario puedan obtenerlo. Es por ello que se considera necesario ordenar al AICM que efectúe una asignación de los horarios del FONDO DE RESERVA que promueva la entrada de nuevos competidores y la posible expansión de los actuales TRANSPORTISTAS AÉREOS. A continuación se señalan los mecanismos de asignación del FONDO DE RESERVA que esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario ordenar al AICM:

XI.3.3.1. Medida M6: Asignación inicial del FONDO DE RESERVA y mercado secundario

Con el objeto de promover la entrada de nuevos competidores se propone que los horarios de aterrizaje y despegue del FONDO de RESERVA se distribuyan entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS mediante mecanismos administrativos y de mercado que promuevan la entrada de competidores y la expansión de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya se encuentran operando. Para lo anterior se considera necesario:

- Dividir equitativamente los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE RESERVA.
- Asignar la primera parte del FONDO DE RESERVA a TRANSPORTISTAS AÉREOS que sean considerados como nuevos entrantes.
- Posteriormente, asignar la segunda parte del FONDO DE RESERVA a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que ya operen en el AEROPUERTO y a los nuevos entrantes, mediante un mecanismo de mercado que logre internalizar el valor que los TRANSPORTISTAS AÉREOS dan a los





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

horario de aterrizaje y despegue que se les asignan en horarios con alta aglomeración de demanda.

XI.3.3.2. Medida M6a: Mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del FONDO DE RESERVA

Se considera necesario ordenar al AICM que asigne los horarios de la primera mitad del FONDO DE RESERVA bajo el siguiente criterio administrativo:

- El primer cincuenta por ciento del FONDO DE RESERVA, o hasta que se agoten las solicitudes si son menores a la mitad del FONDO DE RESERVA, será asignado a TRANSPORTISTAS AÉREOS que sean considerados nuevos entrantes.

Al respecto esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone los siguientes dos supuestos para considerar a un TRANSPORTISTA AÉREO como nuevo entrante:

- a) Nuevo entrante en franja horaria: como aquel TRANSPORTISTA AÉREO cuyas asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO en una temporada no sobrepasen las quince asignaciones por hora en cualquier día de la semana, durante la franja horaria de alta aglomeración de demanda, en el AEROPUERTO. Dicho número deberá considerar cualquier horario de aterrizaje y despegue devuelto o al que ya se le haya podido otorgar el CRITERIO DE PRIORIDAD durante las dos temporadas equivalentes previas. Con este nivel, se consideraría como nuevo entrante a cualquier transportista existente que tuviera menos de 25% de las asignaciones en la franja horaria, con lo que el índice Herfindahl-Hirschman (IHH) se reduciría a niveles que no afectarían al proceso de competencia.

No obstante, un TRANSPORTISTA AÉREO no podrá ser considerado nuevo entrante si éste ha devuelto horarios de aterrizaje y despegue fuera de la fecha límite asignada para la devolución en la asignación de temporada TRANSPORTISTA AÉREO.

En caso de que exista más de un TRANSPORTISTA AÉREO que cumpla el criterio de nuevo entrante en franja horaria y deseen el mismo horario de aterrizaje y despegue se otorgará a aquel que cumpla en criterio de nuevo entrante en ruta.

- b) Nuevo entrante en ruta: como aquel TRANSPORTISTA AÉREO sin participación, en base al número de vuelos operados en una temporada, en una ruta determinada con la condición de que, si se le asigna el horario de aterrizaje y despegue, se comprometa a operarla durante las dos temporadas equivalentes siguientes bajo las reglas de uso establecidas en la **medida M5a** también se considerará como nuevo entrante en ruta a aquel TRANSPORTISTA que tenga 5% o menos de participación de asientos ofrecidos en una ruta.

En caso de que un mismo horario de aterrizaje y despegue sea solicitado por dos o más nuevos entrantes, este horario no será asignado por criterios administrativos y tendrá que ser subastado sólo entre estos nuevos entrantes.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

XI.3.3.3. Medida M6b: Asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA a través de mecanismos que reflejen el valor económico del horario para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y el intercambio o cesión entre TRANSPORTISTAS AÉREOS (mercado secundario)

La utilización eficiente de un recurso escaso requiere de mecanismos a través de los cuales los TRANSPORTISTAS AÉREOS asignen el valor que tiene un horario para su operación y asuman el costo de la utilización del recurso escaso. Para tal fin, se propone ordenar al AICM que asigne los horarios de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA bajo cualquiera de los siguientes mecanismos de mercado:

- Primera alternativa de mecanismo de mercado: la asignación de horarios de aterrizaje y despegue al TRANSPORTISTA AÉREO que más lo valore y esté dispuesto a pagar un mayor precio a través de una subasta que sea fácil de aplicar, flexible acorde a la naturaleza del bien a subastar, oportuna respecto a la programación de las temporadas del TARP y evite la concentración excesiva en sólo algunos postores.
- Segunda alternativa de mecanismo de mercado: la asignación de horarios de aterrizaje y despegue a aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS que estén dispuestos a dejar el mayor depósito en garantía para utilizar el horario, de forma tal que dicha garantía sea devengada a lo largo de la temporada conforme se vaya cumpliendo el uso del horario.

XI.3.3.3.1. Asignación de horarios de aterrizaje y despegue del FONDO DE RESERVA por subasta

La primera alternativa de mercado implica que se realice una subasta de la segunda parte del FONDO DE RESERVA más los horarios de aterrizaje y despegue que no fueron previamente asignados a nuevos entrantes. En esta subasta podrán participar todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, incluyendo a los nuevos entrantes quienes participaran en las mismas circunstancias. El criterio para determinar el ganador de la subasta será en virtud de la propuesta económica más alta. Las características que debe tener la subasta son:

- 1) Mecanismo fácil de aplicar con el objetivo de minimizar los costos de implementación.
- 2) Permitir crear combinaciones de horarios de aterrizaje y despegue atractivas para los transportistas aéreos.
- 3) Capacidad de ajustarse a los calendarios internacionales de planación de las aerolíneas.
- 4) Consideración de límites a la concentración.
- 5) Fomentar la entrada de participantes en ella.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

XI.3.3.3.2. Asignación de horarios de aterrizaje y despegue del FONDO DE RESERVA por mayor garantía en depósito

La segunda alternativa de mercado para realizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA es a través del depósito de una fianza que se le asocie a cada horario, que se perdería en su totalidad o parcialmente, si el horario de aterrizaje y despegue no fuese utilizado o fuese subutilizado. En la mayoría de los casos no existiría penalización por no uso, salvo si el porcentaje de utilización no cumple con el CRITERIO DE 85/15 lo que ocasionaría que se perdiera ese horario para la siguiente temporada y la fianza otorgada.

La asignación del horario se otorgaría a aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS que estuviesen dispuestos a dejar el mayor depósito en garantía al AICM a fin de poder utilizar el horario en cuestión. Dicha garantía sería devuelta si el horario de aterrizaje y despegue fuera usado conforme a los criterios establecidos. Vale la pena resaltar que el pago de una garantía no exime al TRANSPORTISTA AÉREO su obligación de atender el CRITERIO DE 85/15, de forma tal que si no lo utiliza en dicha proporción entonces perdería la garantía en función al nivel de utilización efectiva del horario y la prioridad para solicitar el mismo horario en la próxima temporada similar.

Los TRANSPORTISTAS AÉREOS que satisfagan el 100% de la utilización, actualizarán el valor de la garantía para próximas temporadas con el objetivo de seguir utilizando el horario bajo las mismas condiciones. El valor de remanente de la garantía acreditada al TRANSPORTISTA AÉREO sería proporcional a la utilización efectiva del horario, por ejemplo, si el TRANSPORTISTA AÉREO dejó de utilizar en tiempo y forma el 10% del horario, el valor de la garantía al final de la temporada que pudiera reclamar el TRANSPORTISTA sería del 90%.

En este sentido, se seleccionó el depósito en garantía debido a que es el medio menos oneroso de lograr el cometido de que el TRANSPORTISTA AÉREO internalice el costo de utilizar un horario escaso. Por lo anterior se considera apropiado el otorgar un depósito en garantía como señal del valor que le asignan los TRANSPORTISTAS AÉREOS al horario de aterrizaje y despegue además de que funcionaría como un incentivo para cumplir con los criterios de utilización y uso de los mismos.

XI.3.3.3.3. Participación de la COMISIÓN en la realización de las bases que regirán la subasta

En caso de que la orden de asignar los horarios de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA mediante la primera alternativa de mercado, es decir la subasta, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone que se ordene al AICM solicitar la opinión de la COMISIÓN para el diseño y emisión de las bases que rijan las subastas para la asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA. Lo anterior, a fin de garantizar que la realización de la subasta cumpla los objetivos deseados y sea acorde con las características de fácil aplicación, atractivo para los TRANSPORTISTAS AÉREOS, límites a la concentración y fomento a la entrada en el mercado.





XI.3.3.3.4. Intercambio o cesión a título oneroso de horarios de aterrizaje y despegue entre TRANSPORTISTAS AÉREOS una vez que fueron asignados

Además, se pondrá a disposición de los TRANSPORTISTAS AÉREOS una plataforma electrónica a través de la cual se podrán intercambiar o ceder, de forma anónima y a título oneroso, con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS horarios de aterrizaje y despegue, siempre que se tengan asignados y que hayan sido utilizados, por lo menos, dos años.

El procedimiento de intercambio o cesión de horarios de aterrizaje y despegue deberá promover la eficiencia y la transparencia a través de lo siguiente:

1. *Postulación para el intercambio de horarios de aterrizaje y despegue:* el transportista aéreo deberá expresar el deseo de dar o recibir en intercambio o cesión un horario de aterrizaje y despegue.
2. *Publicación de propuestas para el intercambio de horarios de aterrizaje y despegue:* una vez que las propuestas sean hechas públicas los interesados deberán recibir una notificación.
3. *Expresión de interés:* los transportistas aéreos deberán presentar una expresión de interés sobre el horario de aterrizaje y despegue postulado.
4. *Acordar un intercambio:* En el procedimiento de intercambio no se deberá identificar al oferente. Las ofertas se publicarán en la plataforma diseñada para ello sin dar a conocer la identidad de los postores; el vendedor deberá aceptar al postor más alto.
5. *Control de concentraciones:* el intercambio deberá evitar la concentración excesiva en franjas horarias con aglomeración de demanda, para lo cual se podría establecer criterios *ex ante* de límites a la concentración o incluso la necesidad de contar con la opinión favorable de la COMISIÓN para asegurar que la transacción no afectará negativamente las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.
6. *Publicación de la Transacción:* Una vez llegado a un acuerdo se deberán publicar los términos de la transacción final para asegurar la transparencia.

Límites a la concentración. La falta de horarios de aterrizaje y despegue ante la saturación de la capacidad y la forma en que se administra el acceso al INSUMO ESENCIAL inhibe tanto la entrada a nuevos competidores como su capacidad para contrarrestar las estrategias de precio o abasto de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. Al mismo tiempo se observa una alta concentración entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS que operan en el AEROPUERTO. Por lo tanto se considera necesario imponer límites a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue por franja horaria con el objeto de impedir que se incremente o pueda incrementarse el poder de mercado de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS, y que esto pueda obstaculizar, disminuir, dañar o impedir la libre concurrencia y la competencia económica.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IFBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

El establecimiento de un límite a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue prevendrá que el TRANSPORTISTA AÉREO acumule más del 35% del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria, de forma tal que se le deberá negar la participación tanto en las subastas como en las transacciones entre TRANSPORTISTAS AÉREOS en caso de superar este límite de concentración. El porcentaje anterior fue calculado tomando en cuenta el IHH⁹³² en cada hora. Como resultado se observó que el IHH se ubicó entre mil trescientos veintiocho puntos y dos mil novecientos setenta y ocho puntos, en un análisis por franja horaria, destacando que en la franja comprendida entre las 6:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas dicho indicador se ubicó entre dos mil ciento veintiséis puntos y dos mil novecientos setenta y ocho puntos. En la siguiente tabla se muestra el detalle de los cálculos mencionados.

| Participaciones de mercado en las operaciones promedio de TARP por hora de los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS e IHH durante la temporada de verano dos mil catorce ⁹³³ | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|----------|---------|---------|------------|--------|-------|---------------|----------|-----------|-------|
| Hora | GRUPO AEROMEXICO | INTERJET | VOLARIS | AEROMAR | VIVAEROBUS | UNITED | DELTA | MAGNICHARTERS | AMERICAN | Los demás | IHH |
| 0 | 25.0% | 12.5% | 12.5% | 6.3% | 6.3% | 6.3% | 6.3% | 6.3% | 6.3% | 12.5% | 1,328 |
| 1 | 25.0% | 8.3% | 16.7% | 8.3% | 8.3% | 8.3% | 8.3% | 0.0% | 8.3% | 8.3% | 1,389 |
| 2 | 14.3% | 14.3% | 14.3% | 0.0% | 14.3% | 14.3% | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 14.3% | 1,429 |
| 3 | 22.2% | 11.1% | 11.1% | 11.1% | 11.1% | 0.0% | 11.1% | 11.1% | 0.0% | 11.1% | 1,358 |
| 4 | 23.1% | 15.4% | 15.4% | 0.0% | 7.7% | 7.7% | 7.7% | 7.7% | 0.0% | 15.4% | 1,479 |
| 5 | 40.0% | 10.0% | 10.0% | 0.0% | 10.0% | 10.0% | 0.0% | 0.0% | 10.0% | 10.0% | 2,200 |
| 6 | 39.0% | 22.0% | 9.8% | 4.9% | 2.4% | 4.9% | 2.4% | 2.4% | 2.4% | 9.8% | 2,267 |
| 7 | 47.6% | 14.3% | 9.5% | 4.8% | 2.4% | 4.8% | 2.4% | 2.4% | 2.4% | 9.5% | 2,721 |
| 8 | 46.3% | 16.7% | 11.1% | 7.4% | 5.6% | 1.9% | 1.9% | 3.7% | 1.9% | 3.7% | 2,668 |
| 9 | 45.6% | 21.1% | 10.5% | 7.0% | 3.5% | 3.5% | 1.8% | 1.8% | 3.5% | 1.8% | 2,730 |
| 10 | 48.3% | 20.7% | 5.2% | 12.1% | 3.4% | 3.4% | 1.7% | 1.7% | 1.7% | 1.7% | 2,967 |
| 11 | 46.3% | 24.1% | 7.4% | 7.4% | 3.7% | 3.7% | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 2,874 |
| 12 | 44.2% | 21.2% | 7.7% | 3.8% | 3.8% | 3.8% | 1.9% | 3.8% | 3.8% | 5.8% | 2,574 |

⁹³² Con base en información publicada en el DOF el catorce de mayo de dos mil quince.

⁹³³ Ver en el anexo estadístico (*Anexo 3 del DICTAMEN*).





| | | | | | | | | | | | |
|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| 13 | 38.9% | 18.5% | 3.7% | 9.3% | 3.7% | 3.7% | 5.6% | 3.7% | 3.7% | 9.3% | 2,126 |
| 14 | 40.0% | 15.0% | 5.0% | 10.0% | 3.3% | 3.3% | 6.7% | 3.3% | 3.3% | 10.0% | 2,139 |
| 15 | 40.3% | 21.0% | 8.1% | 8.1% | 3.2% | 3.2% | 1.6% | 1.6% | 3.2% | 9.7% | 2,326 |
| 16 | 43.4% | 24.5% | 5.7% | 5.7% | 5.7% | 1.9% | 1.9% | 3.8% | 1.9% | 5.7% | 2,638 |
| 17 | 45.0% | 20.0% | 8.3% | 10.0% | 5.0% | 1.7% | 1.7% | 3.3% | 1.7% | 3.3% | 2,650 |
| 18 | 39.7% | 22.4% | 8.6% | 10.3% | 3.4% | 3.4% | 1.7% | 1.7% | 1.7% | 6.9% | 2,337 |
| 19 | 42.6% | 20.4% | 7.4% | 11.1% | 3.7% | 1.9% | 1.9% | 3.7% | 1.9% | 5.6% | 2,476 |
| 20 | 47.2% | 17.0% | 9.4% | 5.7% | 3.8% | 3.8% | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 7.5% | 2,731 |
| 21 | 50.0% | 17.9% | 7.1% | 5.4% | 5.4% | 3.6% | 1.8% | 1.8% | 1.8% | 5.4% | 2,978 |
| 22 | 46.2% | 25.0% | 7.7% | 3.8% | 5.8% | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 3.8% | 2,892 |
| 23 | 44.4% | 13.9% | 11.1% | 5.6% | 5.6% | 5.6% | 2.8% | 2.8% | 2.8% | 5.6% | 2,438 |
| Total | 42.9% | 19.4% | 8.2% | 7.3% | 4.4% | 3.5% | 2.7% | 2.7% | 2.5% | 6.3% | 2,430 |

Cabe señalar que lo anterior no eximiría a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de lo establecido en el artículo 61 de la LFCE.

XI.3.3.4. Efecto de la medida M6a, M6b

La creación de la figura de nuevo entrante promoverá la entrada de nuevos participantes en el mercado y la creación de nuevas rutas en el MERCADO INVESTIGADO a través del nuevo mecanismo de acceso al INSUMO ESENCIAL.

Además, los mecanismos de asignación de mercado pretenden incrementar la contestabilidad en el mercado y eliminar las barreras generadas por el acaparamiento de horarios en una franja determinada. Además, se establece un costo de oportunidad mayor de no utilizar correctamente un horario de aterrizaje y despegue asignado para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y disminuiría la probabilidad de usar éstos ineficientemente.

XI.3.4. Bloque 4: Valoración de resultados y calendario de implementación de las medidas correctivas

Esta COMISIÓN deberá valorar las condiciones de competencia alcanzadas en el MERCADO INVESTIGADO dos años después de la implementación de la última de las medidas. En la **Sección XI.7** se detalla el calendario de implementación propuesto.





XI.4. Recomendaciones dirigidas a la SECRETARÍA

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone realizar las siguientes recomendaciones a la SECRETARÍA:

1. En atención a los problemas existentes en la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL, se propone recomendar a la SECRETARÍA que impulse, en el ámbito de sus facultades, la creación de una instancia administrativa técnicamente autónoma del AICM, del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y de los TRANSPORTISTAS AÉREOS.

Esta instancia debe ser equivalente a un coordinador independiente de forma tal que sea la única instancia responsable en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO y que goce de plena autonomía técnica. Por lo anterior, una vez creada y establecida la instancia administrativa técnicamente autónoma, ésta deberá asumir todas las funciones en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO, retomando el cumplimiento de las medidas que, en su caso, sean ordenadas al AICM para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL.

La instancia administrativa técnicamente autónoma podría ser una persona física o jurídica calificada por el voto de las compañías aéreas que utilicen regularmente el AEROPUERTO, de sus organizaciones representativas y del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, siempre que se asegure:

- a) La autonomía de dicha instancia administrativa, separándola funcionalmente de cualquier parte interesada y el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO, a fin de evitar cualquier posible conflicto de interés. Por lo que se considera necesario que el sistema de financiamiento de las actividades de la instancia administrativa técnicamente autónoma sea capaz de garantizar su independencia técnica. Al respecto, se **propone recomendar** que el proceso para alcanzar la independencia financiera de la instancia técnicamente autónoma se divida en dos **momentos**: i) en el momento de su creación debería otorgarse a esta figura financiamiento ajeno e independiente del AICM; ii) posteriormente, la instancia técnicamente autónoma tratará de cubrir al máximo sus costos de operación con los ingresos obtenidos de las subastas, si estos ingresos no fuesen suficientes debería otorgarse a esta figura financiamiento ajeno e independiente del AICM.
- b) Que la instancia administrativa técnicamente autónoma ejerza de forma imparcial, no discriminatoria y transparente todas las funciones relacionadas con los horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO.

Esta instancia, derivado de la autonomía técnica, permitirá la mejor implementación de las medidas propuestas en el DICTAMEN, al promover una mayor equidad, certidumbre y transparencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS, así como la eficiencia en el procedimiento de asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Por lo cual se considera fundamental para salvaguardar la competencia y libre concurrencia en el MERCADO INVESTIGADO.



2. Asimismo, se propone recomendar a la SECRETARÍA que, en el ámbito de sus facultades, impulse los siguientes cambios para que las medidas correctivas descritas anteriormente puedan ser efectiva y satisfactoriamente aplicadas:
 - 1) Los cambios normativos conducentes para prohibir todas las operaciones de aviación oficial y general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas aeronaves de ala rotativa (helicópteros). Lo anterior porque se considera que la realización de operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO debe limitarse lo más posible, ya que limitan la capacidad del mismo, afectando principalmente a los potenciales nuevos competidores y a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que quieren aumentar su presencia en determinadas rutas disminuyendo la contestabilidad del mercado e incidiendo negativamente en las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.
 - 2) La realización de un nuevo estudio que verse sobre la capacidad del AEROPUERTO en aras de determinar si dicha capacidad podría aumentar.
3. Finalmente, se propone recomendar a la SECRETARÍA que, en el ámbito de sus facultades, apruebe las reglas de operación del AEROPUERTO necesarias para el cumplimiento de las medidas que sean ordenadas al AICM para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL.

XI.5. Recomendaciones dirigidas al titular del Ejecutivo Federal

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propone recomendar al titular del Ejecutivo Federal lo siguiente:

1. La realización de operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO debe limitarse lo más posible, pues reducen la capacidad del mismo, afectando principalmente a los potenciales nuevos competidores y a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que quieren aumentar su presencia en determinadas rutas, disminuyendo la contestabilidad del mercado e incidiendo negativamente en las condiciones de competencia en el MERCADO INVESTIGADO.

Las operaciones oficiales y de aviación general permitidas, aunado a la concentración de horarios en franjas saturadas, afectan a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que estarían dispuestos a entrar en ellas o expandir su operación. Además, de que las operaciones oficiales y de aviación general realizadas en la práctica son mayores a las autorizadas en la normatividad vigente, lo que es una limitante más a la capacidad determinada en el AEROPUERTO e inhibe la posibilidad de incrementar la oferta de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue (ver *Secciones XI.3.2.2, XI.3.2.3 y XI.3.2.5*).

Considerando lo anterior se propone recomendar que se emita el instrumento normativo correspondiente para asegurar la prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio



Versión Pública



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

- exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por las aeronaves de ala rotativa (helicópteros).
2. Conforme a lo descrito en la **Sección XI.4**, se propone recomendar al titular del Ejecutivo Federal que impulse, en el ámbito de sus facultades, la creación de una instancia administrativa técnicamente autónoma del AICM, del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que asuma las funciones relacionadas con la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO y el cumplimiento de las medidas que se ordenen al AICM mediante la resolución de esta COMISIÓN.
 3. La SECRETARÍA señaló, en el marco de la opinión técnica no vinculatoria, la importancia de reformar el artículo 99 del RLA, a fin de que en el mismo se plasmen las medidas correctivas propuestas en el DICTAMEN. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera pertinente proponer la recomendación al titular del Ejecutivo Federal para que en el ejercicio de sus facultades realice las modificaciones al artículo 99 del RLA mencionadas por la SECRETARÍA, ya que implican establecer procedimientos y mecanismos en beneficio de la competencia y en sintonía con las mejores prácticas internacionales para su aplicación en el AEROPUERTO y en los aeródromos que en el futuro presenten condiciones de saturación.

XI.6. Eficiencias

Conforme al análisis realizado en el DICTAMEN, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA determinó que la forma en que se suministra el acceso al INSUMO ESENCIAL obstaculiza el libre acceso a competidores o limita su capacidad para competir en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO, con lo cual se distorsiona el proceso de competencia y libre concurrencia en el mismo.

En razón de lo anterior y en cumplimiento de lo previsto por el párrafo segundo, de la fracción III, del artículo 94. de la LFCE, y lo establecido en el artículo 12 de las DISPOSICIONES, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA propuso distintas medidas correctivas con objeto de eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO. En este sentido, a continuación se analizan los efectos de la implementación de tales medidas propuestas.

El último párrafo del artículo 94 de la LFCE, establece que:

“En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados (...) Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios”.

De forma relacionada, a continuación se presenta un análisis respecto a que el regular el acceso al INSUMO ESENCIAL o permitir su uso por parte de terceros generará eficiencia en los mercados, en términos del artículo 10 de las DISPOSICIONES. Tras el análisis de la información que obra en el EXPEDIENTE, se observó que existen condiciones que limitan la capacidad de los TRANSPORTISTAS





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

AÉREOS para competir en el mercado del TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración de demanda en el AEROPUERTO; tal y como se detalló en la **Sección X.2** del DICTAMEN. Asimismo, en lo subsecuente se discutirá los potenciales beneficios en los usuarios finales derivados de la implementación de medidas correctivas.

XI.6.1. Participaciones de mercado y poder de los competidores

Anteriormente se observó que GRUPO AEROMÉXICO tiene la mayor participación en el mercado del TARP en horas de aglomeración de demanda, considerando el número de pasajeros que atiende (42.8% del mercado en dos mil catorce) y el número de vuelos que oferta (46.9% del mercado en dos mil catorce).⁹⁵⁴ Así como, que ostenta el mayor número de asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue (48.6% del total)⁹⁵⁵; que oferta, en promedio, el menor número de asientos por aeronave (***** % menos que sus competidores más cercanos)⁹⁵⁶; que mostró indicadores de pasajeros promedio por vuelo más bajos de entre los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS en el mercado (14.5% menos)⁹⁵⁷, y que establece tarifas *****

***** Dichas condiciones tienen como efecto la restricción de oferta mediante el uso ineficiente de horarios de aterrizaje y despegue, así como niveles de precios elevados sin que ningún TRANSPORTISTA AÉREO pudiera contrarrestar o mitigar tal condición en el mercado.

Adicionalmente, se observó que las participaciones de los cinco TRANSPORTISTAS AÉREOS más relevantes del mercado: GRUPO AEROMÉXICO, INTERJET, VOLARIS, VIVAEROBUS y AEROMAR se han mantenido relativamente estables en el periodo de dos mil doce a dos mil catorce, y que la suma de las participaciones de mercado del grupo de TRANSPORTISTAS AÉREOS comprendido por las aerolíneas INTERJET, VOLARIS, VIVAEROBUS y AEROMAR, es inferior a la participación por sí sola de GRUPO AEROMÉXICO.

Asimismo, se observó que en la franja horaria que comprende de las 06:00 (seis) horas hasta las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas, se concentra la mayor cantidad de demanda de vuelos, tanto por parte de los pasajeros como de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, lo cual se comprueba a través de solicitudes de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que los TRANSPORTISTAS AÉREOS hacen al ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

Al respecto, no se omite reiterar que los TRANSPORTISTAS AÉREOS no hicieron uso de un porcentaje significativo de los horarios de aterrizaje y despegue que les fueron asignados durante dos mil catorce. Mismos que corresponden la franja horaria de mayor aglomeración de demanda y que se

⁹⁵⁴ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración".

⁹⁵⁵ Ver cuadro "Participación en el total de horarios asignados en las franjas de las 6:00 horas a las 22:59 horas, dos mil nueve a dos mil catorce".

⁹⁵⁶ Ver cuadro "Flota y número de asientos totales, dos mil catorce".

⁹⁵⁷ Ver cuadro "Evolución anual de la participación de mercado, medida por el número de pasajeros totales y el número de vuelos operados en el mercado TARP provisto en las franjas horarias con aglomeración".

⁹⁵⁸ Ver cuadro "Escenario de ingresos por supresión de operaciones oficiales y de aviación general".

***** Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

asignaron bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD. En este sentido, destaca que el efecto de no hacer uso de los horarios se refleja en una barrera a la entrada que impide, o al menos limita a los TRANSPORTISTAS AÉREOS acceder o expandir su oferta de vuelos y frecuencias.

Esto resulta relevante toda vez que la incursión de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS o la expansión de los existentes en la franja horaria de mayor aglomeración de demanda podría servir como un mecanismo de disciplina competitiva para los TRANSPORTISTAS AÉREOS con mayor participación en cada franja horaria. Asimismo, incrementaría el poder de sus competidores más cercanos, resultando en una posible supresión de la capacidad de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS para mantener sus niveles altos de participación de mercado en algunas franjas horarias de mayor aglomeración de demanda. Lo anterior con base en que manifestaciones de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS señalaron la falta de horarios como principal impedimento para incrementar su oferta de servicios.⁹³⁹

En este sentido, para el año dos mil catorce los TRANSPORTISTAS AÉREOS mostraron que entre 16% y el 58% de sus asignaciones bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD no fueron ocupadas (ver *Sección X.2.1.5* del DICTAMEN). En cambio, las asignaciones de horarios adicionales mostraron ser operadas en una mayor proporción, sin que ello demerite que su porcentaje de no uso es significativo. Así, los TRANSPORTISTAS AÉREOS solicitan, bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD, horarios de aterrizaje y despegue que no les interesa operar de manera inmediata, puesto que en momentos posteriores realiza solicitudes más adecuadas con la planeación de sus vuelos y frecuencias de los mismos. A continuación se muestra la distribución del porcentaje de los horarios no operados respecto del total de horarios asignados, distribuidos por tipo de asignación para los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS del mercado.

| Porcentaje de horarios de aterrizaje y despegue no operados respecto del total asignados, distribución por prioridad de asignación dos mil catorce. ⁹⁴⁰ | | | | |
|--|---|-----|--|-----|
| TRANSPORTISTA AÉREO | Históricos (con el CRITERIO DE PRIORIDAD) | | No Históricos (sin el CRITERIO DE PRIORIDAD) | |
| | Horarios | % | Horarios | % |
| INTERJET | 18,821 | 29% | 2,025 | 10% |
| GRUPO AEROMÉXICO | 57,797 | 39% | 1,857 | 3% |

⁹³⁹ Folio 0005949 EXPEDIENTE.

⁹⁴⁰ Respecto del total de horarios de aterrizaje y despegue asignados a cada aerolínea, y acotado a la franja horaria que comprende de las 6:00 (seis) horas y las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas. Elaborado con base en la información contenida en los cuadros "Porcentaje de horarios asignados bajo el criterio de prioridad utilizados y no utilizados, dos mil catorce" y "Porcentaje de horarios asignados sin criterio de prioridad utilizados y no utilizados, dos mil catorce".





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | | | |
|---------------|--------|-----|-----|-----|
| MAGNICHARTERS | 2.012 | 45% | 103 | 4% |
| VIVAEROBUS | 4.847 | 41% | 69 | 2% |
| VOI ARIS | 4.067 | 16% | 123 | 4% |
| AEROMAR | 10.830 | 39% | 961 | 12% |

Lo anterior indica que la solicitud de los horarios adicionales o sin derechos de prioridad obedece mejor a las necesidades de operación, respecto de los horarios asignados con derechos de prioridad. Mostrando que la medida propuesta por esta AUTORIDAD INVESTIGADORA, consistente en el retiro de horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD y que no fueron ocupados, no tendrá efectos en la planeación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, puesto que los mismos no corresponden con las verdaderas necesidades de dicha planeación. Así, dicho retiro tendrá efectos positivos, puesto que los horarios retirados tendrán una alta probabilidad de ser asignados a un operador en función de sus verdaderas necesidades de operación, ya sea que el modelo negocios sea *hub and spoke* o uno punto a punto.

Cabe resaltar que acorde a las DIRECTRICES,⁹⁴¹ se considera como un uso indebido intencional de *slots* (horarios de aterrizaje y despegue) a solicitar y “Conservar slots que la compañía aérea no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta”, “Solicitar nuevos slots que la compañía aérea no tenga previsto operar”, o “Conservar slots para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves”.

En este sentido, las mejores prácticas internacionales implican que estas conductas generen prioridades de asignación inferiores para próximas temporadas a los TRANSPORTISTAS AÉREOS que la realicen y ser una causal de retiro de horarios asignados.⁹⁴²

En virtud de lo antes expuesto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera adecuado instrumentar la medida correctiva consistente en establecer un mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue que priorice la planeación de temporada, o largo plazo.⁹⁴³ Este tipo de planeación incentivará a los TRANSPORTISTAS AÉREOS a solicitar los horarios de aterrizaje y despegue que verdaderamente están dispuestos a operar, porque en caso contrario, tras la aplicación de los criterios para calificar la utilización del horario de aterrizaje o despegue propuestos,⁹⁴⁴ perderán la prioridad de asignación sobre tales horarios. De ser el caso, dichos horarios de aterrizaje y despegue se encontrarán disponibles para conformar un FONDO DE RESERVA⁹⁴⁵ y, a través de este, brindar

⁹⁴¹ Folio 0028575 y 0028576 del EXPEDIENTE.

⁹⁴² Folio 0028562 y 0028575 del EXPEDIENTE.

⁹⁴³ De acuerdo con lo previsto en la M2.

⁹⁴⁴ De acuerdo con lo previsto en la M1c, la M3b y la M5b.

⁹⁴⁵ De acuerdo con lo previsto en la M4, la M5 y la M6.





acceso a nuevos competidores⁹⁴⁶ y/o posibilitar a otros TRANSPORTISTAS AÉREOS para incrementar su oferta y frecuencia de vuelos,⁹⁴⁷ fomentado la planificación de los TRANSPORTISTAS AÉREOS y contestabilidad en el MERCADO INVESTIGADO y mitigando el poder de mercado de aquel o aquellos TRANSPORTISTAS AÉREOS con mayor participación en los horarios asignados bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD en franjas de elevada aglomeración de demanda.

La pérdida de prioridad sobre aquellos horarios de aterrizaje y despegue que fueron otorgados en la planeación de temporada y que no se utilizaron permitirá que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que les reasignen dicha prioridad podrán tener la certeza de conformar una oferta de vuelos con itinerarios conocidos con meses de antelación para comercializar. Con ello, la certeza generada de poder operar vuelos en los momentos planeados les permitirá a los distintos TRANSPORTISTAS AÉREOS incrementar de frecuencias sobre rutas existentes o la apertura de nuevas rutas nacionales.⁹⁴⁸ Por su parte, la posibilidad de apertura de rutas internacionales también está sujeta a obtener autorización por parte de la SECRETARÍA, así como de los acuerdos bilaterales que México tenga celebrados con otros Estados.

XI.6.2. Beneficios derivados de las posibilidades de los pasajeros para realizar conexión

En relación con el actual funcionamiento de la red de TRANSPORTE AÉREO y las posibilidades de conexión por efecto de una reasignación como la referida en la Medida M6, se destaca que a pesar de que GRUPO AEROMÉXICO manifestó que opera bajo un esquema de operación de redes tipo *hub and spoke*,⁹⁴⁹ y de que otros TRANSPORTISTAS AÉREOS también exhibieron elementos que indican que parte de sus operaciones corresponden con características similares a dicho modelo,⁹⁵⁰ la información que obra en el EXPEDIENTE señala que

[REDACTED]

Es de destacar que el modelo de operación *hub and spoke* requiere de cierta planeación y coordinación del conjunto de vuelos que ostenta cualquier aerolínea que opere bajo este esquema. Puesto que los pasajeros perciben beneficios en la operación de aerolíneas que ofrecen certeza en las conexiones de sus vuelos. Contrariamente a la evidencia que se observa sobre las operaciones de GRUPO AEROMÉXICO en el AEROPUERTO señala que, en promedio, éste no utiliza el 39% de los horarios de aterrizaje y despegue que le asignó el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO bajo el CRITERIO DE PRIORIDAD. Es decir, un número significativo de sus horarios asignados con este

⁹⁴⁶ De acuerdo con lo previsto en la M6a y la M6b.

⁹⁴⁷ De acuerdo con lo previsto en la Bloque 2 de las medidas correctivas para eliminar restricciones al funcionamiento eficiente del mercado.

⁹⁴⁸ Considerando que dicha apertura estará sujeta a la autorización de la Secretaría.

⁹⁴⁹ Folio 0026374 del EXPEDIENTE.

⁹⁵⁰ Véase tabla "Porcentaje de pasajeros con itinerarios que consideran vuelos en conexión posterior a arribo al AEROPUERTO, distribución por origen de los pasajeros, dos mil catorce".

⁹⁵¹ Folios 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





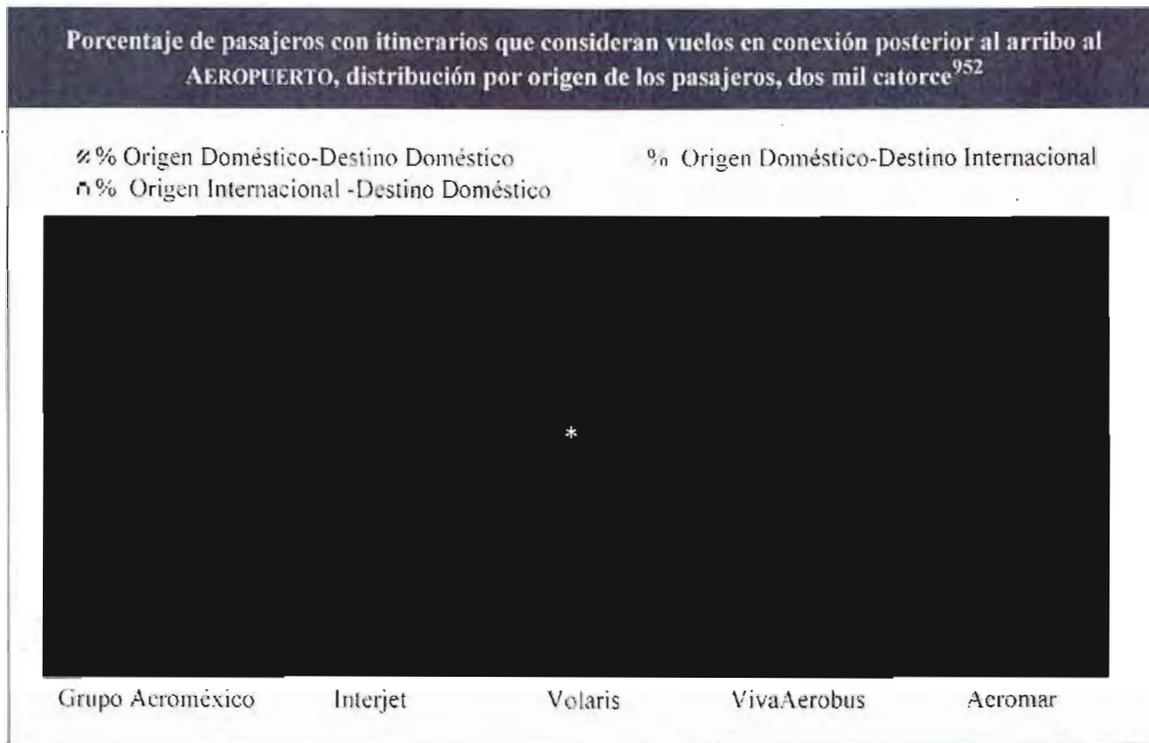
Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

critério no corresponden con la planeación de red, lo que presumiblemente señala que el número de asignaciones necesarias para que los vuelos que requieren conexión sea sostenible es bajo para este TRANSPORTISTA AÉREO.

En el gráfico siguiente se muestra el número de pasajeros en itinerarios de llegada al AEROPUERTO que consideran como siguiente paso otro vuelo de conexión de salida de la misma aerolínea desde el AEROPUERTO, separados por el tipo de destino del vuelo de conexión.



De la información mostrada en la gráfica “Porcentaje de pasajeros con itinerarios que consideran vuelos en conexión posterior al arribo al AEROPUERTO, distribución por origen de los pasajeros, dos mil catorce” se observó que el *% de los pasajeros de origen nacional o doméstico de GRUPO AEROMÉXICO que arribaron al AEROPUERTO, realizó una conexión. Esta información se compone por *% de pasajeros de origen doméstico con destino doméstico más *% de pasajeros de origen doméstico con destino internacional. Por su parte, el *% de los pasajeros de GRUPO AEROMÉXICO de origen internacional realizó una conexión.

En el caso de INTERJET, los itinerarios de pasajeros indicaron que el *% de los pasajeros en vuelos que tuvieron origen en territorio nacional, realizó algún tipo de conexión posterior a su arribo al AEROPUERTO (*% con destino doméstico más *% con destino internacional). En el caso de los itinerarios que son de pasajeros con origen internacional, se reportó que el *% de éstos realizó

⁹⁵² Folio 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

conexión posterior a su arribo al AEROPUERTO. Destaca que el resto de TRANSPORTISTAS AÉREOS muestra que los itinerarios de sus pasajeros realizaron conexiones en una menor medida.

En la gráfica “Porcentaje de pasajeros con itinerarios que consideran vuelos en conexión posterior al arribo al AEROPUERTO, distribución por origen de los pasajeros, dos mil catorce” también se señala que los pasajeros establecieron itinerarios que consideraron conexiones a través de vuelos con TRANSPORTISTAS AÉREOS que no necesariamente se denominan a sí mismos como operadores de una red o modelo *hub and spoke*. Asimismo, esto resulta en un indicio de que los pasajeros, a los niveles de precios observados del servicio de transporte aéreo, están dispuestos a realizar conexiones a través de vuelos que les implican costos derivados de la documentación de equipaje en más de una ocasión, incertidumbre sobre la conexión, etcétera, a pesar de que existe al menos un TRANSPORTISTA AÉREO, GRUPO AEROMÉXICO, que opera con un modelo que considera vuelos en conexión sin costos como los mencionados.

Aunado a lo anterior, no pasa desapercibido para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que los itinerarios de pasajeros que consideran vuelos que le significan al usuario una conexión en el AICM son más baratos que los vuelos directos hacia el AICM. Lo anterior en razón de que los vuelos en conexión, regularmente, significan costo para los pasajeros, puesto que implican más tiempo de traslado respecto de los vuelos directos. Con lo cual el TRANSPORTISTA AÉREO compensa al pasajero por su inversión en tiempo.

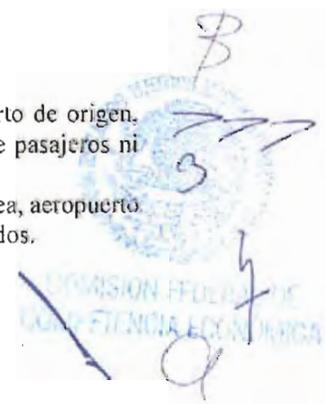
La siguiente tabla muestra los resultados obtenidos del análisis en conexión con base en datos proporcionados por la LATA⁹⁵³ sobre los itinerarios de vuelos⁹⁵⁴ y pasajeros⁹⁵⁵ con origen doméstico o en territorio nacional, separando el número de pasajeros que realizaron itinerarios que terminaron su trayecto en el AEROPUERTO e itinerarios que consideraron un vuelo posterior a su arribo al AEROPUERTO. Asimismo, se reporta el *Yield* en pesos respectivo para cada caso.

[ESPACIO SIN TEXTO]

⁹⁵³ Folio 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE.

⁹⁵⁴ Un itinerario de vuelo describe el traslado de una aeronave y contiene número de vuelo, aeropuerto de origen, aeropuerto de destino y en algunas ocasiones aeropuerto de conexión, pero no incluye información de pasajeros ni tarifas aéreas.

⁹⁵⁵ Un itinerario de pasajero describe el traslado de pasajeros y si contiene un aproximado de la tarifa aérea, aeropuerto de origen, aeropuerto de destino, aeropuertos de conexión, pero no define en qué vuelo(s) fueron atendidos.





Pasajeros y Yield, en itinerarios con origen doméstico y destinos nacionales e internacionales que arribaron al AEROPUERTO, dos mil catorce⁹⁵⁶

| Aerolínea | Pasajeros directos ⁹⁵⁷ | Pasajeros en conexión con destino doméstico | Pasajeros en conexión con destino internacional al ⁹⁵⁸ | Pasajeros totales ⁹⁵⁹ | Yield de itinerarios en vuelos directos | Yield de itinerarios en vuelos en conexión con destino doméstico | Yield itinerarios de vuelos en conexión con destino internacional |
|------------------|-----------------------------------|---|---|----------------------------------|---|--|---|
| GRUPO AEROMÉXICO | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | * | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | |
| AEROMAR | | | | | | | |

La información mostrada en la tabla "Pasajeros y Yield, en itinerarios con origen doméstico y destinos nacionales e internacionales que arribaron al AEROPUERTO, dos mil catorce" indica que el Yield reportado en los itinerarios de pasajeros para todos los TRANSPORTISTAS AÉREOS, es menor cuando dicho itinerario considera vuelos con conexión (para cualquier destino nacional o internacional) que en vuelos directos hacia el AEROPUERTO. No obstante, entre TRANSPORTISTAS AÉREOS, se observan considerables diferencias. Para [redacted] y AEROMAR se reportaron los [redacted]. Respecto de [redacted] se reportó [redacted]. [redacted] Es de destacar que incluso el Yield más alto que se reportó para [redacted] para itinerarios en vuelos en conexión con destino doméstico.

Adicionalmente, para los itinerarios que consideran como origen aeropuertos en el extranjero se observaron resultados similares. Los itinerarios que consideraron como destino final el AEROPUERTO exhibieron un Yield superior a aquellos itinerarios que consideraron como punto de conexión al AEROPUERTO. Más aún, la diferencia de Yield entre TRANSPORTISTAS AÉREOS indica que [redacted]. [redacted] Es de destacar que incluso el Yield más alto que se reportó para [redacted] para itinerarios en vuelos en [redacted]

⁹⁵⁶ Folio 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE.

⁹⁵⁷ Los pasajeros directos son principalmente pasajeros en vuelo directo entre un aeropuerto mexicano y el AICM

⁹⁵⁸ Pasajeros conexión destino doméstico (internacional) son pasajeros que iniciaron su viaje en un aeropuerto mexicano, hacen una conexión en el AEROPUERTO y siguen a otro destino doméstico (internacional).

⁹⁵⁹ Pasajeros totales es la suma de pasajeros de destino final más de conexión.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.



Handwritten initials 'a 7' and a small mark.



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

conexión con destino doméstico, pero que se originaron en el extranjero. Los resultados a detalle se muestran a continuación.

| Pasajeros y Yield, en itinerarios con origen en el extranjero y destinos nacionales que arribaron al AEROPUERTO, dos mil catorce ⁹⁶⁰ | | | | | |
|---|---|---|-------------------|---|--|
| Aerolínea | Pasajeros directos ⁹⁶¹ | Pasajeros en conexión con destino doméstico | Pasajeros totales | Yield de itinerarios en vuelos directos | Yield de itinerarios en vuelos en conexión con destino doméstico |
| GRUPO AEROMÉXICO | | | | | |
| INTERJET | | | | | |
| VOLARIS | Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica. | | | | |
| VIVAAEROBUS | | | | | |
| AEROMAR | | | | | |

En este punto cabe mencionar que los itinerarios reportados de conexión no son realizados por una misma aerolínea. En algunas ocasiones los pasajeros diseñan sus itinerarios involucrando más de una aerolínea, ya sea porque existe una alianza entre aerolíneas o por que el usuario percibe beneficios o ahorros económicos de cambiar de TRANSPORTISTA AÉREO por encima de los costos que le requiere documentar varias veces o el riesgo de perder alguna conexión.

Al respecto, en la tabla "Pasajeros en itinerarios que consideraron conexiones y destinos nacionales e internacionales que arribaron al AEROPUERTO desde aeropuertos en territorio nacional, dos mil catorce" se reporta el número de pasajeros que realizaron itinerarios con conexiones que consideran como origen algún aeropuerto en territorio nacional, ya sea con vuelos de una misma aerolínea o involucrando a más de una.

⁹⁶⁰ Folio 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE.

⁹⁶¹ Los pasajeros directos son principalmente pasajeros en vuelo directo entre un aeropuerto mexicano y el AICM.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Pasajeros en itinerarios que consideraron conexiones y destinos nacionales e internacionales que arribaron al AEROPUERTO desde aeropuertos en territorio nacional, dos mil catorce ⁹⁶² | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|----------------------------|-------|--------------------------|----------------------------|-------|--|--|--|--|--|
| | | Destinos nacionales | | | Destinos Internacionales | | | | | | | |
| Aerolínea que opero el primer segmento | Aerolínea que opero el segundo segmento | Pasajeros | % de pasajeros en conexión | Yield | Pasajeros | % de pasajeros en conexión | Yield | | | | | |
| GRUPO AEROMÉXICO | Total | Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica. | | | | | | | | | | |
| | GRUPO AEROMÉXICO | | | | | | | | | | | |
| | AEROMAR | | | | | | | | | | | |
| | Otras | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | Total | | | | | | | | | | | |
| | INTERJET | | | | | | | | | | | |
| | VOLARIS | | | | | | | | | | | |
| | VIVAAEROBUS | | | | | | | | | | | |
| | AEROMAR | | | | | | | | | | | |
| | Otras | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | Total | | | | | | | | | | | |
| | INTERJET | | | | | | | | | | | |
| | VOLARIS | | | | | | | | | | | |
| | VIVAAEROBUS | | | | | | | | | | | |
| | AEROMAR | | | | | | | | | | | |
| | Otras | | | | | | | | | | | |
| | Total | | | | | | | | | | | |

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | |
|-------------|------------------|------------|---|---|
| VIVAAEROBUS | INTERJET | [REDACTED] | 2 | |
| | VOLARIS | | | |
| | VIVAAEROBUS | | | |
| | AEROMAR | | | |
| | Otras | | | |
| AEROMAR | Total | [REDACTED] | 2 | |
| | GRUPO AEROMÉXICO | | | * |
| | INTERJET | | | |
| | VOLARIS | | | |
| | VIVAAEROBUS | | | |
| | AEROMAR | | | |
| | Otras | | | |

No obstante, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA también observó que en un gran porcentaje de los pasajeros recurrieron a itinerarios que involucran a una misma aerolínea. El desglose por volumen de pasajeros trasladados por cada una de las aerolíneas involucradas en el itinerario se muestra en la tabla anterior.

Como se puede observar en la tabla "Pasajeros en itinerarios que consideraron conexiones y destinos nacionales e internacionales que arribaron al AEROPUERTO desde aeropuertos en territorio nacional, dos mil catorce", la mayoría de los pasajeros decidieron itinerarios que involucraron a una misma aerolíneas, incluso, los pasajeros de [REDACTED] y de [REDACTED] sólo utilizaron aerolíneas dentro de las alianzas a las que pertenece [REDACTED] y [REDACTED]. En este sentido destaca que el resto de itinerarios de pasajeros no considero en ningún caso como operador del segundo tramo volado a [REDACTED]. Lo anterior es explicado en parte por el diferencial de precios entre [REDACTED].

\$
777

3

* Folio 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE. Solo se consideraron itinerarios con una conexión. Asimismo, se omitieron los casos en que el origen es un aeropuerto en el extranjero y el destino es un aeropuerto en territorio nacional, lo anterior con base en que los datos señalaron las mismas conclusiones.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





* En todos los casos el [REDACTED] es significativamente superior al del resto de los TRANSPORTISTAS AÉREOS, exceptuando a [REDACTED] *

Adicionalmente, en cuanto al diferencial de precios entre los vuelos que ofrecen los TRANSPORTISTAS AÉREOS, de la información contenida [REDACTED] ⁹⁶³ durante la investigación, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa [REDACTED]

*

(ver *Sección X.2.1.2* del DICTAMEN).

Lo anterior trae como resultado que el usuario pueda obtener beneficios al transportarse, ya sea por vuelos directos o con escalas con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. Sin embargo, dado que el desglose del precio que se cobra al consumidor final contiene diversos elementos tales como impuestos, costos por programas de lealtad y alianzas entre aerolíneas, entre otros, que pueden tener un efecto disuasivo, a continuación se muestra como dicho efecto es no significativo.

Entre uno de los impuestos contenidos en el precio que de manera indirecta es pagado por el consumidor final, denominado Tarifa de Uso de Aeropuertos (TUA). Al respecto, el AICM⁹⁶⁴ señaló que ésta es cobrada por los TRANSPORTISTAS AÉREOS⁹⁶⁵ al consumidor final y posteriormente pagada al AICM. Dicho impuesto se aplica a los pasajeros nacionales o internacionales que aborden una aeronave en vuelo de salida y que para ello utilicen las instalaciones del AEROPUERTO, con excepción de los pasajeros en tránsito y en conexión.⁹⁶⁶ Por tal motivo, un viajero que busque realizar por sí mismo vuelos en el AEROPUERTO entre dos proveedores distintos del servicio de TRANSPORTE AÉREO, debe considerar el pago que debe de efectuar de la TUA por abordar con otro TRANSPORTISTA AÉREO documentando nuevamente su

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁹⁶³ Folio 00023207 al 00023279 del EXPEDIENTE.

⁹⁶⁴ Folio 0008593 del EXPEDIENTE.

⁹⁶⁵ La TUA se incluye automáticamente en el precio de los boletos.

⁹⁶⁶ Lo anterior con excepción de los menores de hasta dos años, los representantes y agentes diplomáticos de países extranjeros, en caso de reciprocidad, los pasajeros en tránsito y en conexión en los términos que determine la SECRETARÍA y el personal técnico aeronáutico en comisión de servicio que cuente con la licencia vigente correspondiente expedida por la autoridad aeronáutica. Para efectos de esta tarifa sólo se incluye a las tripulaciones extra, de refuerzo, de retorno y concentración, las cuales se consideran como el piloto, copiloto, sobrecargo y mecánico en vuelo, únicamente. Es importante destacar que el principal ingreso que percibe AICM corresponde a la TUA, de conformidad con el acuerdo que autoriza las tarifas y su aplicación por los servicios aeroportuarios y complementarios que prestan el Organismo Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares y AICM. Dicho acuerdo fue publicado en el DOF el cinco de junio de dos mil y reformado el doce de octubre de dos mil uno y el dieciocho de julio de dos mil dos, así como el publicado el nueve de noviembre de dos mil cuatro, que abroga los anteriores, mediante la autorización del Titular de la Subsecretaría de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con el Oficio 102-K-464.



equipaje. Lo anterior debido a que en vuelos de interconexión con una misma aerolínea no generaría ese costo extra.

La TUA en el AEROPUERTO pasó de ciento noventa y cinco pesos en dos mil nueve⁹⁶⁷ a doscientos noventa y dos pesos en dos mil catorce, para vuelos con destino a aeropuertos en territorio nacional. En el caso de vuelos con destino en aeropuertos en el extranjero, la TUA pasó de doscientos cuarenta y cinco pesos en dos mil nueve a cuatrocientos cincuenta y cuatro pesos en dos mil catorce.

Suponiendo de forma ilustrativa que la TUA fuera cobrada a todos los pasajeros por medio de las aerolíneas sin excepción, es decir, que el precio de los boletos respecto de cada vuelo aumente debido al cobro de dicha tarifa; no se mitigaría el hecho de que el diferencial de precios entre los vuelos que ofrece [REDACTED] * y los que ofrecen los demás TRANSPORTISTAS AÉREOS, es significativamente alto. De tal forma que si se exentara del pago de la TUA, los TRANSPORTISTAS AÉREOS restantes no podrían equiparar sus precios, toda vez que no se cubriría ese diferencial.

En cuanto a los programas de lealtad y alianzas entre aerolíneas, dentro de su AMX REPORTE 2014 manifiesta⁹⁶⁸ que ofrece beneficios a sus usuarios por hacer vuelos en conexión, incentivados por programas de viajeros frecuente y descuentos adicionales. Los beneficios derivados de dichos programas de lealtad se ven traducidos en la acumulación de Kilómetros Premier al viajar con GRUPO AEROMÉXICO y otras aerolíneas miembros de Skyteam.⁹⁶⁹ Además, GRUPO AEROMÉXICO señaló tener acuerdos de códigos compartidos con otras aerolíneas extranjeras, lo que permite a sus clientes formar parte del programa de viajero frecuente de éstas aerolíneas.⁹⁷⁰ Adicionalmente, GRUPO AEROMÉXICO firmó un acuerdo comercial con AEROMAR, a través del cual los pasajeros de GRUPO AEROMÉXICO tienen la posibilidad de viajar a destinos nacionales a través de AEROMAR, con los beneficios de los programas de lealtad de GRUPO AEROMÉXICO.⁹⁷¹

Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA observa que el impacto que los diversos acuerdos comerciales que ha celebrado GRUPO AEROMÉXICO, no generan beneficios para todos sus clientes, ya que dichos acuerdo son celebrados en su mayoría con aerolíneas internacionales, con la excepción del código compartido que GRUPO AEROMÉXICO tiene celebrado con AEROMAR, generando así la mayor parte de estos beneficios para los clientes de servicios internacionales, los cuales representan aproximadamente el 32% del total de sus pasajeros. Es de destacar que tal y como se muestra en la **Sección X.2** del DICTAMEN, las rutas involucradas entre GRUPO AEROMÉXICO y AEROMAR no son complementarias.

⁹⁶⁷ Folio 0027683 al 27684 del EXPEDIENTE

⁹⁶⁸ Folio 0026374 del EXPEDIENTE.

⁹⁶⁹ Las líneas aéreas que forman parte de la alianza Skyteam son: a Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, CSA Czech Airlines, Delta, Garuda Indonesia, Kenya Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air, MEA Air Liban, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines y Xiamen Air. Folio 0026421 del EXPEDIENTE

⁹⁷⁰ Folio 0026421 del EXPEDIENTE.

⁹⁷¹ Folio 0026421 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





El modelo de negocios que más se asemeja al de [redacted] * respecto a los programas de lealtad y acuerdos comerciales es el de [redacted]. Lo anterior, toda vez que [redacted] ofrece a sus usuarios un programa de lealtad mediante el cual les [redacted]

[redacted] *
[redacted] 972

Al respecto, durante la investigación [redacted] *
[redacted] 973, con los cuales solo se ven beneficiados el [redacted] % de los pasajeros (internacionales) de [redacted]. Es decir, que mientras [redacted] premia a sus usuarios con [redacted] por el uso frecuente de sus servicios, [redacted] *
[redacted] * en ambos casos los usuarios obtienen beneficios al viajar frecuentemente con la aerolínea.

En suma, los usuarios de las distintas aerolíneas pueden tener un beneficio económico más alto al establecer sus propios itinerarios con los distintos TRANSPORTISTAS AÉREOS. Lo anterior, con base a la diferenciación de precios entre un vuelo promedio operado por GRUPO AEROMÉXICO que pasa por el AEROPUERTO y el operado por un TRANSPORTISTA AÉREO distinto, que incluso pague la TUA. Asimismo, los beneficios que GRUPO AEROMÉXICO proporciona a través de sus programas de lealtad, son equiparables a los beneficios que puede tener el pasajero con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS en programas similares.

Otro elemento a destacar es que los orígenes y destinos de conexión en territorio nacional son los mismos para los tres principales operadores: [redacted]

[redacted] * 974

En particular, [redacted] *
[redacted]

Así, la red de conexión de los principales TRANSPORTISTAS AÉREOS es [redacted]. No obstante, es de destacar que los operadores como [redacted] *
[redacted] Lo anterior

972 Folio 0004098 al 0004100 del EXPEDIENTE.

973 Folios 0004138, 0004139, 0004144 y 0004145 del EXPEDIENTE.

974 Folio 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE. Dichos aeropuertos son los indicados por las siguientes siglas ICAO: CUN, MTY, GDL, VER, MID, VSA, OAX, TIJ, BIX, ACA, TGZ, CME, CUU, HMO, TAMI, REX, PVR, CJS, MZT, TRC, SLP, MTT, AGU, TAP, DGO, LAP, SJD, CUL, CPE y MXL.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





puede indicar que

*

⁹⁷⁵ Esto en función de que

Los elementos antes mencionados señalan que los pasajeros demandan vuelos considerando itinerarios con conexiones, sin que ello dependa necesariamente en que aerolínea se ofrezca el servicio de vuelos en conexión. Este fenómeno es explicado por el diferencial de precios entre aerolíneas, el cual genera un costo a los usuarios que está por encima del costo que les implica realizar vuelos con conexiones que requieren de varios procesos de documentación y riesgo de perder conexiones. Asimismo, la red de conexión doméstica resulta muy similar entre los operadores, con lo cual ésta se podría mantener en operación independientemente del operador, con lo cual una reasignación de horarios de aterrizaje y despegue tendería a generar beneficios para los usuarios, quienes probablemente enfrenten precios menores.

XI.6.3. Beneficios derivados de los mecanismos de transparencia, control y calificación de utilización de horarios de aterrizaje y despegue

La medida correctiva relativa a establecer mecanismos y medidas de transparencia y control, así como criterios claros para calificar la utilización del horario de aterrizaje o despegue, por medio de un COORDINADOR INDEPENDIENTE,⁹⁷⁶ incentivará el cumplimiento de los itinerarios planificados en el AEROPUERTO, coadyuvando a la gestión de las operaciones y, en consecuencia, disminuir los tiempos de demoras en los vuelos.

A continuación se muestra el número de los vuelos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS por cada una de las horas en la franja horaria de las 6:00 (seis) horas a las 22:59 (veintidós cincuenta y nueve) horas que presentaron demora, es decir, el número de vuelos cuya hora de salida o de llegada al AEROPUERTO⁹⁷⁷ mostró una diferencia, en valor absoluto, superior a quince minutos respecto del horario asignado por el ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO para el año dos mil catorce. El cuadro "Vuelos operados con más de quince minutos de demora respecto de la hora asignada, dos mil catorce", considera los vuelos que se originaron tanto de una asignación de horario de temporada, como aquellos que se derivaron de una asignación de horarios adicionales.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.

⁹⁷⁵ Si a un TRANSPORTISTA AÉREO le es retirado un horario de conexión otro TRANSPORTISTA AÉREO podría operar dicha ruta debido a que en la mayoría de las rutas hay más de un oferente, para mayores detalles vease la tabla "Yield distribuido por rutas nacionales y número de participantes, dos mil catorce"

⁹⁷⁶ De acuerdo con lo previsto en la M1.

⁹⁷⁷ La hora de salida o de llegada al AEROPUERTO se considera como el momento de retiro de calzos, en el caso de las salidas, y la colocación de los calzos, en el caso de las llegadas.



| Vuelos operados con más de quince minutos de demora respecto de la hora asignada, dos mil catorce ⁹⁷⁸ | | | | | | | |
|--|----------|---------------------|---------------|---------|------------|---------|---------|
| Hora | INTERJET | GRUPO AEROMÉXICO | MAGNICHARTERS | AEROMAR | VIVAEROBUS | VOLARIS | Total |
| 6:00 | 580 | 1,664 | 2 | 105 | 67 | 348 | 2,766 |
| 7:00 | 685 | 2,624 | 34 | 99 | 342 | 410 | 4,194 |
| 8:00 | 717 | 3,329 | 109 | 367 | 364 | 556 | 5,442 |
| 9:00 | 1,145 | 3,528 | 80 | 377 | 222 | 341 | 5,693 |
| 10:00 | 1,527 | 3,219 | 6 | 1,120 | 217 | 153 | 6,242 |
| 11:00 | 1,355 | 3,421 | 16 | 513 | 370 | 494 | 6,169 |
| 12:00 | 1,007 | 3,445 | 185 | 403 | 225 | 376 | 5,641 |
| 13:00 | 1,014 | 3,031 | 274 | 755 | 197 | 357 | 5,628 |
| 14:00 | 1,260 | 3,330 | 174 | 624 | 252 | 486 | 6,126 |
| 15:00 | 1,926 | 3,382 | 235 | 555 | 405 | 377 | 6,880 |
| 16:00 | 1,621 | 4,149 | 218 | 418 | 385 | 590 | 7,381 |
| 17:00 | 1,261 | 4,081 | 58 | 1,002 | 366 | 687 | 7,455 |
| 18:00 | 1,544 | 3,802 | 100 | 734 | 145 | 806 | 7,131 |
| 19:00 | 1,542 | 3,728 | 185 | 1,138 | 166 | 418 | 7,177 |
| 20:00 | 1,940 | 4,972 | 145 | 819 | 593 | 583 | 9,052 |
| 21:00 | 1,932 | 5,693 | 68 | 516 | 391 | 536 | 9,136 |
| 22:00 | 2,249 | 4,209 | 45 | 476 | 501 | 461 | 7,941 |
| Total | 23,305 | 61,607 | 1,934 | 10,021 | 5,208 | 7,979 | 110,054 |

De la información mostrada se puede concluir que GRUPO AEROMÉXICO, es el TRANSPORTISTA AÉREO para el que más vuelos con retraso se reportaron. Destaca que el TRANSPORTISTA AÉREO

⁹⁷⁸ Folio 0008832 del EXPEDIENTE. Nota: para el cálculo de retraso se consideró aquellos vuelos cuyo retraso se ubicó entre quince y ciento cincuenta minutos de retraso, para retrasos superiores no se contabilizan en la tabla.



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

con más asignaciones de horarios, sea quien también reportó el mayor número de vuelos con retraso aún cuando su amplia gama de asignaciones debería permitirle operar con menor retraso de vuelos. Esto con base en que GRUPO AEROMÉXICO es el operador con mayor capacidad para distribuir sus asignaciones de la forma que le permita operar con el menor número de retrasos. La tabla "Vuelos operados con más de 15 minutos de demora respecto de la hora asignada, dos mil catorce" también permite observar que para el segundo y el tercer TRANSPORTISTA AÉREO con mayor número de vuelos operados con retraso, se reportó un número de estos significativamente con respecto a los de GRUPO AEROMÉXICO.

Destaca que la correlación entre el número de los vuelos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS con retraso en cada una de las horas de mayor aglomeración de demanda es reducida, con la salvedad de que los índices de correlación superiores a cero punto cinco se reportó para los pares: GRUPO AEROMÉXICO e INTERJET; GRUPO AEROMÉXICO Y VIVAAEROBUS, e INTERJET y VIVAAEROBUS. Para el resto de los casos las correlaciones resultaron menores e incluso en un caso negativa.

Lo anterior apunta a que no se registraron, en promedio, factores comunes entre el número de retrasos de los TRANSPORTISTAS AÉREOS por hora. Entre los factores comunes que suelen afectar la puntualidad de los vuelos, independientemente de la aerolínea, son eventos climáticos o los atribuibles al aeropuerto de origen o destino del vuelo. De esta forma, los elementos señalados indican que los retrasos fueron, en su mayoría, ocasionados por factores específicos a cada TRANSPORTISTA AÉREO. A continuación se detallan las correlaciones antes señaladas.

Correlación entre el número de vuelos efectuados con retraso⁹⁷⁹

| | INTERJET | GRUPO AEROMÉXICO | MAGNICHARTERS | AEROMAR | VIVAAEROBUS | VOLARIS |
|------------------|----------|------------------|---------------|---------|-------------|---------|
| INTERJET | 1.00 | | | | | |
| GRUPO AEROMÉXICO | 0.75 | 1.00 | | | | |
| MAGNICHARTERS | 0.14 | 0.13 | 1.00 | | | |
| AEROMAR | 0.42 | 0.35 | 0.18 | 1.00 | | |
| VIVAAEROBUS | 0.58 | 0.63 | 0.02 | -0.01 | 1.00 | |
| VOLARIS | 0.20 | 0.47 | 0.06 | 0.05 | 0.29 | 1.00 |

⁹⁷⁹ Elaborado con base en la tabla "Vuelos operados con más de 15 minutos de demora respecto de la hora asignada, dos mil catorce".





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Por los elementos antes señalados, la implementación de un mecanismo de asignación que incentive el cumplimiento de la asignación de hora de aterrizaje y despegue; que dé prioridad a la programación de vuelos de temporada y mitigue el número de asignaciones adicionales, coadyuvará a que las solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue, respondan a los requerimientos reales de las aerolíneas y se reduce la posibilidad y los incentivos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS operen vuelos en horarios distintos a los que les fueron asignados por el AICM.

Aunado a lo anterior, esto disminuiría la incertidumbre de los pasajeros que hacen uso de vuelos con conexiones con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS, incentivando así el uso de distintos operadores para realizar vuelos con una o más escalas. Con lo cual, los costos de cambio entre operadores aéreos se reducirá significativamente. Un análisis más detallado de tal efecto se menciona en la sección anterior.

XI.6.4. Eliminación de cancelaciones de última hora

La regulación actual, relativa a la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, permite que los TRANSPORTISTAS AÉREOS puedan cancelar vuelos con hasta una hora de anticipación⁹⁸⁰ y con ello retener la prioridad en la asignación de horarios de la temporada equivalente siguiente. Es de destacar que uno de los destinos más frecuentes desde el AEROPUERTO es Veracruz, cuyo tiempo de vuelo promedio es de una hora y que el destino nacional que requiere de más tiempo de vuelo es Tijuana, con tres horas.

Esta posibilidad de mantener la prioridad siempre que se cancele hasta con una hora de anticipación al inicio del vuelo tiene como resultado un bloqueo en el uso por otro TRANSPORTISTA AÉREO de los horarios de aterrizaje y despegue cancelados. De igual forma, dicha disposición impide que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que cancelan horarios con al menos una hora antes del inicio del vuelo asuman el costo o externalidad negativa que causan a otros TRANSPORTISTAS AÉREOS por el desaprovechamiento de tales horarios de aterrizaje y despegue, fomentando esta práctica.⁹⁸¹

Adicionalmente, los tiempos establecidos para realizar una cancelación de un horario y para efectuar una solicitud de horario de corto plazo resultan incompatibles y posibilitan el uso de prácticas anticompetitivas de cualquier TRANSPORTISTA AÉREO para bloquear horarios de operación a otros transportistas. Por un lado, las aerolíneas pueden cancelar un horario, sin que se pierda el derecho de prioridad, hasta una hora antes del inicio del vuelo; mientras que, por el otro lado, las aerolíneas no pueden solicitar un horario con menos de cuatro horas de anticipación al momento en que se piense ocupar. Es decir, en la medida en que un TRANSPORTISTA AÉREO cancele algún horario con menos de cuatro horas de anticipación, el resto de las aerolíneas estarían imposibilitadas para solicitar y utilizar el horario liberado.

⁹⁸⁰ Folio 0003323 y 0023553 al 0023555 del EXPEDIENTE.

⁹⁸¹ Folio 0003311 del EXPEDIENTE.





Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Como consecuencia, la medida remedial propuesta suprime la posibilidad del bloqueo de horarios y permite el aprovechamiento eficiente de los mismos.⁹⁸² Esta COMISIÓN observa que durante el año dos mil catorce el número de horarios de aterrizaje y despegue cancelados fue de dos mil cuatrocientos setenta y siete, equivalentes al 0.9% del total de horarios asignados.⁹⁸³ Es de destacar que GRUPO AEROMÉXICO a pesar de observar un gran número de horarios de aterrizaje y despegue asignados con prioridad no operados, es el competidor con menor número de horarios cancelados (cuatrocientos nueve durante todo el año dos mil catorce), y sin embargo, sigue reportado la mayor asignación de horarios de temporada Cabe resaltar que el número total de horarios de aterrizaje y despegue cancelados fue equivalentes al 12% de las asignaciones con prioridad que recibió VOLARIS y al 123% de respecto de MAGNICHARTERS.

De esta forma, el establecimiento de los criterios para calificar la utilización del horario de aterrizaje o despegue propuestos,⁹⁸⁴ fomentaran el uso de este mecanismo de recuperación de horarios de aterrizaje y despegue antes del inicio de temporada, liberando parte de la capacidad del AEROPUERTO para que sea utilizada por otros TRANSPORTISTAS AÉREOS.

XI.6.5. Cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue

De acuerdo con información que obra en el EXPEDIENTE, durante el periodo de dos mil nueve a dos mil catorce se pudo observar que existen cesiones de horarios de aterrizaje y despegue entre *
*⁹⁸⁵ Este tipo de cesiones pueden incentivar la concentración o el incremento de la participación de mercado de algunos TRANSPORTISTAS AÉREOS o limitar la intensidad de competencia. Por lo cual, éstas cesiones deberán sujetarse a la medida correctiva referente a asignación secundaria de horarios.⁹⁸⁶

Al respecto, GRUPO AEROMÉXICO

*
*

⁹⁸⁷ Adicionalmente, en junio de dos mil doce, DELTA adquirió un 4.17% de acciones de GRUPO AEROMÉXICO.⁹⁸⁸

Es de observar para esta AUTORIDAD INVESTIGADORA que dichos TRANSPORTISTAS AÉREOS, entre dos mil nueve y dos mil catorce, coincidieron en las rutas entre el AEROPUERTO y las ciudades de Atlanta, Nueva York, Orlando y Salt Lake City, en las cuales no tuvieron competencia significativa

⁹⁸² De acuerdo con lo previsto en la M1b, la M2a, la M3b y la M5b de las medidas correctivas para eliminar restricciones al funcionamiento eficiente del mercado.

⁹⁸³ Folio 0023555 del EXPEDIENTE.

⁹⁸⁴ De acuerdo con lo previsto en la M1.

⁹⁸⁵ Folio 0004124 del EXPEDIENTE.

⁹⁸⁶ De acuerdo con lo previsto en la M5.

⁹⁸⁷ Folios 0005549 y 0005550 del EXPEDIENTE.

⁹⁸⁸ Folio 0026375 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





de otros TRANSPORTISTAS AÉREOS. Asimismo, se detalla que en las rutas de Atlanta, y Salt Lake City, no tuvieron competencia alguna erigiéndose como los únicos operadores de las mismas. A continuación se detalla el número de vuelos directos efectuados por cada uno de los TRANSPORTISTAS AÉREOS en dichas rutas.

| Número de vuelos en rutas en las que operaron tanto GRUPO AEROMÉXICO como DELTA ⁹⁸⁹ | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ruta-Transportista Aéreo | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| México - Atlanta | 1,659 | 2,140 | 2,793 | 3,025 | 3,567 | 3,811 |
| DELTA AIR LINES | 1,637 | 2,140 | 2,793 | 2,679 | 2,865 | 3,623 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 22 | | | 346 | 702 | 188 |
| México - Nueva York (JFK) | 3,842 | 3,449 | 2,808 | 3,692 | 4,198 | 4,145 |
| DELTA AIR LINES | 723 | 710 | 709 | 868 | 714 | 734 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 1,673 | 1,803 | 2,099 | 2,537 | 2,776 | 2,711 |
| GRUPO MEXICANA | 1,446 | 936 | | | | |
| INTERJET | | | | 287 | 708 | 700 |
| México - Orlando | 1,504 | 1,225 | 1,243 | 1,368 | 1,517 | 1,692 |
| DELTA AIR LINES | 41 | | | | | |
| GRUPO AEROMÉXICO | 1,004 | 961 | 1,243 | 1,295 | 1,185 | 1,272 |
| GRUPO MEXICANA | 459 | 264 | | | | |
| VOLARIS | | | | 73 | 332 | 420 |
| México - Salt Lake City | 114 | 392 | 544 | 410 | | 23 |
| DELTA AIR LINES | 96 | 392 | 544 | 410 | | 23 |
| GRUPO AEROMÉXICO | 18 | | | | | |

Nota: Se consideró que un TRANSPORTISTA AEREO participó en la ruta si éste realizó más de 10 vuelos en cada uno de los años, es decir, el equivalente a realizar un vuelo cada dos semanas en una temporada de invierno.

La información anterior, muestra que el actual mecanismo de cesión de horarios de aterrizaje y despegue, al no ser abierto a terceros ni transparente podría incrementar la concentración en el mercado o una disminución en la intensidad de la competencia. En cambio, la implementación de

⁹⁸⁹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.





una plataforma electrónica a través de la cual se podrán intercambiar o ceder horarios de aterrizaje y despegue de forma anónima, transparente y a título oneroso con otros TRANSPORTISTAS AÉREOS incentivará tales transferencias entre los distintos competidores.⁹⁹⁰

La ganancia en eficiencia derivada de evitar posibles incrementos en la concentración en el mercado o escenarios de baja intensidad de competencia es significativa, ya que existe evidencia en el EXPEDIENTE de que [REDACTED] * [REDACTED] establece precios por encima de sus competidores, con lo cual es de esperar que bajo un escenario de alta concentración en el mercado o de baja intensidad de competencia los precios establecidos en las rutas afectadas muestren tarifas igual o mayores a las analizadas anteriormente para dicho TRANSPORTISTA AÉREO

XI.6.6. Posibilidades de incremento de oferta por supresión de operaciones restringidas en el AEROPUERTO

Conforme a la información que obra en el EXPEDIENTE, se observa que para el año dos mil catorce se efectuaron operaciones con restricciones en el AEROPUERTO, las cuales fueron de una hasta ocho operaciones adicionales por hora en la franja horaria de mayor aglomeración de demanda, de las [REDACTED] * [REDACTED] horas a las [REDACTED] * [REDACTED] horas.⁹⁹¹

Al respecto, dichas operaciones en el AEROPUERTO (operaciones de aeronaves del servicio de transporte aéreo privado con matrícula XB,⁹⁹² aeronaves del Estado con matrícula XC⁹⁹³) generan efectos adversos sobre el mercado del TARP en dos sentidos: primero, los vuelos directos de TRANSPORTISTAS AÉREOS que dejan de operar por el desplazamiento que significa que se opere un vuelo del servicio privado u oficial; y segundo, la disminución de la capacidad del AEROPUERTO, puesto que dichos vuelos involucran el uso de aeronaves ligeras que inciden negativamente en la capacidad global del AEROPUERTO.

Al respecto, los vuelos comerciales que se dejan de operar por efecto de las operaciones restringidas significan un alto costo de oportunidad tanto para el AEROPUERTO como para usuarios y TRANSPORTISTAS AÉREOS. Por ello la medida remedial propuesta contempla la supresión de las operaciones de aviación oficial y aviación general.⁹⁹⁴

Tomando como referencia la información entregada por GRUPO AEROMÉXICO del precio promedio del boleto de un vuelo que involucre el AEROPUERTO,⁹⁹⁵ y el número de pasajeros promedio por

⁹⁹⁰ De acuerdo con lo previsto en la M1a y M5.

⁹⁹¹ Conforme a lo mostrado en el cuadro "Número de operaciones en el AEROPUERTO por franja horaria (% del total de operaciones por franja horaria, Promedio del año dos mil catorce)". Folio 0022640 del EXPEDIENTE.

⁹⁹² Conforme al artículo 44 de la LAC, las siglas XB de las marcas de nacionalidad son aplicables a las aeronaves civiles mexicanas que prestan servicios privados.

⁹⁹³ Conforme al artículo 44 de la LAC, las siglas XC de las marcas de nacionalidad son aplicables a las aeronaves de Estado, distintas de las militares.

⁹⁹⁴ De acuerdo con lo previsto en la Medida 4a de las medidas correctivas para eliminar restricciones al funcionamiento eficiente del mercado.

⁹⁹⁵ Folio 0023267 al 0023279 del EXPEDIENTE.

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





Expediente IEBC-001-2015

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

vuelo de los TRANSPORTISTAS AÉREOS,⁹⁹⁶ se puede calcular lo siguiente. A continuación se muestran tres de los escenarios posibles (una, cuatro y ocho operaciones por hora) para el uso de horarios de aterrizaje y despegue de las operaciones oficiales y de aviación general:

| Escenario de ingresos por supresión de operaciones oficiales y de aviación general ⁹⁹⁷ | | | | | | | | |
|---|-------------------|------------------------|---|-----------------------------|--|---------------------------|--|---|
| TRANSPORTISTAS AÉREOS | Precio del boleto | Una operación por hora | Una operación por hora durante diecisiete horas | Cuatro operaciones por hora | Cuatro operación por hora durante diecisiete horas | Ocho operaciones por hora | Ocho operación por hora durante diecisiete horas | |
| GRUPO AEROMÉXICO ⁹⁹⁸ | [Redacted] | | | | | | | |
| OTROS TRANSPORTISTAS AÉREOS ⁹⁹⁹ | | | | | | | | * |
| PROMEDIO TRANSPORTISTAS AÉREOS ¹⁰⁰⁰ | | | | | | | | |

Lo anterior señala que en el supuesto de que un TRANSPORTISTA AÉREO promedio llegara a hacer uso de alguno de los horarios de aterrizaje y despegue que son ocupados por las operaciones restringidas, la industria, en promedio, podría ganar [Redacted] * por operación, tomando en cuenta que el precio promedio por boleto de la industria que es de [Redacted] * y los asientos promedio disponibles para la industria son [Redacted] * asientos promedio por aeronave.

Asimismo, si consideramos que se podrían dar hasta ocho operaciones adicionales por hora, el total de TRANSPORTISTAS AÉREOS podrían dejar una derrama económica hasta de [Redacted] * si tomamos en cuenta esas ocho operaciones por hora y las diecisiete horas con mayor aglomeración de demanda en el

⁹⁹⁶ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

⁹⁹⁷ Folio 00023207 al 0023290 y 0025052, 0025054, 0025056 y 0025058 del EXPEDIENTE.

⁹⁹⁸ Tomando en cuenta que el promedio de asientos disponibles por aeronave de GRUPO AEROMÉXICO es de [Redacted] *

⁹⁹⁹ Tomando en cuenta que el promedio de asientos disponibles por aeronave de OTROS TRANSPORTISTAS es de [Redacted] *

¹⁰⁰⁰ Tomando en cuenta que el promedio de asientos disponibles por aeronave del PROMEDIO TRANSPORTISTAS AÉREOS es de [Redacted] *

* Información clasificada como confidencial con fundamento en la fracción IX del artículo 3 y el artículo 125 de la Ley Federal de Competencia Económica.





AEROPUERTO, el total de los TRANSPORTISTAS AÉREOS tendría ingresos de cincuenta y seis millones setecientos setenta y siete mil ochocientos setenta y tres punto sesenta y cuatro pesos por día.

Así, otros beneficios son que los ingresos que se generarían por el uso de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a las operaciones oficiales y de aviación general podrían ser incentivos para que los TRANSPORTISTAS AÉREOS ofrecieran más opciones de vuelos a los pasajeros.

XI.7. Análisis de los principios de efectividad, restricción y eficiencia de las medidas propuestas

Como se mencionó al principio del presente capítulo, la AUTORIDAD INVESTIGADORA elaboró las medidas correctivas propuestas a fin de cumplir con lo establecido en los artículos 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES.

En este sentido, se buscó cumplir con los requisitos de efectividad y eficiencia que se establece el artículo 94 de la LFCE, en su fracción III y su último párrafo, respectivamente:

“Artículo 94. La Comisión iniciará de oficio o a solicitud del Ejecutivo Federal, por sí o por conducto de la Secretaría, el procedimiento de investigación cuando existan elementos que hagan suponer que no existen condiciones de competencia efectiva en un mercado y con el fin de determinar la existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos, mismo que se realizará conforme a lo siguiente: (...)

III. (...) Al emitir el dictamen preliminar, se deberán proponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del mercado investigado (...) [Requisito de efectividad]

En todos los casos, la Comisión deberá verificar que las medidas propuestas generarán incrementos en eficiencia en los mercados. (...) Entre las ganancias en eficiencia se podrán contemplar las que sean resultado de la innovación en la producción, distribución y comercialización de bienes y servicios”. [Requisito de eficiencia] [Énfasis añadido].

Asimismo, la elaboración de las medidas correctivas propuestas contempló lo establecido por el artículo 12 de las DISPOSICIONES, mismo que señala:

“ARTÍCULO 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar:

I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y [Requisito de efectividad]

II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente. [Requisito de mínima restricción]

La Autoridad Investigadora, al proponer medidas correctivas en el dictamen preliminar conforme al artículo 94, fracción III de la Ley, debe elaborar la justificación correspondiente en términos de lo establecido en las fracciones anteriores.” [Énfasis añadido].





Conforme a lo anterior la AUTORIDAD INVESTIGADORA buscó elaborar las medidas correctivas de acuerdo con los siguientes principios:

- 1) Efectividad para lograr su legítimo propósito, es decir, para eliminar el efecto anticompetitivo.
- 2) Las medidas propuestas son las menos gravosas o restrictivas entre las medidas efectivas.
- 3) Las medidas propuestas generan incrementos en eficiencia.

A continuación se elabora la justificación correspondiente a cada principio en términos de lo establecido en los artículos 94 de la LFCE y 12 de las DISPOSICIONES:

XI.7.1. Examen de efectividad: Eliminación de problemas de competencia efectiva relacionados con la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL en el MERCADO INVESTIGADO

Las medidas tendrán como efecto la eliminación de los problemas de competencia relacionados con la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL. En particular, se espera que contribuyan a desaparecer los efectos anticompetitivos derivados del mecanismo de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, al reducir la excesiva concentración de mercado y aumentar la disponibilidad de horarios, ya que en la situación actual en la que se otorga el acceso al INSUMO ESENCIAL se inhibe la posibilidad de que nuevos competidores entren al mercado o incrementen su presencia en algunas rutas, generando una disminución en los precios y aumentando la reacción competitiva en el MERCADO INVESTIGADO.

A fin de comprobar la efectividad de las medidas correctivas propuestas, conforme a lo prescrito por el artículo 94, fracción III, de la LFCE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA solicitó a la dependencia coordinadora del sector, la SCT, su opinión técnica no vinculatoria respecto de las medidas correctivas propuestas. En este sentido la opinión técnica no vinculatoria de la SCT establece en sus consideraciones previas que de existir un problema de competencia efectiva en relación con la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO es consecuencia del marco jurídico que regula la materia. Lo anterior conforme a lo siguiente:

"(...) la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en los aeropuertos de servicio público encuentra su fundamento jurídico en los artículos 63 de la Ley de Aeropuertos y 93 a 103 de su Reglamento. (...)

En este contexto, el administrador aeroportuario y la autoridad aeroportuaria realizan sus funciones en estricto apego a los ordenamientos citados, por lo que, de existir un problema de competencia efectiva en relación con la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue en el AICM (en condiciones de saturación), en todo caso, es consecuencia del marco jurídico que regula esta materia, ya que el administrador aeroportuario y la Secretaría actúan de conformidad con este. A





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

mayor abundamiento, la autoridad solo puede hacer aquello que la ley le permite de acuerdo con el principio de legalidad (artículo 16 constitucional).¹⁰⁰¹

Asimismo, la SCT opinó lo siguiente respecto a las medidas propuestas:

[ESPACIO SIN TEXTO]

[Handwritten signature]

3



¹⁰⁰¹ Folios 0027732 y 0027733 del EXPEDIENTE.

[Handwritten mark]



0029070

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Medida descrita en el oficio No. COFECE-AI-2015-093 | Medidas propuestas en el presente DICTAMEN | Opinión no vinculante de SCT |
|---|---|--|
| <p>Bloque 1: Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS.</p> <p><i>"(...) medidas correctivas relacionadas con el mecanismo para el control, monitoreo y transparencia en la asignación de SLOTS [horarios de aterrizaje y despegue] y las relacionadas con los parámetros de asignación de SLOTS [horarios de aterrizaje y despegue]." (...) "1002</i></p> | <p>M1: Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.</p> | <p>Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera:</p> <p><i>"El control sobre los horarios de aterrizaje y despegue es ejercido en función de las disposiciones de ley, por el administrador aeroportuario quien asigna conforme a la normatividad correspondiente; El monitoreo sobre la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue está garantizado con la determinación del Subcomité de Demoras y las recomendaciones que realiza el Comité de Operación y Horarios, y la transparencia en la asignación de horarios está garantizada con la publicidad que el propio AICM realiza de los horarios que asigna (...) así como por el ejercicio de la facultad de autorización de horarios e itinerarios por parte de la autoridad aeroportuaria." 1003</i></p> |

1002 Folio 0025489 del EXPEDIENTE.
1003 Folio 0027744 del EXPEDIENTE.

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

374 de 443



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

0029071

| | | |
|---|---|---|
| <p>"(...) esta Autoridad Investigadora reconoce la importancia de que se apliquen procedimientos de asignación de SLOTS [horarios de aterrizaje y despegue] que doten a los transportistas aéreos de la certeza de acceso al AEROPUERTO en un momento determinado. (...). Así, el correcto funcionamiento del mercado requiere que todos sus participantes tengan la posibilidad de contar con dicha certeza para que su planeación de largo plazo se realice de forma equitativa y no discriminatoria. En este entendido, estas posibles medidas correctivas proponen establecer un mecanismo de asignación de horarios que permita y priorice la planeación de temporada, o de largo plazo, tanto del AEROPUERTO como de los transportistas aéreos. Se propondría que este mecanismo sea congruente con las DIRECTRICES"¹⁰⁰⁴</p> | <p>M2: Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue.</p> | <p>Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera: <u>"La propuesta de COFECE para establecer un mecanismo de asignación de horarios que permita y priorice la planeación de temporada o de largo plazo, tanto del Aeropuerto como de los transportistas aéreos, resulta relevante y útil para el sistema aeronáutico mexicano.</u> <u>Se sugiere a COFECE analizar la posibilidad de proponer la modificación al artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos para incorporar los criterios señalados</u>"¹⁰⁰⁵ [Énfasis Añadido]</p> |
| <p>M2a: Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada.</p> | <p>M2a: Establecer fechas y plazos puntuales para efectuar el procedimiento de asignación de temporada (o largo plazo), así como para cancelar horarios de aterrizaje y despegue con anterioridad al inicio de temporada.</p> | <p>Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera: <u>"(...) Establecer que en los aeropuertos, en condiciones de saturación, el mecanismo de asignación de las series de horarios de aterrizaje y despegue sea por temporada y no se realicen cambios ni cancelaciones de las mismas durante la temporada. De esta manera, el aeropuerto planeará mejor sus operaciones y los transportistas podrán organizar y comercializar sus servicios con suficiente anticipación"</u>¹⁰⁰⁶ [Énfasis Añadido]</p> |
| <p>M2b: Realizar la asignación de temporada con base en el</p> | <p>M2b: Realizar la asignación de temporada con base en el</p> | <p>"Establecer que la prioridad sobre una serie de horarios de aterrizaje y despegue sólo se concederá a un transportista aéreo</p> |

1004 Folio 0025489 del EXPEDIENTE.
 1005 Folios 0027735 y 027736 del EXPEDIENTE.
 1006 Folio 0027735 del EXPEDIENTE.

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

3
B
771
a

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | |
|--|---|--|
| | <p>CRITERIO DE PRIORIDAD al TRANSPORTISTA AÉREO que habiendo tenido un horario asignado la temporada equivalente anterior, lo hubiere utilizado de forma efectiva y apegada a lo efectivamente asignado;</p> <p>M2c: Las asignaciones de horarios de aterrizaje y despegue adicionales serán únicamente para atender imprevistos operativos o emergencias;</p> <p>M3: Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS.</p> | <p>que demuestre su operación, como mínimo, durante el 80 % del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior (norma "úsalo o piérdelo" contenida en las DIRECTRICES). Con ello se genera mayor eficiencia en el uso de la infraestructura aeroportuaria y el administrador aeroportuario podría reasignar a otro transportista la serie de horarios no utilizada en un 80% (...)¹⁹⁰⁰⁷ [Énfasis Añadido]</p> |
|--|---|--|

Bloque 2: Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue que facilite la entrada y disminuya la concentración en el MERCADO INVESTIGADO.

Conforme a lo establecido por las DIRECTRICES, esta Autoridad Investigadora consideraría la

M4: Establecer criterios para la conformación inicial del FONDO

Respecto a la conformación del fondo de reserva la SCT señaló:



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | |
|--|--|---|
| <p>constitución de un fondo de reserva que se compartiría por los SLOTS [horarios de aterrizaje y despegue] disponibles después de asignar los SLOTS [horarios de aterrizaje y despegue] con prioridad por ser el transportista aéreo que lo ocupó en el periodo anterior, incluyendo cualquier nuevo SLOT [horario de aterrizaje y despegue] disponible.</p> | <p>DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue.</p> | <p>"Esta medida correctiva propuesta por la COFECE resulta relevante y útil para el sistema aeronáutico mexicano, en razón de que garantiza el acceso a nuevos transportistas aéreos en beneficio de la competencia, del bienestar de los consumidores, así como de la conectividad. En opinión de esta Secretaría, la conformación del fondo de reserva implica, también. Una modificación al artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (...)"¹⁰⁰⁸ [Énfasis Añadido]</p> |
| <p>Bloque 3: Medidas para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE RESERVA que facilite la entrada y disminuya la concentración en el MERCADO INVESTIGADO.</p> | | |
| <p>"La asignación de SLOTS del fondo de reserva podría realizarse a través de un mecanismo mixto de subasta y administrativo, y los criterios para dicha asignación deberían alinearse a los establecidos por las DIRECTRICES, las cuales indican que: "El 50% de los slots incluidos en el fondo de reserva en la asignación inicial de slots deberá ser asignado a nuevos entrantes, salvo que las solicitudes de los nuevos entrantes sean inferiores al 50%. El coordinador tratará las solicitudes de los nuevos entrantes y las demás compañías aéreas de forma equitativa, de</p> | <p>M6: Asignación inicial del FONDO DE RESERVA creado y mercado secundario. Mecanismo administrativo para la asignación de la primera mitad del FONDO DE RESERVA. M6b: Asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA con mecanismos que reflejen el valor económico del horario para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y en el intercambio o</p> | <p>Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera: "Esta Secretaría está de acuerdo con la propuesta de COFECE en el sentido de que el 50% de los horarios del fondo de reserva sean asignados a los nuevos entrantes, ya que esta medida fomentaría la competencia en beneficio de los consumidores. (...) Por lo que respecta al mecanismo mixto de subasta y administrativo para la asignación de los horarios de este fondo de reserva, se comenta lo siguiente: (...) La subasta implica el pago de una contraprestación, lo que podría generar que exista el riesgo de que el transportista aéreo considerara que los horarios de aterrizaje y despegue adquiridos</p> |

008 Folios 0025489 y 0025490 del EXPEDIENTE.
003 Folio 0027736 del EXPEDIENTE.



Handwritten signature



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
aterrizaje y/o despegue

Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de

| | | |
|--|---|--|
| <p>conformidad con los parámetros de coordinación a lo largo del día."¹⁰¹¹</p> | <p>cesión entre TRANSPORTISTAS AÉREOS (mercado secundario).</p> | <p>por este mecanismo, ingresan a su patrimonio. En este contexto, el transportista aéreo (acreedores o trabajadores) podría interponer medios de defensa en contra del administrador aeroportuario para que no le retire los horarios por no operarlos en la temporada (...). Por lo anterior, el mecanismo de subasta no es una medida idónea para la asignación de los horarios (...). Adicionalmente, la subasta pondría en desventaja a un nuevo entrante respecto de los transportistas que ya operan en el aeropuerto, pues a diferencia de éstos, deberá pagar por los horarios de aterrizaje y despegue. Lo anterior podría ser una barrera que reduciría la entrada de nuevos agentes económicos (...).</p> <p><u>Por lo que se refiere al mecanismo de asignación, esta Secretaría considera que es el que debe utilizarse para la asignación de los horarios del fondo de reserva."</u>¹⁰¹¹ [Énfasis Añadido]</p> |
| <p>Derivado de las reglas para la "Transparencia de slots entre compañías aéreas" establecidas en las DIRECTRICES, esta Autoridad Investigadora consideraría proponer la creación de una plataforma electrónica a través de la cual se podría ceder la prioridad en la asignación de un SLOT por</p> | <p>M6b: Asignación de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA con mecanismos que reflejen el valor económico del horario para los TRANSPORTISTAS AÉREOS y en el intercambio o</p> | <p>Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera: "Esta medida correctiva propuesta por COFECE resultaría muy útil para el sistema aeronáutico mexicano, en razón de que la plataforma electrónica genera mayor transparencia en la ocupación de los horarios de aterrizaje y despegue con que cuenta el AICM (...). Adicionalmente, con la implementación de</p> |

1011 Folio 0025490 del EXPEDIENTE.
1011 Folio 0027737 del EXPEDIENTE.

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | |
|--|--|---|
| ser el transportista aéreo que lo ocupó en el periodo anterior | cesión entre TRANSPORTISTAS AÉREOS (mercado secundario). | dicha plataforma se podrá mejorar la administración y control de asignación de los horarios (...)" 1012 |
| Bloque 4: Valoración de resultados y Calendario de implementación de las Medidas Correctivas. | | |
| "Esta COMISIÓN establecería un calendario de implementación de las medidas y valoraría las condiciones de competencia alcanzadas en el MERCADO INVESTIGADO después de la implementación de la última de las medidas." 1013 | M7: Valoración de resultados | Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera: "Las medidas y recomendaciones que emita la COFECE deberán tomar en cuenta que para su implementación, es indispensable realizar modificaciones al Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Los tiempos para realizar estas modificaciones son dependientes de la Secretaría y deberá seguirse un procedimiento que implique la participación de otras autoridades públicas (...)" 1014 |

Versión Pública

[ESPACIO SIN TEXTO]

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

1012 Folio 0027738 del EXPEDIENTE.
1013 Folio 0025490 del EXPEDIENTE
1014 Folio 0027739 del EXPEDIENTE

3

379 de 443

0029075



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| Medida descrita en el oficio No. COFECE-AI-2015-093 | Recomendaciones a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal propuestas en el presente DICTAMEN | Opinión no vinculante de SCT |
|---|---|---|
| <p>“(…) se propondría la creación de una figura encargada del control, monitoreo y transparencia de las asignación de Slots [horarios de aterrizaje y despegue] (...)</p> <p>Esta figura buscaría evitar potenciales conflictos de interés en la asignación de Slots [horarios de aterrizaje y despegue] y garantizaría el acceso y la disponibilidad de la información relacionada con dicha asignación.”¹⁰¹⁵</p> | <p>Recomendación a la SECRETARÍA para que impulse, en el ámbito de sus facultades, la creación de una instancia administrativa técnicamente autónoma del AICM, del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y de los TRANSPORTISTAS AEREOS. La instancia administrativa técnicamente autónoma, deberá asumir todas las funciones en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO, reforzando el cumplimiento de las medidas que, en su caso, sean ordenadas al AICM para regular el acceso al INSUMO ESENCIAL.</p> | <p>Al respecto, la SCT se pronunció de la siguiente manera:</p> <p>“La figura encargada del control, monitoreo y transparencia en la asignación de slots, se estima adecuada y se considera que la preocupación de la COFECE ya está atendida por la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, así como por el Reglamento de la Ley de Aviación Civil (...)”¹⁰¹⁶ “(...) la medida correctiva relacionada con control, monitoreo y transparencia en la asignación de slots por una figura encargada de dichas actividades ya se encuentra atendida en la regulación aeroportuaria mexicana, por lo que por lo que la propuesta de la COFECE resultaría innecesaria.”¹⁰¹⁷</p> |

1015 Folio 0025489 del EXPEDIENTE.
1016 Folio 0027733 del EXPEDIENTE.
1017 Folio 0027734 del EXPEDIENTE.

COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

3

7

4

380 de 443



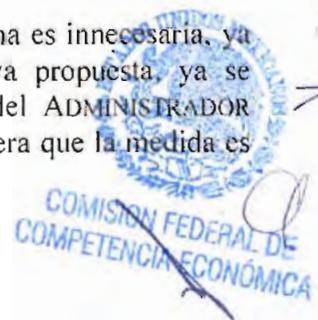
Conforme a lo anterior se puede concluir que, en general, la SCT considera que las medidas correctivas propuestas en este DICTAMEN son útiles y relevantes para el sistema aeronáutico mexicano, con las siguientes salvedades:

- 1) La SCT manifestó que el control, monitoreo y transparencia están garantizadas, no obstante, a la luz de la información obtenida mediante la investigación que obra en el EXPEDIENTE, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera necesario que se ordene al AICM intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Lo anterior porque, como se expuso en los *capítulos IX y X* del DICTAMEN, no existe suficiente transparencia relacionada con los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue y los procedimientos de monitoreo y control no son óptimos, ya que posibilitan conductas de los TRANSPORTISTAS AÉREOS que resultan anticompetitivas en el AEROPUERTO.
- 2) La SCT manifestó preocupación por los mecanismos de asignación del FONDO DE RESERVA mediante subasta, argumentando que el pago de una contraprestación por un horario de aterrizaje o despegue: *i)* puede generar litigios por parte de los TRANSPORTISTAS AÉREOS para que no le retire los horarios por no operarlos en la temporada, y *ii)* podría implicar una barrera a nuevos entrantes al ponerlos en desventaja, pues a diferencia de los TRANSPORTISTAS AÉREOS establecidos deberán pagar por los horarios de aterrizaje y despegue.

Al respecto esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el mecanismo de subasta para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue de la segunda mitad del FONDO DE RESERVA no presenta altos riesgos de litigio, ya que: *i)* los horarios que requerirán de una contraprestación no constituyen el universo de horarios disponibles; *ii)* una vez que los TRANSPORTISTAS AÉREOS hayan pagado la contraprestación se internaliza el costo de no cumplir con las reglas de utilización efectiva, por lo que se presentarán pocos casos en los que horarios de aterrizaje y despegue adquiridos vía subasta sean mal utilizados; y *iii)* se plantea que el diseño de las bases de las subastas cuenten con la participación de la COMISIÓN, por lo cual mediante la misma se podrán diseñar mecanismos caso por caso para evitar estos riesgos. entre ellos, sujetar la prioridad de asignación del horario a un tiempo determinado.

Respecto a la preocupación de la SCT de conformar barreras para los NUEVOS ENTRANTES, mediante la aplicación del mecanismo de subasta, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que no es aplicable, ya que la asignación de la primera mitad del FONDO DE RESERVA plantea un mecanismo administrativo sin costo para los nuevos entrantes, por lo que, al igual que los TRANSPORTISTAS AÉREOS establecidos se harán de una primera base de horarios de aterrizaje y despegue sin costo.

- 3) La SCT considera que la creación de la instancia técnicamente autónoma es innecesaria, ya que las funciones que desarrollará, conforme a la medida correctiva propuesta, ya se encuentran contempladas en la legislación y se encuentran a cargo del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO. Al respecto, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la medida es





indispensable para eliminar los problemas de competencia identificados en el DICTAMEN, pues como se expuso en la **Sección IX.3, Capítulo IX**, del DICTAMEN, las funciones de control, monitoreo y transparencia en el AEROPUERTO no tienen una aplicación óptima lo cual incide directamente en los efectos anticompetitivos que se derivan del acceso que al día de hoy existe al INSUMO ESENCIAL, como se describe en el **Capítulo IX** del DICTAMEN. Por lo cual esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que la creación de la instancia técnicamente autónoma es indispensable y eliminará estos problemas de competencia al gozar de plena autonomía técnica del ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO y de los TRANSPORTISTAS AÉREOS (ver **Sección XI.3.1.1**)

XI.7.2. Examen de mínima restricción: Las medidas propuestas alcanzan los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el AGENTE ECONÓMICO, dentro de las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE

Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA considera que el conjunto de medidas correctivas propuestas en el DICTAMEN constituye la alternativa que logra la eliminación de los problemas de competencia relacionados con la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL de la forma menos gravosa para el AGENTE ECONÓMICO a quien se le imponen, el AICM, debido a lo siguiente:

- Las medidas correctivas que conforman el Bloque 1: *“Medidas que facilitan el acceso a la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS”* son las alternativas menos restrictivas para el AICM, pues:
 - i) Disminuirán los costos asociados a la asignación ineficiente de la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, lo que resultará en ganancias para el AICM.
 - ii) Los criterios y directrices **empleadas actualmente han demostrado dar** como resultado una asignación **ineficiente de los horarios de aterrizaje y despegue**. La utilización de las medidas correctivas **propuestas, permitirá contar** con criterios unívocos y mayor transparencia disminuyendo el costo de monitoreo y facilitando la aplicación de los mismos.
 - iii) Las medidas correctivas del Bloque 1 son acordes a las DIRECTRICES, dado que existe una cantidad importante de aeropuertos en el mundo que siguen las DIRECTRICES, la implementación de las medidas correctivas propuestas permitirá que los TRANSPORTISTAS AÉREOS que aún no operan en el AEROPUERTO, pero podrían hacerlo en un futuro, se alineen fácilmente a las reglas de utilización de horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO. Lo anterior implica para el AICM nuevos clientes.
- Las medidas correctivas que conforman los Bloques 2 y 3: *“Medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un FONDO DE RESERVA de horarios de aterrizaje y despegue que facilite la entrada y disminuya la concentración en el MERCADO INVESTIGADO”* y *“Medidas para la asignación de los horarios de aterrizaje y despegue que conformen el FONDO DE*



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

RESERVA que facilite la entrada y disminuya la concentración en el MERCADO INVESTIGADO”, son las alternativas menos restrictivas para el AICM, pues:

- i) Plantean la posibilidad de asignar ciertos horarios de aterrizaje y despegue del FONDO DE RESERVA mediante mecanismos de mercado que asignan un costo económico al bien. Lo anterior tendrá dos resultados: en primer lugar el horario será obtenido por el usuario que más lo valore; en segundo lugar, resultará en un mejor uso del bien, puesto que significará un mayor costo de oportunidad para el usuario del horario en caso de no utilizarlo o utilizarlo indebidamente.
 - ii) El funcionamiento del mercado secundario podrá representar costos en el corto plazo, al necesitar de una plataforma electrónica así como costos de implementación y adaptación, sin embargo los beneficios que podrán obtenerse en el mediano y largo plazo se traducirán ganancias en eficiencia y monetarias para el AICM.
- Las recomendaciones a la SECRETARÍA y al titular del Ejecutivo Federal son: i) creación de la instancia administrativa **técnicamente** autónoma que asuma todas las funciones en materia de horarios de aterrizaje y despegue dentro del AEROPUERTO; ii) prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por helicópteros, son las alternativas menos restrictivas para el AICM, pues:
 - i) Se plantea que la instancia técnicamente autónoma obtenga financiamiento ajeno e independiente del AICM. Es decir, el AICM no incurrirá en costos monetarios debido a su existencia. Asimismo, la instancia técnicamente autónoma evitará que el AICM incurra en costos de operación en los que actualmente incurre al tener que realizar la asignación de horarios de aterrizaje y despegue y, dada su independencia, podrá garantizar las condiciones de competencia en el AEROPUERTO.
 - ii) La prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por helicópteros, ayudará a atender la demanda por la capacidad limitada del AEROPUERTO por lo que no representa una medida gravosa para el AICM.

Para la elaboración de las medidas correctivas y las recomendaciones propuestas en el DICTAMEN la AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó las alternativas que se derivan del EXPEDIENTE y, conforme a las mejores prácticas internacionales se eligieron aquellas que resultaban las más idóneas para lograr la eliminación de los problemas de competencia relacionados con la modalidad de acceso al INSUMO ESENCIAL de la forma menos gravosa para el AGENTE ECONÓMICO a quien se le imponen.





Cabe señalar que en el anexo alternativas a las medidas correctivas propuestas (*Anexo 4 del DICTAMEN*) se presenta un análisis extenso al respecto.

XI.7.3. Examen de eficiencia: Las medidas propuestas generan incrementos en eficiencia

Como ya fue mencionado en el apartado de eficiencias del presente capítulo, las medidas correctivas generarán ganancias en eficiencia en cuanto a: **i)** disminuir la concentración en el mercado y la disminución de las participaciones de mercado; **ii)** el aumento de las posibilidades de los pasajeros para realizar conexión; **iii)** el aumento en la transparencia y control respecto a los criterios de la asignación y la utilización de horarios de aterrizaje y despegue; **iv)** la eliminación de cancelaciones de última hora que impidan el uso eficiente del horario de aterrizaje y despegue; **v)** la generación de un mecanismo para el intercambio de horarios de aterrizaje y despegue que promueva la competencia y finalmente **vi)** aumentar las posibilidades de incrementos en la oferta al suprimir el número de operaciones restringidas en el AEROPUERTO (ver *Sección XI.5*).

[ESPACIO SIN TEXTO]

XI.8. Calendario de aplicación

Una vez que se emita la resolución del pleno, el AICM deberá dar cumplimiento a las medidas correctivas propuestas en el DICTAMEN. Esta AUTORIDAD INVESTIGADORA pone a consideración del PLENO el siguiente calendario de aplicación:

Medidas Correctivas al AICM y Plazos para su Implementación

| | M1: Intensificar la transparencia, el monitoreo y control de los procedimientos relacionados con la asignación de horarios de aterrizaje y despegue | M2: Procedimientos para la asignación y renovación de los horarios de aterrizaje y despegue | M3: Establecer criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue | M4: Establecer criterios para conformación inicial del FONDO DE RESERVA y | M5: Mantenimiento del FONDO DE RESERVA | M6: Asignación inicial del FONDO DE RESERVA y mercado secundario | M7: Valoración de Resultados |
|----------------------------------|---|---|---|---|--|---|--|
| Medidas Correctivas | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse por la instancia técnica autónoma al término de cada temporada. Por lo que la primera aplicación de las mismas deberá darse al término de la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse por la instancia técnica autónoma antes del inicio de cada temporada. Por lo que la primera aplicación de las mismas se deberá realizar antes del inicio de la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | La valoración de resultados deberá realizarse una vez que las medidas tengan dos años de aplicación, es decir, cuatro temporadas. Por lo que se realizará al término de la cuarta temporada de aplicación. |
| Plazo para Implementación | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISIÓN, a fin de que sean operativas para la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse por la instancia técnica autónoma al término de cada temporada. Por lo que la primera aplicación de las mismas deberá darse al término de la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse por la instancia técnica autónoma al término de cada temporada. Por lo que la primera aplicación de las mismas se deberá dar al término de la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | Estas medidas deben implementarse por la instancia técnica autónoma antes del inicio de cada temporada. Por lo que la primera aplicación de las mismas se deberá realizar antes del inicio de la temporada que siga a la emisión de esta resolución de esta COMISIÓN. | La valoración de resultados deberá realizarse una vez que las medidas tengan dos años de aplicación, es decir, cuatro temporadas. Por lo que se realizará al término de la cuarta temporada de aplicación. |

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue



| Recomendaciones Propuestas y Plazos para su Implementación | | | |
|--|---|---|--|
| <p>Recomendaciones</p> | <p>Impulsar la creación de la instancia técnicamente autónoma</p> | <p>Emisión de normatividad para prohibir las operaciones de aviación oficial y aviación general en el AEROPUERTO, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial, aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional, así como, las destinadas al servicio exclusivo de ambulancia aérea, servicios de emergencia y las realizadas por helicópteros.</p> | <p>Emisión de nuevo estudio de capacidad en el AEROPUERTO</p> |
| <p>Plazo para Implementación</p> | <p>Este proceso debe iniciarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISION, a fin de que dicha instancia asuma lo antes posible las funciones relacionadas con la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue del AEROPUERTO y el cumplimiento de las medidas que se ordenen al AICM mediante la resolución de esta COMISION.</p> | <p>Este proceso debe iniciarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISION, a fin de que las modificaciones entren en vigor para la temporada que siga a la emisión de la resolución de esta COMISION.</p> | <p>Este proceso debe iniciarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISION, a fin de que el estudio se emita antes de la temporada que siga a la emisión de la resolución de esta COMISION.</p> |
| | | | <p>Proceso de modificación al artículo 99 del RIA</p> |
| | | | <p>De considerarse pertinente este proceso debería iniciarse inmediatamente después de que se haya emitido la resolución de esta COMISION, a fin de que las modificaciones entren en vigor para la temporada siguiente a la emisión de la resolución de esta COMISION.</p> |

386 de 443

[Handwritten signature]





XII. Resolutivos

Por lo anteriormente expuesto y fundado, con fundamento en los artículos citados a lo largo del presente oficio, así como 26, 28, fracciones VIII y XI, 33, 94, fracción III y 95, de la LFCE; 105 de las DISPOSICIONES; 4, fracción III, 17, fracciones XVI, XXIII y LI, del ESTATUTO, se emite el presente DICTAMEN y se acuerda:

PRIMERO.- Existen elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos, por lo cual se proponen medidas correctivas para eliminar las restricciones al funcionamiento eficiente del MERCADO INVESTIGADO.

SEGUNDO.- Notificar, mediante publicación en el DOF, el extracto del presente DICTAMEN a los concesionarios y permisionarios que utilizan el AEROPUERTO para prestar el TARP, quienes pudieran verse afectados por las medidas correctivas propuestas mediante el presente DICTAMEN. Asimismo, publicar la versión pública del presente oficio en el sitio de Internet de la COMISIÓN. Lo anterior, para efectos de que los AGENTES ECONÓMICOS que demuestren tener interés jurídico puedan manifestar en el expediente identificado bajo el número que al rubro se cita¹⁰¹⁸ lo que a su derecho convenga y ofrecer elementos de convicción que estimen pertinentes dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a aquel al que surta efectos la notificación del presente DICTAMEN, conforme a las fracciones III y IV del artículo 94 de la LFCE y el artículo 163, fracción V de las DISPOSICIONES.

TECERO.- Notificar mediante oficio al titular del Ejecutivo Federal el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE y el artículo 163, fracción IV y último párrafo, de las DISPOSICIONES.

CUARTO.- Notificar mediante oficio a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE y el artículo 163, fracción IV y último párrafo, de las DISPOSICIONES.

QUINTO.- Notificar personalmente al AGENTE ECONÓMICO involucrado, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que

¹⁰¹⁸ El expediente podrá ser consultado y reproducido, por las personas que previamente hayan sido autorizadas para tales efectos conforme al artículo 43 de las DISPOSICIONES.





genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

SEXTO.- Notificar personalmente a ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

SÉPTIMO.- Notificar personalmente a Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

OCTAVO.- Notificar personalmente a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

NOVENO.- Notificar personalmente a Grupo Aéreo Monterrey, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO.- Notificar personalmente a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO PRIMERO.- Notificar personalmente a Transportes Aeromar, S.A. de C.V. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción

Handwritten marks on the right margin: a horizontal line, a large number '9', a symbol resembling a dollar sign with a vertical line through it, a wavy line, the number '3', and the number '4'.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO SEGUNDO.- Notificar personalmente a American Airlines, Inc. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO TERCERO.- Notificar personalmente a Delta Airlines, Inc. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO CUARTO.- Notificar personalmente a United Airlines, Inc. el presente DICTAMEN que propone medidas correctivas por existir elementos para determinar preliminarmente la falta de condiciones de competencia efectiva y la existencia de un insumo esencial en el MERCADO INVESTIGADO que genera efectos anticompetitivos. Lo anterior conforme a la fracción III del artículo 94 de la LFCE, así como el artículo 163, fracción I y último párrafo, y 164, fracción XI, de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO QUINTO.- Informar al AGENTE ECONÓMICO involucrado, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., que podrá proponer, en una sola ocasión, medidas idóneas y económicamente viables para eliminar los problemas de competencia identificados en cualquier momento y hasta antes de la fecha de vencimiento del plazo para formular alegatos establecido en la fracción VI del artículo 94 de la LFCE. Lo anterior, conforme a la fracción VII del artículo 94 de la LFCE y 107 de las DISPOSICIONES.

DÉCIMO SEXTO.- Remitir a la Secretaría Técnica el EXPEDIENTE a fin de que, una vez notificado el DICTAMEN, tramite el procedimiento conforme al artículo 94 de la LFCE, de conformidad con los artículos 18 y 20, fracción VII, del ESTATUTO.

Carlos Mena Labarthe
Titular de la Autoridad Investigadora





XIII. Anexos

Anexo 1 (Rutas y Frecuencias)

Este anexo se obtuvo de la siguiente manera:

- El AICM proporcionó las bases de datos con los horarios de aterrizaje y despegue asignados a los TRANSPORTISTAS AÉREOS de dos mil nueve a dos mil catorce, así como las bases de datos con los horarios de aterrizaje y despegue efectivamente utilizados por los TRANSPORTISTAS AÉREOS de dos mil nueve a dos mil catorce¹⁰¹⁹.
- Ambas bases se compararon y se obtuvo una base consolidada con los horarios de aterrizaje y despegue que coincidieron en ambas bases (horarios de aterrizaje y despegue asignados y efectivamente utilizados).
- Posteriormente, se eliminaron: las operaciones que no correspondían a pasajeros regulares, y las operaciones que reportaban cero en pasajeros transportados.
- Después, se eliminaron las operaciones efectuadas en los meses de enero, febrero y marzo de dos mil nueve, así como en los meses de noviembre y diciembre de dos mil catorce.
- Dentro de cada ruta, se sumaron las operaciones de llegada y salida.
- Además se eliminaron las operaciones que a lo largo del periodo presentaban un número de frecuencias menor a veintiséis (conservando las rutas en las que un TRANSPORTISTA AÉREO tenía operaciones con al menos un vuelo semanal durante una temporada).
- Finalmente, se agrupó la información por: temporadas, considerando temporada de verano de cada año, los meses completos de abril a octubre (siete meses); y considerando invierno, los meses completos de noviembre y diciembre del año t , así como enero, febrero y marzo del año $t+1$ (cinco meses); por rutas y por TRANSPORTISTAS AÉREOS: sumando vuelos y pasajeros transportados.¹⁰²⁰

[ESPACIO SIN TEXTO]

¹⁰¹⁹ Folio 0008832 del EXPEDIENTE.

¹⁰²⁰ Se señala, que se eliminaron de la ruta a Cancún cuarenta y nueve vuelos de la temporada invierno dos mil once que se reportó realizó AEROLINEAS ARGENTINAS, así como treinta y cuatro vuelos de LAN PERU en la temporada invierno dos mil nueve en tal ruta. Además se eliminaron ochenta y un vuelos de AEROREPUBLICA a desde Guadalajara en la temporada invierno dos mil trece. Lo anterior, pues representan una inconsistencia respecto a la imposibilidad que tienen los TRANSPORTISTAS EXTRANJEROS TARP de dar servicio en rutas domésticas.



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

Primera parte verano dos mil nueve a invierno dos mil once

| | VERANO_2009 | | | INVIERNO_2009 | | | VERANO_2010 | | | INVIERNO_2010 | | | VERANO_2011 | | | INVIERNO_2011 | | |
|-------------------|-------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|
| | Vuelos | Pasajeros | Pas/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pas/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pas/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pas/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pas/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pas/Vuelo |
| ACAPULCO | 4,238 | 219,687 | 52 | 2,895 | 154,406 | 53 | 3,938 | 202,443 | 51 | 2,204 | 117,746 | 53 | 3,346 | 162,600 | 49 | 2,275 | 121,853 | 54 |
| AEROMAR | 369 | 4,543 | 12 | 283 | 5,492 | 19 | 183 | 3,061 | 17 | 488 | 9,621 | 20 | 776 | 11,374 | 15 | 573 | 11,360 | 20 |
| AVIACA | 151 | 8,346 | 55 | 1,458 | 64,132 | 44 | 2,380 | 100,979 | 42 | 1,454 | 80,843 | 56 | 1,981 | 98,832 | 50 | 1,359 | 72,465 | 53 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,954 | 89,841 | 46 | 1,154 | 84,782 | 73 | 1,146 | 77,896 | 68 | 262 | 27,282 | 194 | 505 | 48,529 | 96 | 343 | 38,228 | 111 |
| GRUPO MEXICANA | 1,670 | 11,045 | 66 | 1,263 | 48,823 | 39 | 2,29 | 20,407 | 89 | 1,396 | 55,078 | 40 | 1,862 | 84,663 | 45 | 1,368 | 57,364 | 41 |
| INTERJET | 94 | 5,912 | 63 | 1,674 | 55,087 | 33 | 2,495 | 90,546 | 36 | 1,760 | 60,553 | 34 | 2,420 | 94,882 | 39 | 1,706 | 61,976 | 36 |
| VIVAEROBUS | 2,384 | 88,744 | 37 | 411 | 6,264 | 15 | 541 | 8,353 | 15 | 364 | 4,575 | 13 | 588 | 10,219 | 18 | 318 | 4,615 | 15 |
| AGUASCALIENTES | 615 | 10,616 | 17 | 1,954 | 48,823 | 39 | 1,954 | 82,193 | 42 | 1,396 | 55,078 | 40 | 1,862 | 84,663 | 45 | 1,368 | 57,364 | 41 |
| AEROMAR | 1,769 | 78,128 | 44 | 255 | 63,871 | 250 | 411 | 105,252 | 156 | 296 | 71,576 | 242 | 418 | 107,066 | 256 | 300 | 75,181 | 251 |
| GRUPO AEROMEXICO | 416 | 97,784 | 235 | 255 | 63,871 | 259 | 411 | 105,252 | 256 | 296 | 71,576 | 242 | 418 | 107,066 | 256 | 300 | 75,181 | 251 |
| INTERJET | 416 | 97,784 | 235 | 255 | 63,871 | 259 | 411 | 105,252 | 256 | 296 | 71,576 | 242 | 418 | 107,066 | 256 | 300 | 75,181 | 251 |
| AMSTERDAM | 850 | 104,228 | 123 | 776 | 89,014 | 115 | 1,270 | 150,230 | 118 | 1,018 | 98,065 | 96 | 1,688 | 183,475 | 109 | 1,225 | 119,382 | 97 |
| KLM | 830 | 104,228 | 123 | 776 | 89,014 | 115 | 1,270 | 150,230 | 118 | 1,018 | 98,065 | 96 | 1,688 | 183,475 | 109 | 1,225 | 119,382 | 97 |
| ATLANTA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DELTA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MONTENEGRO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BARIAS DEHUATULCO | 2,053 | 109,631 | 83 | 1,420 | 114,082 | 80 | 1,954 | 169,954 | 87 | 1,456 | 114,793 | 79 | 2,726 | 216,959 | 80 | 1,594 | 148,016 | 93 |

0029087

391 de 443





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IFBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | Versión Pública | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-----------------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| ALREMAR | 58 | 4,411 | 76 | 201 | 4,311 | 21 | 577 | 12,155 | 24 | 626 | 10,565 | 17 | 167 | 3,174 | 19 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,249 | 89,523 | 72 | 931 | 74,737 | 80 | | | | 283 | 18,363 | 65 | 300 | 18,762 | 63 |
| GRUPO MEXICANA | 394 | 41,942 | 106 | 456 | 53,091 | 116 | 572 | 68,134 | 119 | 1,040 | 109,067 | 105 | 712 | 81,838 | 115 |
| INTERJET | 352 | 33,755 | 96 | 366 | 37,815 | 103 | 307 | 34,504 | 112 | 452 | 46,372 | 103 | 267 | 29,063 | 109 |
| MAGNICHARTERS | | | | | | | | | | 325 | 32,492 | 100 | 148 | 15,169 | 162 |
| VIVA AEROLINAS | | | | | | | | | | 278 | 40,244 | 145 | 164 | 13,769 | 132 |
| BARELONA | 127 | 16,924 | 133 | 142 | 30,256 | 143 | 140 | 17,717 | 127 | 278 | 40,244 | 145 | 164 | 13,769 | 132 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,003 | 99,363 | 99 | 142 | 20,236 | 143 | 140 | 17,717 | 127 | 278 | 40,244 | 145 | 164 | 13,769 | 132 |
| BOGOTA | 416 | 47,433 | 114 | 1,805 | 156,320 | 104 | 1,474 | 139,067 | 94 | 2,085 | 214,516 | 103 | 1,504 | 146,729 | 98 |
| AEROREPUBLICA | | | | 60 | 4,446 | 74 | 298 | 22,402 | 75 | 424 | 36,405 | 86 | 302 | 23,304 | 77 |
| AVIANCA | | | | 777 | 91,237 | 117 | 875 | 89,094 | 102 | 1,205 | 132,724 | 110 | 849 | 90,339 | 106 |
| GRUPO AEROMEXICO | 587 | 51,930 | 88 | 236 | 19,239 | 82 | 301 | 27,481 | 91 | 427 | 45,387 | 106 | 353 | 33,086 | 94 |
| GRUPO MEXICANA | | | | 432 | 41,398 | 96 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAMPA CARO | | | | | | | | | | | | | | | |
| Buenos Aires | 640 | 77,687 | 122 | 569 | 70,536 | 126 | 338 | 51,854 | 153 | 489 | 71,562 | 146 | 455 | 74,481 | 164 |
| AEROLINAS ARGENTINAS | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 155 | 24,689 | 159 | 172 | 28,573 | 161 | 138 | 51,854 | 153 | 489 | 71,562 | 146 | 61 | 12,737 | 209 |
| GRUPO MEXICANA | 485 | 53,198 | 110 | 382 | 41,953 | 110 | | | | | | | 394 | 61,731 | 157 |
| CALGARY | 240 | 16,607 | 69 | 207 | 16,647 | 80 | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | 240 | 16,607 | 69 | 207 | 16,647 | 80 | | | | | | | | | |
| CAMPETHE | 1,208 | 45,057 | 37 | 1,374 | 54,876 | 40 | 887 | 36,464 | 41 | 1,302 | 60,569 | 47 | 959 | 47,254 | 49 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,208 | 45,057 | 37 | 1,199 | 48,848 | 41 | 887 | 36,464 | 41 | 1,234 | 53,093 | 43 | 828 | 33,327 | 49 |
| GRUPO MEXICANA | | | | 175 | 6,028 | 34 | | | | | | | | | |

392 de 443

Handwritten signatures and initials: A, B, M, S



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| CHIQUAHUA | 1,805 | 145,729 | 81 | 1,283 | 95,614 | 75 | 2,394 | 183,783 | 77 | 1,285 | 146,965 | 82 | 2,546 | 254,328 | 100 | 2,171 | 191,985 | 88 |
| VOL ARIS | | | | | | | 65 | 7,357 | 116 | 279 | 27,742 | 99 | 544 | 57,968 | 107 | 169 | 50,007 | 109 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,805 | 145,729 | 81 | 1,283 | 95,614 | 75 | 1,850 | 135,631 | 73 | 1,294 | 92,405 | 72 | 1,507 | 146,377 | 93 | 1,266 | 92,022 | 73 |
| AEROMAR | | | | | | | 307 | 20,984 | 68 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | 172 | 19,611 | 114 | 215 | 26,828 | 125 | 435 | 49,983 | 115 | 445 | 40,959 | 112 |
| CUADRO DEL CARMEN | 1,989 | 123,037 | 62 | 1,389 | 88,234 | 65 | 1,675 | 115,287 | 69 | 1,240 | 86,506 | 70 | 1,715 | 123,798 | 72 | 1,222 | 91,110 | 75 |
| GRUPO AEROMEXICO | 415 | 13,309 | 32 | 267 | 9,891 | 33 | 407 | 19,397 | 39 | 756 | 31,190 | 41 | 1,076 | 40,942 | 46 | 765 | 38,115 | 50 |
| GRUPO MEXICANA | 1,239 | 80,238 | 65 | 814 | 54,433 | 67 | 803 | 54,604 | 67 | | | | | | | | | |
| INTERJET | 335 | 29,400 | 88 | 258 | 24,410 | 95 | 375 | 41,886 | 112 | 481 | 45,316 | 115 | 639 | 75,856 | 116 | 657 | 52,995 | 116 |
| CUADRO JUAREZ | 2,065 | 195,709 | 95 | 1,558 | 126,277 | 93 | 1,833 | 177,912 | 97 | 1,179 | 114,566 | 97 | 2,076 | 209,858 | 101 | 1,436 | 146,613 | 102 |
| VOL ARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,502 | 136,777 | 91 | 1,068 | 90,734 | 85 | 1,417 | 125,505 | 89 | 821 | 61,849 | 88 | 1,172 | 109,001 | 93 | 832 | 74,706 | 90 |
| INTERJET | 563 | 58,932 | 105 | 290 | 15,433 | 121 | 416 | 52,406 | 126 | 798 | 46,195 | 121 | 548 | 59,574 | 109 | 100 | 46,285 | 110 |
| VIVAEROR'S | | | | | | | | | | 69 | 6,334 | 106 | 356 | 41,283 | 116 | 214 | 23,622 | 120 |
| CUADRO OBRIGÓN | 936 | 44,086 | 47 | 621 | 32,596 | 52 | 882 | 46,656 | 53 | 676 | 36,123 | 53 | 958 | 49,038 | 51 | 614 | 32,979 | 54 |
| GRUPO AEROMEXICO | 731 | 28,166 | 39 | 466 | 18,198 | 39 | 668 | 25,846 | 39 | 502 | 20,399 | 41 | 691 | 27,221 | 39 | 461 | 19,911 | 41 |
| INTERJET | 205 | 15,920 | 78 | 155 | 14,299 | 92 | 214 | 20,810 | 97 | 174 | 15,731 | 90 | 267 | 21,817 | 82 | 153 | 13,968 | 91 |
| CUADRO VICTORIA | 1,601 | 28,275 | 18 | 1,094 | 20,302 | 19 | 1,113 | 25,261 | 23 | 792 | 17,430 | 22 | 1,445 | 34,534 | 24 | 1,073 | 24,198 | 23 |
| AEROMAR | 1,060 | 16,765 | 16 | 738 | 12,456 | 17 | 1,113 | 25,261 | 23 | 792 | 17,430 | 22 | 1,445 | 34,534 | 24 | 1,073 | 24,198 | 23 |
| GRUPO AEROMEXICO | 541 | 11,510 | 21 | 356 | 7,996 | 22 | | | | | | | | | | | | |
| COLUMA | 1,179 | 19,715 | 17 | 713 | 12,648 | 18 | 977 | 20,831 | 21 | 720 | 15,132 | 21 | 1,166 | 27,475 | 24 | 1,147 | 32,363 | 28 |
| AEROMAR | 1,179 | 19,715 | 17 | 713 | 12,648 | 18 | 977 | 20,831 | 21 | 720 | 15,132 | 21 | 999 | 20,965 | 21 | 712 | 16,875 | 24 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | 176 | 6,510 | 37 | 435 | 15,488 | 36 |
| COZUMEL | 284 | 18,008 | 63 | 129 | 4,950 | 38 | | | | | | | 149 | 14,661 | 98 | 180 | 18,120 | 101 |
| GRUPO AEROMEXICO | 166 | 3,596 | 34 | 179 | 4,050 | 38 | | | | | | | | | | | | |

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

| GRUPO MEXICANA | 178 | 14,412 | 81 | 1,571 | 123,686 | 79 | 2,282 | 175,422 | 77 | 1,675 | 132,784 | 79 | 1,664 | 18,120 | 101 |
|--------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| INTERJET | 2,271 | 174,316 | 76 | 803 | 61,332 | 76 | 1,424 | 99,224 | 70 | 116 | 11,114 | 96 | 392 | 45,537 | 116 |
| VOLARIS | 1,135 | 84,970 | 75 | 541 | 39,923 | 74 | 543 | 41,177 | 76 | 1,680 | 72,634 | 67 | 847 | 65,076 | 77 |
| GRUPO AEROMEXICO | 796 | 58,175 | 73 | 226 | 22,431 | 99 | 315 | 35,021 | 111 | 417 | 43,746 | 105 | 425 | 53,665 | 126 |
| GRUPO MEXICANA | 340 | 30,171 | 89 | 1,732 | 158,591 | 92 | 2,237 | 239,958 | 107 | 62 | 5,290 | 85 | 1,351 | 136,390 | 101 |
| INTERJET | 2,132 | 216,752 | 102 | 1,143 | 119,102 | 104 | 1,079 | 260,498 | 119 | 1,409 | 144,804 | 103 | 1,351 | 136,390 | 101 |
| DALLAS-FORT WORTH | 1,346 | 156,942 | 117 | 589 | 39,489 | 67 | 558 | 39,466 | 71 | 1,894 | 81,422 | 43 | 1,785 | 90,010 | 50 |
| AMERICAN AIRLINES | 786 | 59,810 | 76 | 2,386 | 87,687 | 37 | 3,318 | 130,150 | 39 | 147 | 1,267 | 9 | 1,785 | 90,010 | 50 |
| GRUPO MEXICANA | 3,230 | 124,140 | 38 | 783 | 25,540 | 32 | 962 | 28,183 | 29 | 1,747 | 80,155 | 46 | 1,785 | 90,010 | 50 |
| DEL BAJIO | 1,604 | 30,502 | 30 | 1,603 | 62,447 | 39 | 2,356 | 101,967 | 43 | 138 | 12,984 | 94 | 191 | 18,885 | 99 |
| AEROMAR | 2,226 | 93,638 | 42 | 428 | 40,094 | 94 | 285 | 25,331 | 89 | 81 | 7,528 | 90 | 136 | 12,809 | 94 |
| GRUPO AEROMEXICO | 284 | 25,843 | 91 | 141 | 12,729 | 90 | 26 | 2,368 | 91 | 54 | 5,456 | 101 | 299 | 28,125 | 94 |
| INTERJET | 47 | 2,993 | 71 | 287 | 27,365 | 95 | 259 | 22,943 | 89 | 288 | 24,750 | 86 | 299 | 28,125 | 94 |
| DENVER | 242 | 22,850 | 94 | 189 | 18,457 | 98 | 405 | 39,065 | 96 | 288 | 24,750 | 86 | 299 | 28,125 | 94 |
| VOLARIS | 47 | 4,934 | 105 | 105 | 10,273 | 98 | 405 | 39,065 | 96 | 288 | 24,750 | 86 | 299 | 28,125 | 94 |
| GRUPO AEROMEXICO | 47 | 4,934 | 105 | 84 | 8,134 | 97 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |
| GRUPO MEXICANA | 1,288 | 73,992 | 47 | 710 | 44,098 | 62 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |
| UNITED | 47 | 4,934 | 105 | 84 | 8,134 | 97 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |
| DETROIT | 47 | 4,934 | 105 | 84 | 8,134 | 97 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |
| DELTA | 47 | 4,934 | 105 | 84 | 8,134 | 97 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |
| NORTHWEST AIRLINES | 47 | 4,934 | 105 | 84 | 8,134 | 97 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |
| CHICAGO | 47 | 4,934 | 105 | 84 | 8,134 | 97 | 1,137 | 68,441 | 60 | 747 | 45,306 | 61 | 1,028 | 51,418 | 50 |

0029091

395 de 443



Handwritten marks and signatures



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterriaje y/o despegue**

Version Publica

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| HERMOSILLO | 2,422 | 237,210 | 98 | 1,604 | 159,742 | 100 | 2,450 | 230,799 | 98 | 1,746 | 180,045 | 103 | 2,622 | 299,520 | 106 | 2,296 | 240,682 | 105 |
| AVIACSA | 179 | 14,883 | 83 | | | | 37 | 8,480 | 99 | 27% | 27,163 | 99 | 585 | 61,639 | 105 | 623 | 74,662 | 120 |
| VOLARIS | | | | | | | 1,759 | 104,065 | 94 | 1,183 | 118,037 | 100 | 1,641 | 171,306 | 104 | 1,173 | 113,826 | 97 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,615 | 134,904 | 96 | 1,158 | 100,556 | 95 | 604 | 66,254 | 110 | 387 | 34,825 | 121 | 896 | 66,575 | 112 | 590 | 52,164 | 104 |
| INTERJET | 628 | 67,323 | 107 | 409 | 39,884 | 111 | | | | | | | 4,697 | 382,007 | 83 | 3,165 | 240,962 | 76 |
| HOLSTON | 3,893 | 299,246 | 77 | 2,705 | 225,858 | 83 | 4,445 | 357,013 | 80 | 3,193 | 279,360 | 87 | 3,402 | 285,993 | 84 | 1,899 | 153,882 | 81 |
| CONTINENTAL | 3,099 | 238,186 | 77 | 2,147 | 180,062 | 84 | 3,212 | 276,163 | 83 | 2,221 | 217,198 | 94 | 1,205 | 95,014 | 79 | 846 | 56,740 | 67 |
| GRUPO AEROMEXICO | 794 | 61,060 | 77 | 558 | 45,206 | 82 | 1,133 | 80,850 | 71 | 872 | 62,162 | 71 | 584 | 7,075 | 12 | 353 | 4,212 | 12 |
| UNITED | 672 | 6,272 | 9 | 347 | 6,089 | 18 | 579 | 5,445 | 9 | 327 | 3,541 | 11 | 584 | 7,075 | 12 | 353 | 4,212 | 12 |
| JALAPA | 672 | 6,272 | 9 | 347 | 6,089 | 18 | 579 | 5,445 | 9 | 327 | 3,541 | 11 | 1,664 | 105,088 | 63 | 1,203 | 84,752 | 70 |
| AEROMAR | 1,218 | 59,758 | 49 | 860 | 43,905 | 51 | 1,749 | 76,344 | 44 | 1,173 | 71,220 | 61 | 438 | 51,608 | 118 | 362 | 43,099 | 119 |
| LA PAZ | 1,218 | 59,758 | 49 | 860 | 43,905 | 51 | 1,190 | 53,060 | 45 | 871 | 38,410 | 44 | 1,226 | 55,480 | 44 | 841 | 41,683 | 50 |
| VOLARIS | | | | | | | 479 | 15,150 | 32 | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,218 | 59,758 | 49 | 860 | 43,905 | 51 | 1,190 | 53,060 | 45 | 871 | 38,410 | 44 | 1,226 | 55,480 | 44 | 841 | 41,683 | 50 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LAS VEGAS | 987 | 93,531 | 95 | 729 | 75,109 | 103 | 1,155 | 111,723 | 97 | 522 | 55,529 | 106 | 1,165 | 114,203 | 98 | 1,005 | 107,484 | 107 |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | 183 | 15,320 | 84 | 356 | 39,912 | 112 |
| GRUPO AEROMEXICO | 152 | 19,091 | 126 | 136 | 15,943 | 117 | 447 | 50,228 | 112 | 522 | 55,529 | 106 | 983 | 98,383 | 101 | 649 | 67,572 | 104 |
| GRUPOMEXICANA | 835 | 74,440 | 80 | 593 | 59,166 | 100 | 708 | 61,493 | 87 | | | | | | | | | |
| LAZARO CARDENAS | 573 | 5,597 | 10 | 415 | 5,533 | 13 | 611 | 9,131 | 15 | 464 | 7,655 | 16 | 626 | 11,500 | 18 | 459 | 8,591 | 19 |
| AEROMAR | 573 | 5,597 | 10 | 415 | 5,533 | 13 | 611 | 9,131 | 15 | 464 | 7,655 | 16 | 626 | 11,500 | 18 | 459 | 8,591 | 19 |
| TIWA | 578 | 72,504 | 125 | 550 | 70,911 | 129 | 865 | 116,078 | 134 | 795 | 96,688 | 122 | 1,260 | 155,497 | 123 | 905 | 111,874 | 124 |
| GRUPO AEROMEXICO | 392 | 43,818 | 112 | 291 | 34,608 | 120 | 470 | 60,187 | 128 | 421 | 47,410 | 113 | 583 | 70,989 | 122 | 413 | 47,594 | 115 |
| LAV PERU | 186 | 26,686 | 144 | 178 | 28,483 | 160 | 301 | 46,526 | 155 | 225 | 36,959 | 144 | 358 | 55,352 | 155 | 261 | 44,485 | 170 |

397 de 443

777

\$

9

COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

af

0020000



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

| | 81 | 7,520 | 93 | 94 | 100 | 148 | 12,110 | 83 | 319 | 29,056 | 91 | 211 | 19,885 | 86 |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| TACA PERU | 476 | 91,712 | 193 | 378 | 70,972 | 212 | 37,408 | 295 | 238 | 70,970 | 298 | 132 | 39,005 | 295 |
| LONDRES | 242 | 69,578 | 288 | 231 | 63,281 | 274 | 37,408 | 295 | 238 | 70,970 | 298 | 132 | 39,005 | 295 |
| BRITISH AIRWAYS | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | 234 | 22,134 | 95 | 147 | 16,691 | 114 | | | 3,850 | 439,509 | 114 | 2,629 | 330,242 | 122 |
| LOS ANGELES | 1,655 | 390,718 | 107 | 3,722 | 393,792 | 106 | 276,193 | 107 | 948 | 120,121 | 142 | 607 | 88,366 | 146 |
| ALASKA AIRLINES | 328 | 44,809 | 137 | 478 | 70,875 | 148 | 83,218 | 140 | 180 | 18,203 | 101 | 233 | 27,634 | 114 |
| VOLARIS | | | | | | | | | 1,644 | 176,203 | 107 | 1,195 | 137,871 | 115 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,198 | 121,726 | 102 | 1,459 | 153,474 | 98 | 130,433 | 103 | 1,178 | 121,922 | 106 | 581 | 69,605 | 114 |
| GRUPO MEXICANA | 2,059 | 216,656 | 105 | 1,459 | 144,709 | 99 | | | 870 | 42,863 | 49 | 519 | 23,734 | 46 |
| UNITED | 70 | 7,517 | 107 | 226 | 24,644 | 109 | 62,812 | 86 | 678 | 27,017 | 40 | 519 | 23,734 | 46 |
| LOS MOCHIS | 867 | 41,554 | 48 | 1,295 | 51,948 | 40 | 35,510 | 52 | 192 | 15,846 | 83 | 811 | 177,058 | 218 |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 702 | 26,525 | 38 | 651 | 22,983 | 35 | 17,760 | 37 | 417 | 96,494 | 231 | 304 | 57,250 | 188 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 165 | 15,029 | 91 | 189 | 17,682 | 94 | 17,749 | 84 | 809 | 204,786 | 256 | 435 | 107,982 | 248 |
| MADRID | 1,450 | 276,511 | 191 | 1,397 | 329,734 | 236 | 167,289 | 203 | 1,353 | 322,483 | 238 | 811 | 177,058 | 218 |
| AIR EUROPA | | | | | | | | | 136 | 21,203 | 156 | 72 | 11,847 | 165 |
| GRUPO AEROMEXICO | 426 | 90,434 | 212 | 417 | 96,884 | 237 | 59,257 | 203 | 417 | 96,494 | 231 | 304 | 57,250 | 188 |
| GRUPO MEXICANA | 423 | 58,035 | 137 | 244 | 40,245 | 165 | | | | | | | | |
| IBERIA AIRLINES | 601 | 128,342 | 214 | 736 | 190,605 | 259 | 108,032 | 262 | | | | | | |
| MANAGUA | 116 | 3,960 | 34 | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 116 | 3,960 | 34 | | | | | | | | | | | |
| MANZANILLO | 1,203 | 47,049 | 36 | 1,280 | 34,632 | 27 | 34,017 | 23 | 1,556 | 37,143 | 24 | 1,256 | 25,618 | 20 |
| AEROMEXICO | 777 | 11,896 | 15 | 997 | 22,705 | 23 | 24,017 | 23 | 1,556 | 37,143 | 24 | 1,256 | 25,618 | 20 |

398 de 443

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten mark]

0029094





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue**

| Versión Publica | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | |
| MAGNICHARTERS | | | | | | | | | | | |
| MATAMOROS | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | |
| MAZATLAN | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | | | | | |
| MCALLEN | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | | | | | | | | | | | |
| MERIDA | | | | | | | | | | | |
| AVIACSA | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | |
| MAGNICHARTERS | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | | | | | |
| MEXICALI | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | |

0029095

399 de 443



Handwritten signatures and initials



COMISION FEDERAL DE COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provision de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue**

| | 966 | 92,028 | 102 | 837 | 89,188 | 83 | 109 | 10,671 | 98 | 293 | 24,926 | 85 | 421 | 44,630 | 166 | 291 | 36,695 | 105 |
|-------------------|--------|-----------|-----|-------|---------|-----|--------|-----------|-----|-------|---------|-----|--------|-----------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MIAMI | 2,953 | 302,939 | 103 | 2,147 | 223,475 | 104 | 2,965 | 318,796 | 108 | 2,167 | 232,158 | 107 | 3,499 | 377,692 | 108 | 2,475 | 283,922 | 115 |
| AMERICAN AIRLINES | 1,221 | 140,218 | 115 | 882 | 95,837 | 109 | 1,247 | 145,540 | 117 | 1,129 | 128,687 | 114 | 1,672 | 194,290 | 116 | 1,199 | 141,646 | 118 |
| GRUPO AEROMEXICO | 943 | 82,707 | 88 | 674 | 68,106 | 101 | 1,142 | 117,995 | 103 | 1,008 | 103,471 | 100 | 1,327 | 182,802 | 100 | 1,158 | 131,349 | 116 |
| GRUPO MEXICANA | 789 | 80,014 | 101 | 994 | 99,532 | 101 | 576 | 55,261 | 96 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | 114 | 7,733 | 66 |
| MINATITLAN | 1,587 | 77,126 | 49 | 784 | 50,585 | 65 | 948 | 59,664 | 63 | 944 | 38,618 | 41 | 1,312 | 58,573 | 45 | 1,130 | 45,078 | 40 |
| AEROMAR | 534 | 9,439 | 18 | | | | | | | | | | | | | 195 | 2,952 | 15 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | 163 | 7,658 | 47 | 944 | 38,618 | 41 | 1,512 | 58,573 | 45 | 938 | 42,126 | 45 |
| GRUPO MEXICANA | 1,053 | 67,087 | 64 | 784 | 50,585 | 65 | 785 | 52,006 | 66 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MINNEAPOLIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DELTA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MONTERREY | 11,857 | 1,441,089 | 90 | 7,971 | 695,089 | 87 | 11,847 | 1,064,839 | 90 | 7,998 | 775,396 | 97 | 11,793 | 1,194,538 | 101 | 9,464 | 911,739 | 96 |
| AVIAJESA | 1,220 | 101,115 | 83 | | | | | | | 207 | 12,004 | 58 | 187 | 12,633 | 68 | | | |
| VEOLARIS | | | | | | | | | | 207 | 12,004 | 58 | 187 | 12,633 | 68 | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 5,700 | 498,529 | 87 | 3,930 | 325,192 | 83 | 6,982 | 605,146 | 87 | 5,099 | 451,449 | 80 | 6,845 | 629,707 | 92 | 562 | 44,881 | 80 |
| GRUPO MEXICANA | 3,608 | 330,889 | 92 | 2,048 | 252,177 | 89 | 2,766 | 238,268 | 86 | | | | | | | | | |
| INTERJET | 1,029 | 110,556 | 107 | 1,095 | 108,120 | 99 | 1,633 | 168,326 | 103 | 2,115 | 237,406 | 112 | 3,431 | 393,383 | 114 | 2,854 | 362,125 | 166 |
| STVAEROCIBUS | | | | | | | 466 | 53,999 | 114 | 814 | 86,541 | 166 | 1,236 | 145,133 | 117 | 1,093 | 126,683 | 116 |
| MONTEAL | 702 | 57,493 | 82 | 596 | 50,673 | 85 | 444 | 37,662 | 85 | 419 | 31,049 | 74 | 401 | 38,007 | 95 | 205 | 23,106 | 113 |
| AIR CANADA | 116 | 9,207 | 79 | 113 | 6,394 | 83 | 46 | 2,710 | 59 | 245 | 18,153 | 74 | 77 | 5,895 | 77 | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 77 | 5,225 | 68 | 45 | 2,828 | 63 | | | | 174 | 12,306 | 74 | 324 | 32,112 | 99 | | | |
| GRUPO MEXICANA | 509 | 43,061 | 85 | 438 | 38,453 | 88 | 398 | 33,952 | 58 | | | | | | | | | |

Versión Pública

400 de 443

Handwritten marks: B, 777, and a signature.





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

| | 2,238 | 39,439 | 18 | 1,364 | 27,741 | 20 | 1,899 | 39,218 | 21 | 1,325 | 32,070 | 24 | 1,489 | 38,478 | 26 | 1,002 | 26,117 | 26 |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| MORELIA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | 1,319 | 13,715 | 10 | 784 | 8,615 | 12 | 943 | 10,453 | 11 | 528 | 4,614 | 9 | 702 | 10,165 | 14 | 426 | 5,235 | 12 |
| GRUPO AEROMEXICO | 919 | 25,724 | 28 | 630 | 19,106 | 30 | 956 | 28,765 | 30 | 797 | 27,456 | 34 | 787 | 28,313 | 36 | 576 | 20,882 | 36 |
| MUNICH | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LUFTHANSA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NASSAU | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NEW ORLEANS | 192 | 5,572 | 29 | 184 | 5,518 | 30 | 66 | 1,947 | 30 | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 192 | 5,572 | 29 | 184 | 5,518 | 30 | 66 | 1,947 | 30 | | | | | | | | | |
| NEW YORK | 2,185 | 239,570 | 110 | 1,497 | 175,725 | 117 | 2,069 | 247,061 | 119 | 1,162 | 141,275 | 122 | 1,670 | 234,922 | 141 | 1,195 | 154,299 | 129 |
| DELTA | 421 | 58,067 | 138 | 297 | 44,967 | 151 | 418 | 60,670 | 145 | 283 | 35,719 | 126 | 421 | 63,432 | 151 | 302 | 38,103 | 126 |
| GRUPO AEROMEXICO | 912 | 109,238 | 120 | 605 | 79,113 | 131 | 1,058 | 137,904 | 129 | 879 | 105,556 | 120 | 1,249 | 171,400 | 137 | 893 | 115,196 | 130 |
| GRUPO MEXICANA | 852 | 72,325 | 85 | 585 | 51,645 | 87 | 583 | 48,467 | 83 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NEWARK | 648 | 77,718 | 120 | 539 | 62,643 | 116 | 831 | 99,650 | 120 | 563 | 60,836 | 108 | 822 | 97,628 | 119 | 584 | 67,326 | 115 |
| CONTINENTAL | 648 | 77,718 | 120 | 539 | 62,643 | 116 | 831 | 99,650 | 120 | 563 | 60,836 | 108 | 822 | 97,628 | 119 | 478 | 56,791 | 119 |
| UNITED | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NUEVO LAREDO | 1,314 | 63,313 | 48 | 847 | 40,564 | 48 | 1,084 | 47,215 | 44 | 560 | 22,727 | 41 | 1,019 | 40,716 | 40 | 631 | 24,850 | 39 |
| GRUPO AEROMEXICO | 588 | 17,215 | 29 | 357 | 16,444 | 29 | 600 | 20,476 | 34 | 560 | 22,727 | 41 | 1,019 | 40,716 | 40 | 631 | 24,850 | 39 |
| GRUPO MEXICANA | 726 | 45,898 | 61 | 490 | 30,140 | 62 | 484 | 26,739 | 55 | | | | | | | | | |
| OAKLAND | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MAZACA | 3,448 | 191,908 | 56 | 2,346 | 133,818 | 57 | 2,974 | 176,444 | 59 | 1,726 | 98,789 | 57 | 2,842 | 162,431 | 57 | 2,072 | 121,041 | 58 |
| AVIACA | 179 | 11,033 | 62 | | | | | | | | | | | | | | | |
| SOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Versión Pública

401 de 443



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Handwritten signature and date

0023097



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AFROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue**

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO AEROMEXICO | 1,282 | 46,104 | 36 | 905 | 33,517 | 37 | 1,492 | 68,552 | 46 | 1,496 | 73,553 | 80 | 2,438 | 125,023 | 51 | 1,759 | 91,878 | 53 |
| GRUPO MEXICANA | 1,987 | 134,771 | 68 | 1,411 | 100,100 | 70 | 1,420 | 103,523 | 73 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | 62 | 4,369 | 70 | 260 | 25,235 | 97 | 401 | 37,408 | 93 | 269 | 33,539 | 87 |
| ORLANDO | 863 | 82,974 | 96 | 810 | 45,767 | 90 | 733 | 72,002 | 98 | 469 | 44,058 | 94 | 759 | 78,231 | 103 | 516 | 52,169 | 101 |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DELTA | 33 | 3,700 | 112 | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 573 | 55,105 | 96 | 338 | 29,479 | 88 | 573 | 55,560 | 97 | 469 | 44,058 | 94 | 759 | 78,231 | 103 | 516 | 52,169 | 101 |
| GRUPO MEXICANA | 257 | 24,169 | 94 | 172 | 16,688 | 94 | 160 | 16,442 | 103 | | | | | | | | | |
| PALENQUE | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PANAMA | 1,228 | 136,965 | 112 | 977 | 107,189 | 110 | 1,298 | 150,961 | 116 | 722 | 92,082 | 128 | 1,235 | 157,228 | 127 | 1,206 | 116,938 | 97 |
| COPA AIRLINES | 788 | 104,564 | 133 | 547 | 76,572 | 129 | 910 | 124,934 | 137 | 722 | 92,082 | 128 | 1,235 | 157,228 | 127 | 1,206 | 116,938 | 97 |
| GRUPO MEXICANA | 440 | 32,401 | 74 | 430 | 36,617 | 85 | 388 | 26,026 | 67 | | | | | | | | | |
| PARIS | 932 | 207,362 | 222 | 693 | 188,031 | 199 | 1,125 | 247,548 | 220 | 771 | 139,837 | 181 | 1,146 | 275,237 | 240 | 800 | 155,395 | 263 |
| AIR FRANCE | 525 | 151,419 | 288 | 404 | 93,251 | 236 | 736 | 192,461 | 262 | 483 | 102,859 | 213 | 732 | 212,756 | 231 | 297 | 113,678 | 383 |
| GRUPO AEROMEXICO | 407 | 55,923 | 137 | 289 | 18,786 | 134 | 389 | 54,967 | 141 | 288 | 36,978 | 128 | 414 | 62,381 | 151 | 293 | 41,725 | 147 |
| PHOENIX | 412 | 49,698 | 121 | 426 | 52,587 | 123 | 870 | 106,041 | 122 | 579 | 60,808 | 108 | 949 | 106,553 | 112 | 660 | 70,312 | 107 |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U.S. AIRWAYS | 412 | 49,698 | 121 | 426 | 52,587 | 123 | 870 | 106,041 | 122 | 579 | 60,808 | 108 | 949 | 106,553 | 112 | 660 | 70,312 | 107 |
| PIEDRAS NEGRAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AERONAR | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZA RICA | 1,919 | 44,233 | 23 | 1,409 | 26,638 | 19 | 2,198 | 37,629 | 17 | 1,276 | 22,607 | 18 | 2,037 | 40,729 | 20 | 1,355 | 29,411 | 22 |
| AERONAR | 1,094 | 19,907 | 18 | 958 | 14,705 | 16 | 1,493 | 19,592 | 13 | 777 | 8,948 | 12 | 1,289 | 16,318 | 13 | 854 | 12,069 | 14 |
| GRUPO AEROMEXICO | 825 | 24,326 | 29 | 471 | 11,933 | 25 | 705 | 18,037 | 26 | 490 | 13,659 | 27 | 748 | 24,411 | 33 | 561 | 17,402 | 35 |





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|----|-------|---------|----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| PUERTO ESCONDIDO | 439 | 28,491 | 65 | 379 | 26,453 | 70 | 464 | 27,146 | 89 | 323 | 7,556 | 23 | 557 | 16,469 | 30 | 467 | 18,728 | 40 |
| AEROMAR | | | | | | | 90 | 1,770 | 20 | 122 | 7,556 | 23 | 487 | 9,257 | 19 | 381 | 9,296 | 24 |
| GRUPO MEXICANA | 439 | 28,491 | 65 | 379 | 26,453 | 70 | 374 | 25,376 | 68 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | | | | | | | 70 | 7,212 | 103 | 86 | 9,432 | 110 |
| PUERTO VALLARTA | 3,075 | 236,000 | 77 | 1,978 | 142,853 | 72 | 3,121 | 215,768 | 69 | 2,021 | 141,747 | 70 | 2,888 | 214,389 | 74 | 2,003 | 155,162 | 77 |
| AVIACSA | 179 | 11,909 | 67 | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,236 | 104,821 | 81 | 1,022 | 69,226 | 68 | 1,835 | 102,955 | 56 | 1,357 | 69,716 | 51 | 1,914 | 101,730 | 53 | 1,316 | 70,133 | 59 |
| GRUPO MEXICANA | 1,176 | 109,366 | 74 | 871 | 67,037 | 77 | 889 | 71,933 | 81 | 314 | 37,291 | 119 | 611 | 72,413 | 119 | 601 | 68,710 | 114 |
| INTERJET | | | | | | | 209 | 2,492 | 117 | 90 | 8,098 | 90 | 120 | 12,817 | 107 | 86 | 9,310 | 108 |
| MAGNICHARTERS | 124 | 9,904 | 80 | 85 | 8,500 | 78 | 132 | 11,775 | 89 | 290 | 26,642 | 92 | 243 | 27,429 | 113 | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | 56 | 4,613 | 82 | | | | | | | | | |
| PUNTA CANA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| QUERETARO | 459 | 2,930 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | 459 | 2,930 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| QUITO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| REYNOSA | 2,240 | 102,793 | 46 | 1,475 | 61,790 | 42 | 2,005 | 85,662 | 43 | 1,041 | 46,866 | 45 | 1,850 | 90,342 | 49 | 1,265 | 65,927 | 52 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,456 | 51,728 | 36 | 939 | 32,562 | 35 | 1,429 | 53,276 | 37 | 1,041 | 46,866 | 45 | 1,850 | 90,342 | 49 | 1,265 | 65,927 | 52 |
| GRUPO MEXICANA | 784 | 51,065 | 65 | 536 | 29,228 | 55 | 576 | 32,386 | 56 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

403 de 443

9

B
777





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| LACSA | 664 | 64,851 | 98 | 308 | 36,026 | 117 | 433 | 48,011 | 111 | 277 | 29,978 | 108 | 381 | 43,280 | 114 | 288 | 27,215 | 95 |
| SAN JOSE DEL CAIRO | 2,299 | 218,682 | 95 | 1,734 | 138,579 | 80 | 2,156 | 197,123 | 91 | 1,125 | 122,459 | 109 | 2,172 | 243,445 | 112 | 1,323 | 152,500 | 115 |
| VOLARIS | 1,252 | 102,687 | 82 | 806 | 60,498 | 75 | 80 | 8,183 | 102 | 283 | 31,898 | 113 | 441 | 47,933 | 109 | 384 | 46,265 | 120 |
| GRUPO AEROMEXICO | 518 | 54,661 | 106 | 523 | 42,390 | 74 | 589 | 76,015 | 77 | 434 | 41,354 | 95 | 635 | 70,769 | 111 | 399 | 43,471 | 106 |
| GRUPO MEXICANA | 401 | 47,673 | 119 | 269 | 28,247 | 165 | 403 | 52,452 | 129 | 322 | 40,028 | 124 | 684 | 80,496 | 121 | 454 | 54,357 | 120 |
| INTERJET | 128 | 13,661 | 107 | 86 | 7,444 | 87 | 120 | 11,771 | 98 | 86 | 9,179 | 109 | 154 | 14,530 | 94 | 86 | 8,407 | 98 |
| MAGNICHARTERS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIVA-AEROBUS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SAN LAIS MOTORS | 3,418 | 68,510 | 20 | 2,417 | 43,766 | 18 | 3,495 | 70,644 | 20 | 2,042 | 45,916 | 22 | 3,024 | 83,598 | 28 | 2,085 | 55,107 | 26 |
| AFROMAR | 2,513 | 41,065 | 16 | 1,939 | 30,616 | 15 | 2,690 | 42,247 | 16 | 1,241 | 16,204 | 13 | 1,613 | 27,388 | 17 | 1,101 | 14,986 | 14 |
| GRUPO AEROMEXICO | 815 | 24,689 | 30 | 478 | 13,756 | 29 | 805 | 26,397 | 35 | 801 | 29,512 | 37 | 1,411 | 56,210 | 40 | 984 | 40,117 | 41 |
| GRUPO MEXICANA | 90 | 3,056 | 34 | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SAN PEDRO SULA | 334 | 11,564 | 35 | 271 | 9,875 | 36 | 297 | 9,578 | 32 | 257 | 8,470 | 33 | 364 | 13,662 | 38 | 295 | 10,775 | 37 |
| GRUPO AEROMEXICO | 334 | 11,564 | 35 | 271 | 9,875 | 36 | 297 | 9,578 | 32 | 257 | 8,470 | 33 | 364 | 13,662 | 38 | 295 | 10,775 | 37 |
| SAN SALVADOR | 845 | 63,794 | 75 | 602 | 45,990 | 76 | 737 | 59,460 | 51 | 513 | 42,274 | 82 | 653 | 55,982 | 86 | 419 | 34,868 | 83 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | 412 | 25,713 | 62 | 380 | 22,311 | 24 | 291 | 19,187 | 66 | | | | | | | | | |
| TACA INTERNACIONAL | 433 | 38,081 | 88 | 302 | 23,679 | 78 | 446 | 40,293 | 90 | 513 | 42,274 | 82 | 653 | 55,982 | 86 | 419 | 34,868 | 83 |
| SANTA ANA | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AIRTRAN AIRWAYS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SANTIAGO | 571 | 76,790 | 134 | 428 | 67,182 | 157 | 583 | 83,378 | 143 | 415 | 67,518 | 163 | 587 | 90,553 | 154 | 548 | 88,563 | 162 |
| GRUPO AEROMEXICO | 209 | 24,794 | 119 | 154 | 21,218 | 138 | 184 | 21,270 | 116 | 128 | 17,562 | 137 | 208 | 24,995 | 120 | 229 | 30,182 | 132 |
| SAN AIRLINES | 302 | 41,996 | 144 | 274 | 15,964 | 168 | 399 | 62,108 | 156 | 287 | 49,956 | 170 | 379 | 65,558 | 173 | 319 | 58,381 | 183 |

0029101

405 de 443





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue**

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| SÃO PAULO | 692 | 82,065 | 119 | 471 | 89,310 | 190 | 583 | 110,263 | 189 | 353 | 76,828 | 218 | 515 | 115,866 | 225 | 336 | 74,285 | 221 |
| GRUPO AEROMEXICO | 414 | 65,599 | 158 | 291 | 67,226 | 231 | 414 | 90,969 | 220 | 333 | 76,828 | 218 | 515 | 115,866 | 225 | 336 | 74,285 | 221 |
| GRUPO MEXICANA | 278 | 16,466 | 59 | 180 | 22,084 | 122 | 169 | 19,294 | 114 | | | | | | | | | |
| TAM AIRLINES | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SEATTLE | 111 | 11,009 | 99 | 66 | 5,617 | 84 | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 111 | 11,009 | 99 | 66 | 5,617 | 83 | | | | | | | | | | | | |
| TAMPICO | 3,766 | 206,418 | 55 | 2,415 | 134,337 | 54 | 3,114 | 188,092 | 69 | 1,770 | 118,093 | 67 | 3,294 | 235,960 | 72 | 2,198 | 159,549 | 73 |
| AEROMAR | 414 | 14,400 | 35 | 294 | 10,364 | 35 | 277 | 10,642 | 38 | | | | | | | | | |
| AVIACSA | 178 | 9,042 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,160 | 39,574 | 34 | 778 | 25,583 | 33 | 1,102 | 49,627 | 38 | 1,256 | 54,838 | 44 | 1,912 | 82,259 | 43 | 1,299 | 51,132 | 42 |
| GRUPO MEXICANA | 1,400 | 100,076 | 67 | 1,093 | 74,089 | 68 | 1,105 | 78,562 | 71 | | | | | | | | | |
| INTERJET | 524 | 43,326 | 83 | 249 | 21,310 | 86 | 436 | 49,261 | 115 | 514 | 63,255 | 123 | 1,035 | 120,825 | 117 | 739 | 87,847 | 119 |
| VIVA AEROBUS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TAPACHULA | 1,392 | 91,141 | 65 | 1,118 | 74,515 | 66 | 1,442 | 105,269 | 68 | 851 | 61,955 | 73 | 1,293 | 90,674 | 70 | 847 | 59,933 | 71 |
| AVIACSA | 361 | 28,138 | 78 | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,031 | 63,003 | 61 | 829 | 51,425 | 62 | 1,206 | 74,040 | 61 | 851 | 61,955 | 73 | 1,293 | 90,674 | 70 | 847 | 59,933 | 71 |
| INTERJET | | | | 289 | 25,899 | 70 | 336 | 31,229 | 93 | | | | | | | | | |
| TEPIC | 734 | 14,247 | 19 | 530 | 10,333 | 19 | 594 | 14,189 | 22 | 447 | 10,429 | 23 | 605 | 15,942 | 26 | 489 | 10,945 | 22 |
| AEROMAR | 734 | 14,247 | 19 | 530 | 10,333 | 19 | 594 | 14,189 | 22 | 447 | 10,429 | 23 | 605 | 15,942 | 26 | 489 | 10,945 | 22 |
| TULANA | 3,929 | 405,123 | 103 | 3,014 | 300,029 | 100 | 4,536 | 509,215 | 112 | 2,711 | 332,487 | 123 | 4,291 | 532,120 | 124 | 3,436 | 424,676 | 124 |
| AVIACSA | 90 | 6,190 | 69 | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,927 | 199,454 | 104 | 1,391 | 135,813 | 98 | 676 | 75,749 | 112 | 819 | 74,764 | 121 | 1,478 | 192,219 | 130 | 1,362 | 172,657 | 127 |
| GRUPO MEXICANA | 1,206 | 119,467 | 69 | 883 | 91,455 | 104 | 1,944 | 222,165 | 114 | 1,283 | 162,456 | 127 | 1,767 | 212,936 | 121 | 1,330 | 160,747 | 121 |

406 de 443

777





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IIBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| INTERJET | 706 | 80,012 | 113 | 740 | 72,761 | 98 | 1,091 | 127,073 | 117 | 899 | 94,707 | 117 | 1,046 | 126,965 | 121 | 744 | 91,272 | 123 |
| TOKYO | | | | | | | 71 | 10,765 | 152 | 60 | 9,364 | 156 | 82 | 10,548 | 129 | 62 | 9,020 | 145 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | 71 | 10,765 | 152 | 60 | 9,364 | 156 | 82 | 10,548 | 129 | 62 | 9,020 | 145 |
| TORONTO | 1,287 | 101,024 | 78 | 776 | 72,235 | 93 | 963 | 89,285 | 93 | 379 | 32,778 | 86 | 834 | 75,309 | 90 | 517 | 46,333 | 90 |
| AIR CANADA | 435 | 38,531 | 89 | 296 | 30,704 | 104 | 609 | 63,215 | 94 | 379 | 32,778 | 86 | 834 | 75,309 | 90 | 517 | 46,333 | 90 |
| CANJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 346 | 25,597 | 74 | 181 | 12,566 | 72 | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | 506 | 36,895 | 73 | 299 | 28,565 | 96 | 294 | 26,070 | 89 | | | | | | | | | |
| TURKISON | 2,501 | 154,224 | 62 | 1,698 | 93,021 | 55 | 2,111 | 118,773 | 56 | 1,145 | 84,854 | 74 | 1,922 | 158,338 | 82 | 1,381 | 111,909 | 81 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,720 | 104,470 | 61 | 1,136 | 64,867 | 57 | 1,356 | 94,202 | 65 | 1,085 | 79,053 | 73 | 1,353 | 117,327 | 76 | 1,132 | 89,674 | 75 |
| GRUPO MEXICANA | 781 | 49,754 | 64 | 562 | 28,154 | 50 | 655 | 24,571 | 38 | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TULCSON | 141 | 11,405 | 81 | | | | 428 | 26,825 | 63 | 60 | 5,801 | 97 | 369 | 41,098 | 111 | 249 | 21,211 | 109 |
| FALCON AIR EXPRESS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MEXAM AIR INT | 141 | 11,405 | 81 | | | | 428 | 26,825 | 63 | | | | | | | | | |
| TUXTLA GUTIERREZ | 3,934 | 332,084 | 58 | 2,519 | 218,299 | 87 | 3,263 | 326,400 | 100 | 2,761 | 270,972 | 98 | 4,004 | 403,165 | 101 | 2,826 | 264,196 | 93 |
| AVIACA | 861 | 68,017 | 80 | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | 2,536 | 208,869 | 82 | 1,691 | 166,740 | 84 | 1,951 | 178,481 | 91 | 1,264 | 110,484 | 87 | 1,951 | 177,536 | 91 | 1,371 | 90,542 | 66 |
| INTERJET | 537 | 55,558 | 103 | 528 | 51,559 | 98 | 929 | 111,104 | 120 | 1,219 | 132,289 | 110 | 1,706 | 192,353 | 113 | 1,257 | 151,105 | 120 |
| VIVAEROBUS | | | | | | | 62 | 5,891 | 95 | 278 | 25,698 | 96 | 347 | 33,276 | 96 | 198 | 22,540 | 114 |
| VANQUAVER AIR CANADA | 657 | 53,287 | 81 | 380 | 31,868 | 84 | 358 | 31,046 | 87 | 236 | 18,041 | 76 | 381 | 33,401 | 88 | 225 | 18,162 | 81 |
| | | | | | | | | | | 236 | 18,041 | 76 | 381 | 33,401 | 88 | 225 | 18,162 | 81 |

0029163

407 de 443





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO MEXICANA | 595 | 42,072 | 71 | 380 | 31,808 | 84 | 338 | 31,046 | 87 | 3,446 | 176,828 | 51 | 5,520 | 280,275 | 51 | 3,038 | 167,966 | 56 |
| JAPAN AIRLINES | 62 | 11,215 | 181 | | | | | | | | | | | | | | | 15 |
| VERACRUZ | 5,623 | 291,367 | 52 | 3,559 | 172,757 | 49 | 5,075 | 247,279 | 49 | 3,446 | 176,828 | 51 | 5,520 | 280,275 | 51 | 3,038 | 167,966 | 56 |
| AEROMAR | 421 | 13,579 | 32 | 298 | 10,009 | 34 | 673 | 16,565 | 25 | 618 | 10,110 | 16 | 1,158 | 23,264 | 20 | 260 | 3,898 | 15 |
| AVIACSA | 176 | 8,588 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 2,364 | 94,276 | 40 | 1,686 | 64,163 | 38 | 2,721 | 117,355 | 43 | 2,280 | 113,874 | 50 | 3,280 | 159,618 | 49 | 2,328 | 113,666 | 49 |
| GRUPO MEXICANA | 2,176 | 141,537 | 65 | 1,575 | 98,585 | 63 | 1,603 | 106,675 | 67 | | | | | | | | | |
| INTERJET | 492 | 33,387 | 68 | | | | 78 | 6,684 | 86 | 402 | 47,908 | 104 | 656 | 70,007 | 107 | 450 | 50,342 | 112 |
| VIVA AEROLIBROS | | | | | | | 66 | 4,876 | 74 | | | | 426 | 27,386 | 64 | | | |
| VILLAHERMOSA | 4,073 | 299,792 | 74 | 2,607 | 202,178 | 78 | 3,384 | 279,567 | 83 | 2,648 | 234,569 | 89 | 3,781 | 351,875 | 93 | 2,897 | 276,429 | 95 |
| AVIACSA | 364 | 29,271 | 80 | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOJARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,603 | 122,460 | 76 | 1,110 | 90,539 | 82 | 1,761 | 156,000 | 89 | 1,671 | 134,162 | 80 | 2,139 | 184,210 | 86 | 1,637 | 132,964 | 82 |
| GRUPO MEXICANA | 2,106 | 148,061 | 70 | 1,497 | 111,638 | 78 | 1,476 | 105,977 | 72 | 706 | 75,345 | 107 | 1,247 | 130,189 | 104 | 891 | 113,172 | 114 |
| INTERJET | | | | | | | 85 | 11,495 | 135 | | | | | | | | | |
| VIVA AEROLIBROS | | | | | | | 62 | 6,064 | 98 | 271 | 25,062 | 92 | 395 | 37,476 | 95 | 279 | 30,293 | 109 |
| WASHINGTON | 313 | 31,955 | 102 | 245 | 22,576 | 91 | 378 | 36,497 | 97 | 224 | 17,626 | 79 | 336 | 27,334 | 81 | 256 | 19,510 | 83 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| UNITED | 313 | 31,955 | 102 | 245 | 22,576 | 91 | 378 | 36,497 | 97 | 224 | 17,626 | 79 | 336 | 27,334 | 81 | 256 | 19,510 | 83 |
| ZACATECAS | 1,944 | 57,453 | 30 | 1,596 | 37,920 | 24 | 2,008 | 60,332 | 30 | 1,274 | 35,193 | 28 | 1,469 | 61,133 | 42 | 1,102 | 44,206 | 40 |
| AEROMAR | 1,283 | 30,946 | 24 | 999 | 16,501 | 18 | 1,346 | 35,141 | 26 | 510 | 7,056 | 14 | 58 | 3,795 | 65 | 88 | 3,245 | 60 |
| VOJARIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 262 | 7,750 | 30 | 427 | 11,694 | 27 | 652 | 25,101 | 38 | 764 | 28,137 | 37 | 1,411 | 57,338 | 41 | 1,014 | 38,961 | 38 |
| GRUPO MEXICANA | 309 | 18,768 | 47 | 260 | 9,725 | 37 | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

408 de 443



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | 2,706 | 131,023 | 49 | 1,641 | 80,650 | 49 | 2,470 | 126,150 | 51 | 1,408 | 83,923 | 60 | 2,601 | 122,888 | 47 | 1,563 | 84,429 | 54 | |
|------------------|-------|---------|----|-------|--------|----|-------|---------|-----|-------|--------|-----|-------|---------|-----|-------|--------|-----|--|
| ZIHUAPATECO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | 1,366 | 47,761 | 35 | 646 | 34,597 | 37 | 1,532 | 54,333 | 35 | 983 | 37,782 | 38 | 551 | 7,818 | 14 | 198 | 4,132 | 21 | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,073 | 62,404 | 53 | 590 | 37,569 | 64 | 567 | 36,903 | 65 | | | | 1,463 | 53,548 | 37 | 972 | 38,002 | 39 | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 99 | 7,033 | 71 | | | | 220 | 21,923 | 100 | 326 | 36,527 | 112 | 448 | 48,012 | 107 | 308 | 34,479 | 112 | |
| MAGNICHARTERS | 168 | 14,425 | 86 | 105 | 8,484 | 81 | 151 | 13,191 | 87 | 99 | 9,614 | 97 | 139 | 13,510 | 97 | 85 | 7,816 | 92 | |

Versión Pública

Segunda parte verano dos mil doce a verano dos mil catorce

| | VERANO_2012 | | | INVIERNO_2012 | | | VERANO_2013 | | | INVIERNO_2013 | | | VERANO_2014 | | | |
|------------------|-------------|-----------|------------|---------------|-----------|------------|-------------|-----------|------------|---------------|-----------|------------|-------------|-----------|------------|--|
| | Vuelos | Pasajeros | Pago/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pago/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pago/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pago/Vuelo | Vuelos | Pasajeros | Pago/Vuelo | |
| ACAPULCO | 3,154 | 152,325 | 48 | 2,298 | 126,296 | 55 | 3,392 | 178,404 | 53 | 2,484 | 152,628 | 61 | 3,553 | 203,339 | 57 | |
| AEROMAR | 766 | 11,951 | 16 | 619 | 12,790 | 21 | 691 | 10,976 | 15 | 525 | 12,729 | 24 | 1,066 | 24,365 | 23 | |
| AVIACSA | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,888 | 91,014 | 48 | 1,350 | 76,167 | 57 | 2,203 | 119,513 | 54 | 1,573 | 100,344 | 64 | 2,014 | 133,553 | 66 | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 500 | 49,360 | 99 | 558 | 33,350 | 104 | 408 | 48,995 | 98 | 386 | 39,555 | 102 | 473 | 45,421 | 96 | |
| VIVA AEROBUS | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AGUASCALIENTES | 3,076 | 101,512 | 33 | 1,845 | 61,828 | 34 | 2,802 | 118,531 | 42 | 2,160 | 94,177 | 44 | 2,830 | 144,556 | 51 | |
| AEROMAR | 645 | 10,708 | 17 | 319 | 5,875 | 19 | 483 | 7,249 | 15 | 215 | 2,577 | 12 | 2,199 | 110,887 | 50 | |
| GRUPO AEROMEXICO | 2,431 | 91,104 | 37 | 1,526 | 55,853 | 37 | 2,076 | 98,614 | 48 | 1,536 | 72,521 | 47 | 2,199 | 110,887 | 50 | |
| INTERJET | | | | | | | 243 | 12,968 | 53 | 409 | 19,079 | 47 | 631 | 32,669 | 52 | |

409 de 443

Handwritten signature



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Handwritten signature



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| AMSTERDAM | 414 | 106,104 | 256 | 203 | 53,293 | 250 | 421 | 107,510 | 255 | 315 | 79,035 | 251 | 422 | 105,643 | 250 |
| BLN | 414 | 106,104 | 256 | 203 | 53,293 | 250 | 421 | 107,510 | 255 | 315 | 79,035 | 251 | 422 | 105,643 | 250 |
| ATLANTA | 1,799 | 193,229 | 107 | 1,255 | 131,660 | 105 | 2,221 | 244,129 | 110 | 1,431 | 165,245 | 115 | 2,252 | 263,667 | 117 |
| BHUTA | 1,565 | 177,844 | 114 | 986 | 111,546 | 115 | 1,818 | 215,860 | 119 | 1,159 | 142,411 | 125 | 2,252 | 263,667 | 117 |
| GRUPO AEROMEXICO | 234 | 15,385 | 66 | 285 | 20,111 | 70 | 403 | 28,269 | 70 | 295 | 22,834 | 77 | | | |
| AUSPIN | | | | | | | | | | 129 | 3,041 | 24 | 166 | 3,782 | 23 |
| AZOMAR | | | | | | | | | | 129 | 3,041 | 24 | 166 | 3,782 | 23 |
| BADIAS DE HUATULCO | 2,185 | 211,604 | 97 | 1,508 | 143,599 | 95 | 2,161 | 212,483 | 96 | 1,471 | 136,620 | 93 | 2,484 | 218,790 | 88 |
| ABOMAR | 28 | 634 | 23 | 55 | 1,202 | 22 | | | | 44 | 1,391 | 32 | 30 | 745 | 25 |
| ERRETA AERONAUTICO | 491 | 29,352 | 69 | 313 | 18,999 | 54 | 550 | 39,440 | 72 | 290 | 26,222 | 68 | 699 | 47,904 | 69 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 1,014 | 108,570 | 107 | 770 | 84,822 | 116 | 1,221 | 133,913 | 110 | 870 | 86,592 | 100 | 1,382 | 133,512 | 97 |
| MAGNICHARTERS | 474 | 52,077 | 110 | 308 | 34,187 | 111 | 390 | 39,130 | 100 | 298 | 28,415 | 110 | 373 | 36,629 | 98 |
| VIVA AEROLIAS | 178 | 20,971 | 118 | 42 | 5,289 | 128 | | | | | | | | | |
| BARCELONA | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| BOGOTA | 2,101 | 218,925 | 104 | 1,417 | 156,648 | 113 | 2,443 | 265,870 | 109 | 1,954 | 208,714 | 107 | 2,759 | 311,175 | 113 |
| AEROREPUBLICA | 428 | 34,316 | 80 | 299 | 25,557 | 85 | 422 | 34,538 | 82 | 219 | 17,252 | 79 | 427 | 38,257 | 90 |
| ASPANCA | 1,211 | 140,821 | 116 | 819 | 99,265 | 121 | 1,238 | 153,510 | 124 | 894 | 106,508 | 119 | 1,121 | 151,729 | 135 |
| GRUPO AEROMEXICO | 462 | 42,788 | 95 | 290 | 31,826 | 106 | 599 | 61,118 | 102 | 592 | 61,344 | 100 | 849 | 87,760 | 103 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | 184 | 16,704 | 91 | 249 | 21,615 | 95 | 362 | 33,429 | 92 |
| TAMPA CARGO | | | | | | | | | | | | | | | |
| Buenos Aires | 561 | 86,533 | 154 | 369 | 59,563 | 161 | 410 | 66,037 | 161 | 420 | 70,076 | 167 | 482 | 83,144 | 172 |





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Antoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

0029107

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--------|-----------|-----|--------|-----------|-----|--------|-----------|-----|--------|-----------|-----|--------|-----------|-----|
| GRUPO AEROMEXICO | 561 | 86,533 | 154 | 369 | 59,561 | 161 | 410 | 66,037 | 161 | 420 | 70,076 | 167 | 482 | 83,144 | 172 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| CALGARY | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAMPECHE | 1,380 | 76,438 | 55 | 862 | 46,768 | 54 | 1,556 | 91,675 | 59 | 1,299 | 75,244 | 58 | 1,782 | 103,203 | 58 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,175 | 50,806 | 43 | 771 | 34,308 | 44 | 1,182 | 56,162 | 48 | 861 | 46,488 | 54 | 1,199 | 66,404 | 55 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 205 | 25,632 | 125 | 91 | 12,460 | 137 | 193 | 15,216 | 79 | 335 | 17,200 | 52 | 483 | 36,799 | 63 |
| VIVAERORBUS | | | | | | | 181 | 20,297 | 112 | 103 | 11,466 | 111 | | | |
| CANCUN | 15,570 | 1,336,353 | 118 | 10,590 | 1,214,483 | 115 | 15,328 | 1,890,629 | 123 | 10,415 | 1,258,415 | 121 | 16,130 | 2,026,486 | 126 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | 2,976 | 421,908 | 142 | 2,409 | 325,656 | 135 | 3,568 | 569,394 | 143 | 2,373 | 321,845 | 136 | 3,769 | 530,479 | 141 |
| GRUPO AEROMEXICO | 6,209 | 656,866 | 106 | 3,749 | 499,979 | 107 | 5,395 | 633,044 | 117 | 3,673 | 424,071 | 115 | 5,772 | 688,415 | 119 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 2,819 | 329,376 | 117 | 2,235 | 240,259 | 103 | 2,997 | 357,203 | 119 | 1,985 | 224,492 | 113 | 3,031 | 362,009 | 119 |
| MAGNICHARTERS | 1,634 | 180,047 | 110 | 956 | 97,978 | 102 | 1,161 | 127,500 | 110 | 1,137 | 136,522 | 120 | 1,675 | 191,806 | 114 |
| VIVAERORBUS | 1,902 | 248,436 | 129 | 1,251 | 161,211 | 129 | 2,207 | 263,398 | 119 | 1,257 | 151,383 | 121 | 1,879 | 253,783 | 135 |
| CARACAS | 352 | 45,935 | 130 | 252 | 34,723 | 138 | 374 | 51,459 | 138 | 201 | 24,795 | 123 | 301 | 32,804 | 109 |
| GRUPO AEROMEXICO | 332 | 45,935 | 130 | 252 | 34,723 | 138 | 374 | 51,459 | 138 | 201 | 24,795 | 123 | 301 | 32,804 | 109 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| CHARLOTTE | 420 | 45,204 | 108 | 336 | 30,055 | 89 | 388 | 30,952 | 80 | 275 | 23,781 | 86 | 315 | 30,300 | 96 |
| US AIRWAYS | 420 | 45,204 | 108 | 336 | 30,055 | 89 | 388 | 30,952 | 80 | 275 | 23,781 | 86 | 315 | 30,300 | 96 |
| CHETUMAL | 878 | 77,383 | 88 | 696 | 54,891 | 79 | 602 | 69,948 | 116 | 439 | 48,585 | 111 | 640 | 72,924 | 114 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 326 | 16,284 | 50 | 306 | 10,491 | 34 | | | | | | | | | |

411 dc 443

777





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IFC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO MEXICANA | 532 | 61,098 | 111 | 390 | 31,090 | 114 | 602 | 69,948 | 116 | 439 | 48,585 | 111 | 640 | 72,924 | 114 |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | |
| CHICAGO | 1,919 | 214,716 | 112 | 1,297 | 134,873 | 104 | 2,006 | 215,659 | 108 | 1,554 | 162,120 | 104 | 2,261 | 267,585 | 118 |
| MAREANA AIRLINES | 420 | 53,099 | 126 | 274 | 32,189 | 118 | 418 | 48,764 | 117 | 296 | 35,228 | 119 | 420 | 51,713 | 123 |
| VOLARIS | 276 | 29,090 | 105 | 151 | 15,107 | 100 | 269 | 23,216 | 111 | 219 | 21,529 | 107 | 334 | 40,910 | 122 |
| GRUPO AEROMEXICO | 840 | 90,149 | 107 | 593 | 58,972 | 99 | 1,014 | 106,132 | 105 | 836 | 83,709 | 99 | 1,136 | 128,168 | 113 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| UNITED | 383 | 42,377 | 111 | 280 | 28,303 | 101 | 365 | 37,547 | 103 | 223 | 22,654 | 102 | 371 | 46,797 | 126 |
| CHIHUAHUA | 3,093 | 294,223 | 95 | 1,888 | 178,075 | 94 | 2,746 | 280,855 | 102 | 1,988 | 190,795 | 96 | 3,106 | 325,619 | 105 |
| VOLARIS | 635 | 73,287 | 115 | 389 | 41,692 | 107 | 538 | 68,054 | 122 | 461 | 53,850 | 117 | 732 | 92,672 | 127 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,796 | 140,805 | 78 | 1,040 | 85,075 | 82 | 1,531 | 129,445 | 85 | 1,069 | 90,421 | 85 | 1,666 | 151,322 | 91 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 662 | 80,131 | 121 | 458 | 51,408 | 117 | 661 | 83,356 | 126 | 458 | 46,134 | 101 | 708 | 81,425 | 115 |
| CIUDAD DEL CARMEN | 1,983 | 132,359 | 67 | 1,491 | 109,154 | 73 | 2,106 | 166,900 | 79 | 1,526 | 128,313 | 84 | 2,199 | 180,297 | 82 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,313 | 62,443 | 48 | 922 | 51,346 | 56 | 1,364 | 81,641 | 63 | 943 | 66,319 | 79 | 1,412 | 94,767 | 67 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 670 | 69,916 | 104 | 569 | 57,814 | 102 | 802 | 85,319 | 106 | 581 | 61,904 | 106 | 787 | 85,530 | 109 |
| CIUDAD JUAREZ | 2,077 | 206,956 | 100 | 1,288 | 128,149 | 99 | 2,024 | 203,795 | 101 | 1,427 | 136,704 | 98 | 2,216 | 227,413 | 103 |
| VOLARIS | | | | | | | 177 | 21,487 | 121 | 162 | 18,106 | 112 | 245 | 29,809 | 122 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,170 | 99,058 | 85 | 755 | 66,011 | 87 | 1,193 | 104,170 | 87 | 825 | 70,781 | 86 | 1,272 | 113,603 | 89 |
| INTERJET | 627 | 72,567 | 116 | 429 | 48,820 | 113 | 654 | 78,138 | 119 | 440 | 50,817 | 115 | 638 | 79,319 | 121 |
| VIVA AERBUS | 280 | 35,331 | 126 | 191 | 13,318 | 130 | | | | | | | 41 | 4,682 | 114 |
| CIUDAD OREGON | 801 | 46,929 | 53 | 667 | 38,051 | 57 | 918 | 53,592 | 58 | 644 | 42,997 | 67 | 809 | 58,261 | 67 |
| GRUPO AEROMEXICO | 638 | 24,486 | 38 | 508 | 23,655 | 47 | 697 | 34,884 | 50 | 501 | 30,376 | 61 | 675 | 41,240 | 61 |
| INTERJET | 221 | 21,543 | 97 | 159 | 14,416 | 91 | 221 | 18,708 | 85 | 143 | 12,627 | 58 | 194 | 17,021 | 88 |

412 de 443





COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBE-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| Ciudad Victoria | 1,499 | 31,453 | 21 | 1,065 | 20,790 | 20 | 1,596 | 30,328 | 19 | 1,188 | 22,039 | 19 | 1,837 | 36,697 | 20 |
| AEROMAR | 1,499 | 31,453 | 21 | 1,065 | 20,790 | 20 | 1,596 | 30,328 | 19 | 1,188 | 22,039 | 19 | 1,837 | 36,697 | 20 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| COLIMA | 1,265 | 33,600 | 27 | 870 | 18,796 | 22 | 1,491 | 29,401 | 20 | 946 | 18,873 | 20 | 1,648 | 32,353 | 20 |
| AEROMAR | 993 | 24,769 | 25 | 876 | 18,796 | 22 | 1,491 | 29,401 | 20 | 946 | 18,873 | 20 | 1,648 | 32,353 | 20 |
| GRUPO AEROMEXICO | 272 | 8,831 | 32 | | | | | | | | | | | | |
| COZUMEL | 262 | 29,423 | 112 | 181 | 18,275 | 101 | 244 | 25,698 | 105 | 160 | 15,690 | 98 | 206 | 23,281 | 113 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 262 | 29,423 | 112 | 181 | 18,275 | 101 | 244 | 25,698 | 105 | 160 | 15,690 | 98 | 206 | 23,281 | 113 |
| CULIACAN | 2,369 | 226,148 | 95 | 1,593 | 150,303 | 94 | 2,697 | 238,153 | 88 | 1,876 | 178,206 | 95 | 2,551 | 263,847 | 103 |
| VOLARIS | 595 | 64,701 | 109 | 360 | 40,609 | 113 | 618 | 68,451 | 111 | 515 | 56,409 | 117 | 750 | 98,250 | 131 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,166 | 90,454 | 78 | 775 | 57,378 | 74 | 1,452 | 104,973 | 72 | 919 | 72,840 | 79 | 1,173 | 97,781 | 83 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 668 | 70,993 | 117 | 458 | 52,316 | 114 | 627 | 64,729 | 103 | 442 | 44,957 | 102 | 628 | 67,816 | 108 |
| VIVA AEROBUS | | | | | | | | | | | | | | | |
| DALLAS-FORT WORTH | 1,966 | 213,065 | 108 | 2,094 | 192,928 | 92 | 3,045 | 280,925 | 92 | 1,975 | 196,551 | 100 | 2,702 | 254,201 | 94 |
| AMERICAN AIRLINES | 1,966 | 213,065 | 108 | 1,577 | 162,959 | 103 | 2,228 | 226,825 | 102 | 1,390 | 151,775 | 106 | 1,870 | 197,210 | 105 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | 517 | 29,969 | 58 | 817 | 54,100 | 66 | 585 | 44,776 | 77 | 832 | 56,991 | 68 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| DEL BAJIO | 2,738 | 130,060 | 48 | 1,568 | 86,390 | 55 | 2,342 | 129,005 | 55 | 1,695 | 102,522 | 60 | 2,728 | 165,069 | 61 |
| AEROMAR | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 2,440 | 119,669 | 49 | 1,568 | 86,390 | 55 | 2,342 | 129,005 | 55 | 1,695 | 102,522 | 60 | 2,278 | 139,555 | 61 |
| INTERJET | 298 | 10,391 | 35 | | | | | | | | | | 450 | 28,534 | 57 |
| DENVER | 92 | 8,852 | 96 | 319 | 35,147 | 110 | 441 | 44,515 | 103 | 345 | 38,321 | 111 | 203 | 23,261 | 115 |

413 de 443

[Handwritten signature]

[Handwritten marks]





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

0029119

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|-----------|-----|-------|---------|-----|--------|-----------|-----|-------|---------|-----|--------|-----------|-----|
| VOLARIS | 37 | 2,916 | 79 | 82 | 60,696 | 130 | 28 | 3,227 | 115 | 138 | 15,814 | 115 | 98 | 12,798 | 131 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| UNITED | 55 | 5,936 | 108 | 62 | 6,954 | 112 | 113 | 11,288 | 100 | 35 | 3,544 | 101 | 58 | 6,217 | 108 |
| DETROIT | 416 | 41,371 | 99 | 288 | 30,228 | 105 | 585 | 56,152 | 96 | 380 | 38,307 | 101 | 426 | 43,633 | 102 |
| DELTA | 416 | 41,371 | 99 | 288 | 30,228 | 105 | 585 | 56,152 | 96 | 380 | 38,307 | 101 | 426 | 43,633 | 102 |
| NORTHWEST AIRLINES | | | | | | | | | | | | | | | |
| DURANGO | 1,457 | 30,246 | 55 | 1,203 | 51,978 | 43 | 1,929 | 82,925 | 43 | 1,242 | 62,042 | 50 | 1,816 | 105,559 | 58 |
| AEROMAR | 423 | 15,358 | 36 | 530 | 14,833 | 28 | 930 | 20,911 | 22 | 479 | 10,253 | 21 | 644 | 17,405 | 27 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,034 | 64,988 | 63 | 673 | 37,145 | 55 | 999 | 62,014 | 62 | 765 | 51,789 | 68 | 1,172 | 88,154 | 75 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | |
| EDMONTON | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| FRANKFURT | 426 | 128,839 | 302 | 288 | 87,388 | 303 | 424 | 138,448 | 327 | 285 | 97,707 | 343 | 425 | 138,652 | 326 |
| LUFTHANSA | 426 | 128,839 | 302 | 288 | 87,388 | 303 | 424 | 138,448 | 327 | 285 | 97,707 | 343 | 425 | 138,652 | 326 |
| GUADALAJARA | 12,707 | 1,122,113 | 88 | 9,208 | 828,720 | 90 | 13,189 | 1,278,384 | 97 | 8,410 | 861,691 | 102 | 13,135 | 1,328,353 | 101 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | 2,466 | 265,571 | 108 | 1,854 | 203,895 | 110 | 2,579 | 313,076 | 121 | 1,206 | 148,081 | 123 | 2,442 | 292,813 | 120 |
| GRUPO AEROMEXICO | 7,347 | 542,088 | 74 | 4,795 | 344,409 | 72 | 6,460 | 500,462 | 77 | 4,169 | 358,199 | 87 | 6,089 | 573,169 | 94 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 2,542 | 271,518 | 107 | 2,095 | 223,729 | 107 | 3,353 | 375,126 | 112 | 2,181 | 271,440 | 114 | 3,662 | 356,052 | 98 |
| VIVAEROBUS | 352 | 42,936 | 123 | 464 | 56,687 | 122 | 797 | 89,720 | 113 | 631 | 77,138 | 122 | 962 | 106,319 | 111 |
| GUATEMALA | 1,807 | 108,946 | 60 | 1,260 | 91,725 | 73 | 1,651 | 125,599 | 76 | 1,186 | 95,833 | 81 | 1,653 | 125,467 | 76 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,205 | 62,045 | 51 | 886 | 54,272 | 61 | 1,245 | 81,922 | 66 | 895 | 65,817 | 74 | 1,243 | 83,374 | 67 |

414 de 443





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| VOLARIS | 602 | 68,423 | 114 | 351 | 40,928 | 117 | 437 | 55,026 | 126 | 291 | 14,146 | 117 | 576 | 74,757 | 130 |
| GRUPO AEROMEXICO | 898 | 94,832 | 106 | 591 | 64,004 | 188 | 1,007 | 98,995 | 98 | 728 | 84,803 | 116 | 1,239 | 144,968 | 117 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| LAZARO CARDENAS | 657 | 11,155 | 17 | 464 | 7,980 | 17 | 679 | 13,240 | 19 | 426 | 8,451 | 20 | 646 | 13,275 | 21 |
| AEROMAR | 657 | 11,155 | 17 | 464 | 7,980 | 17 | 679 | 13,240 | 19 | 426 | 8,451 | 20 | 646 | 13,275 | 21 |
| LIMA | 1,252 | 166,901 | 130 | 1,051 | 136,472 | 140 | 1,444 | 200,155 | 139 | 1,043 | 142,861 | 137 | 1,569 | 217,093 | 138 |
| GRUPO AEROMEXICO | 645 | 79,196 | 123 | 560 | 65,210 | 116 | 749 | 95,832 | 128 | 515 | 63,384 | 123 | 796 | 101,518 | 128 |
| LAN PERU | 359 | 62,284 | 173 | 296 | 53,044 | 179 | 421 | 78,329 | 186 | 298 | 57,549 | 193 | 428 | 85,383 | 199 |
| TACA PERU | 278 | 25,421 | 91 | 195 | 18,189 | 93 | 274 | 25,994 | 95 | 240 | 21,928 | 95 | 345 | 30,192 | 88 |
| LONDRES | 241 | 74,342 | 308 | 218 | 44,624 | 205 | 471 | 109,959 | 233 | 288 | 57,954 | 201 | 525 | 124,115 | 236 |
| BRITISH AIRWAYS | 241 | 74,342 | 308 | 128 | 16,218 | 753 | 293 | 84,657 | 289 | 164 | 42,121 | 257 | 346 | 90,802 | 262 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | 90 | 8,406 | 93 | 178 | 25,302 | 142 | 124 | 15,865 | 128 | 179 | 33,313 | 186 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| LOS ANGELES | 3,384 | 418,513 | 124 | 2,476 | 300,087 | 121 | 3,602 | 443,723 | 123 | 2,548 | 328,764 | 129 | 3,498 | 456,528 | 131 |
| ALASKA AIRLINES | 948 | 122,600 | 145 | 598 | 87,267 | 146 | 833 | 121,013 | 145 | 593 | 83,692 | 143 | 715 | 103,456 | 145 |
| VOLARIS | 292 | 33,878 | 116 | 131 | 15,077 | 115 | 279 | 32,739 | 117 | 241 | 32,280 | 134 | 322 | 46,174 | 143 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,917 | 225,152 | 117 | 1,186 | 163,009 | 112 | 2,101 | 239,165 | 114 | 1,467 | 178,616 | 122 | 2,071 | 252,943 | 122 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| UNITED | 327 | 36,883 | 113 | 291 | 34,734 | 119 | 389 | 50,806 | 131 | 247 | 32,851 | 133 | 390 | 53,955 | 138 |
| LOS MOCHIS | 682 | 30,101 | 44 | 479 | 24,672 | 52 | 674 | 36,044 | 53 | 492 | 29,150 | 59 | 767 | 52,861 | 69 |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 682 | 30,101 | 44 | 479 | 24,672 | 52 | 674 | 36,044 | 53 | 492 | 29,150 | 59 | 767 | 52,861 | 69 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERRIL | | | | | | | | | | | | | | | |
| MADRID | 1,238 | 206,378 | 248 | 743 | 173,023 | 233 | 1,196 | 304,000 | 254 | 754 | 178,067 | 236 | 1,301 | 334,378 | 257 |

416 de 443





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

0029113

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| AIR EUROPA | 523 | 111,680 | 214 | 302 | 63,608 | 211 | 478 | 101,669 | 213 | 295 | 60,811 | 206 | 543 | 117,465 | 216 |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| IBERIA AIRLINES | 712 | 194,695 | 273 | 441 | 199,425 | 248 | 718 | 202,331 | 282 | 439 | 117,236 | 255 | 758 | 216,913 | 286 |
| MANAGUA | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| MANZANILLO | 1,779 | 41,747 | 23 | 1,296 | 36,229 | 28 | 1,768 | 53,941 | 31 | 1,260 | 46,278 | 37 | 1,766 | 61,234 | 35 |
| AEROMAR | 1,340 | 26,572 | 20 | 745 | 16,209 | 22 | 832 | 14,165 | 17 | 482 | 8,900 | 19 | 699 | 12,525 | 19 |
| GRUPO AEROMEXICO | 439 | 15,175 | 35 | 551 | 20,020 | 36 | 791 | 30,553 | 39 | 590 | 26,847 | 46 | 825 | 36,887 | 45 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | 145 | 9,223 | 64 | 188 | 10,441 | 55 | 272 | 12,822 | 47 |
| MAGNICHARTERS | | | | | | | | | | | | | | | |
| MATAMOROS | 1,067 | 37,954 | 36 | 842 | 27,783 | 37 | 1,193 | 37,818 | 32 | 719 | 24,797 | 34 | 1,149 | 37,094 | 32 |
| AEROMAR | 326 | 8,694 | 27 | 256 | 6,436 | 25 | 489 | 9,160 | 19 | 238 | 4,368 | 18 | 390 | 8,116 | 21 |
| GRUPO AEROMEXICO | 741 | 29,260 | 39 | 586 | 21,353 | 36 | 704 | 28,658 | 40 | 481 | 20,429 | 42 | 759 | 28,978 | 38 |
| MAZATLAN | 1,626 | 126,923 | 78 | 1,090 | 94,389 | 87 | 1,914 | 159,582 | 83 | 1,602 | 131,482 | 82 | 2,246 | 193,639 | 86 |
| VOIARIS | | | | | | | 111 | 13,013 | 117 | 139 | 14,479 | 104 | 199 | 22,928 | 115 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,197 | 73,698 | 62 | 777 | 53,891 | 69 | 1,205 | 88,409 | 73 | 858 | 65,993 | 77 | 1,239 | 95,285 | 77 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | 175 | 10,920 | 62 | 305 | 17,093 | 56 | 416 | 26,940 | 65 |
| VIVAEREBUS | 429 | 53,225 | 124 | 313 | 40,789 | 129 | 623 | 77,240 | 112 | 300 | 34,007 | 113 | 392 | 48,486 | 124 |
| MCALLEN | | | | | | | | | | | | | | | |
| AEROMAR | | | | | | | 257 | 7,195 | 28 | 169 | 4,009 | 24 | 239 | 6,781 | 28 |
| MERIDA | 5,425 | 525,848 | 97 | 3,707 | 386,818 | 104 | 5,569 | 570,576 | 103 | 4,073 | 433,659 | 106 | 5,959 | 628,219 | 105 |

417 de 443

777



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue**

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------|-----------|-----|--------|-----------|-----|-------|---------|-----|--------|-----------|-----|
| VOLARIS | 108 | 14,337 | 133 | 566 | 70,834 | 125 | 416 | 54,067 | 130 | 818 | 120,096 | 147 |
| GRUPO AEROMEXICO | 2,847 | 231,893 | 82 | 2,027 | 211,872 | 81 | 2,004 | 192,211 | 96 | 2,753 | 246,999 | 90 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 2,115 | 238,008 | 113 | 2,192 | 273,731 | 125 | 1,523 | 174,864 | 115 | 2,204 | 243,441 | 110 |
| SEAGUL CHARTERS | 184 | 17,351 | 94 | 175 | 14,439 | 83 | 130 | 12,517 | 96 | 184 | 17,683 | 96 |
| VIVA AEROBUS | 279 | 35,696 | 128 | 198 | 16,351 | 83 | 340 | 18,555 | 55 | 621 | 38,228 | 62 |
| MEXICALI | 1,449 | 168,468 | 116 | 1,237 | 159,116 | 129 | 833 | 101,177 | 121 | 1,186 | 154,079 | 130 |
| VOLARIS | 773 | 107,864 | 139 | 821 | 116,195 | 142 | 545 | 71,227 | 131 | 774 | 108,003 | 140 |
| GRUPO AEROMEXICO | 676 | 60,664 | 90 | 416 | 42,921 | 103 | 288 | 29,959 | 104 | 412 | 46,076 | 112 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | |
| MIAMI | 3,912 | 409,362 | 102 | 3,561 | 384,768 | 108 | 2,616 | 275,532 | 105 | 3,711 | 382,975 | 103 |
| AMERICAN AIRLINES | 1,597 | 130,970 | 113 | 1,519 | 161,617 | 106 | 1,131 | 118,116 | 104 | 1,644 | 169,497 | 103 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,659 | 163,764 | 99 | 1,393 | 150,440 | 108 | 987 | 104,167 | 106 | 1,390 | 140,188 | 101 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 656 | 55,628 | 85 | 619 | 72,711 | 112 | 498 | 51,249 | 103 | 677 | 73,290 | 108 |
| MINATITLAN | 1,399 | 67,075 | 48 | 1,518 | 94,057 | 62 | 1,318 | 81,487 | 62 | 1,977 | 124,955 | 63 |
| AEROMAR | 69 | 957 | 14 | 1,320 | 77,706 | 59 | 978 | 65,932 | 64 | 1,356 | 86,727 | 64 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,330 | 66,118 | 50 | 198 | 16,351 | 83 | | | | | | |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | |
| MINNEAPOLIS | | | | | | | | | | | | |
| DLIA | | | | | | | | | | | | |
| MONTERREY | 12,959 | 1,312,962 | 101 | 13,064 | 1,382,499 | 106 | 9,651 | 996,109 | 103 | 14,516 | 1,520,184 | 105 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | 998 | 96,544 | 96 | 650 | 75,467 | 116 | 468 | 51,923 | 111 | 1,097 | 128,449 | 117 |

418 de 443

1

B
717

3



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue**

Versión Pública

0029115

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO AEROMEXICO | 6,454 | 601,008 | 93 | 4,420 | 370,734 | 84 | 6,197 | 499,423 | 97 | 4,572 | 402,258 | 96 | 6,465 | 653,652 | 101 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 3,819 | 411,704 | 108 | 2,917 | 316,622 | 109 | 4,488 | 502,739 | 112 | 3,250 | 329,738 | 101 | 4,996 | 490,983 | 98 |
| VIVA AEROBUS | 1,688 | 203,106 | 120 | 1,176 | 162,786 | 121 | 1,729 | 204,870 | 118 | 1,361 | 174,189 | 128 | 1,958 | 247,100 | 126 |
| MONTREAL | 300 | 31,486 | 105 | 245 | 28,223 | 115 | 377 | 37,938 | 101 | 233 | 27,488 | 118 | 368 | 42,262 | 115 |
| AIR CANADA | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 300 | 31,486 | 105 | 245 | 28,223 | 115 | 377 | 37,938 | 101 | 233 | 27,488 | 118 | 368 | 42,262 | 115 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| MORELIA | 1,025 | 34,001 | 24 | 932 | 23,647 | 26 | 1,495 | 35,295 | 24 | 1,097 | 32,790 | 30 | 1,544 | 46,453 | 30 |
| AEROMAR | 604 | 7,185 | 12 | 370 | 4,549 | 12 | 683 | 9,568 | 14 | 485 | 7,469 | 15 | 749 | 12,426 | 17 |
| GRUPO AEROMEXICO | 821 | 26,816 | 33 | 562 | 19,098 | 34 | 812 | 25,727 | 32 | 612 | 25,324 | 31 | 795 | 34,027 | 43 |
| MUNICH | | | | | | | | | | | | | 293 | 70,635 | 241 |
| LUFTHANSA | | | | | | | | | | | | | 293 | 70,635 | 241 |
| NASSAU | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| NEW ORLEANS | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| NEW YORK | 2,253 | 279,217 | 124 | 1,744 | 207,722 | 119 | 2,474 | 317,390 | 128 | 1,666 | 218,561 | 131 | 2,484 | 350,576 | 143 |
| DELTA | 568 | 75,459 | 133 | 295 | 44,613 | 131 | 421 | 59,788 | 142 | 290 | 42,406 | 146 | 425 | 64,247 | 151 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,516 | 184,392 | 122 | 1,163 | 136,221 | 117 | 1,635 | 212,867 | 130 | 1,095 | 148,137 | 135 | 1,609 | 241,326 | 150 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 169 | 19,196 | 114 | 286 | 26,888 | 94 | 418 | 44,734 | 107 | 380 | 28,018 | 100 | 420 | 43,903 | 107 |
| NEWARK | 825 | 95,164 | 115 | 564 | 63,250 | 112 | 801 | 85,445 | 107 | 509 | 57,724 | 113 | 776 | 94,735 | 109 |
| CONTINENTAL | | | | | | | | | | | | | | | |
| UNSHED | 825 | 95,164 | 115 | 564 | 63,250 | 112 | 801 | 85,445 | 107 | 509 | 57,724 | 113 | 776 | 94,735 | 109 |

419 de 443

\$

777



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--------|---------|-----|--------|---------|-----|--------|---------|-----|--------|---------|-----|--------|---------|
| 986 | 35,517 | 36 | 692 | 26,159 | 38 | 699 | 28,397 | 41 | 484 | 21,806 | 48 | 605 | 27,050 | 45 |
| GRUPO AEROMEXICO | 986 | 35,517 | 36 | 692 | 26,159 | 38 | 699 | 28,397 | 41 | 484 | 21,806 | 48 | 605 | 27,050 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | |
| OAKLAND | 87 | 9,260 | 106 | | | | 39 | 5,195 | 133 | | | 73 | 9,557 | 131 |
| VOLARIS | 87 | 9,260 | 106 | | | | 39 | 5,195 | 133 | | | 73 | 9,557 | 131 |
| OAXACA | 3,421 | 187,874 | 58 | 2,251 | 127,530 | 57 | 2,602 | 188,146 | 72 | 2,015 | 149,241 | 74 | 3,126 | 208,459 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | 2,591 | 112,495 | 43 | 1,803 | 76,140 | 32 | 1,970 | 115,051 | 58 | 1,467 | 92,816 | 63 | 88 | 6,312 |
| GRUPO AFROMEXICO | | | | | | | | | | | | | 2,184 | 127,164 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 614 | 58,394 | 95 | 448 | 51,990 | 115 | 632 | 73,095 | 116 | 548 | 56,425 | 103 | 854 | 74,983 |
| VIVAAEROBUS | 216 | 16,985 | 79 | | | | | | | | | | | |
| ORLANDO | 786 | 86,680 | 110 | 593 | 63,698 | 107 | 597 | 97,640 | 108 | 671 | 73,009 | 109 | 966 | 117,687 |
| VOLARIS | 47 | 6,154 | 131 | 65 | 8,297 | 128 | 206 | 24,560 | 121 | 193 | 21,340 | 111 | 244 | 30,253 |
| DELTA | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 739 | 80,526 | 109 | 528 | 55,401 | 105 | 701 | 72,680 | 104 | 478 | 51,666 | 108 | 722 | 87,434 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | |
| PALENQUE | | | | | | | | | | | | | 112 | 6,798 |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | 112 | 6,798 |
| PANAMA | 1,615 | 179,563 | 111 | 1,152 | 140,242 | 122 | 1,601 | 208,066 | 130 | 1,183 | 145,128 | 123 | 1,791 | 210,548 |
| COPA AIRLINES | 1,615 | 179,563 | 111 | 1,152 | 140,242 | 122 | 1,601 | 208,066 | 130 | 1,183 | 145,128 | 123 | 1,791 | 210,548 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | |
| PARIS | 999 | 264,216 | 264 | 584 | 152,945 | 262 | 622 | 228,200 | 278 | 577 | 169,094 | 293 | 861 | 241,014 |
| AIR FRANCE | 582 | 199,565 | 353 | 294 | 112,497 | 383 | 418 | 161,737 | 387 | 298 | 112,626 | 382 | 453 | 161,095 |
| GRUPO AEROMEXICO | 417 | 64,651 | 155 | 290 | 40,448 | 130 | 404 | 66,463 | 165 | 282 | 56,468 | 206 | 408 | 79,919 |

420 de 443

9

777



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA



| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| PHOENIX | 843 | 90,576 | 107 | 629 | 64,774 | 103 | 772 | 70,629 | 91 | 703 | 67,635 | 96 | 773 | 78,033 | 101 |
| VOLARIS | | | | | | | | | | 101 | 8,686 | 86 | 30 | 2,454 | 82 |
| US AIRWAYS | 843 | 90,576 | 107 | 629 | 64,774 | 103 | 772 | 70,629 | 91 | 602 | 58,949 | 98 | 743 | 75,579 | 102 |
| PIEDRAS NEGRAS | | | | | | | | | | 78 | 1,778 | 23 | 282 | 7,076 | 25 |
| AEROMAR | | | | | | | | | | 78 | 1,778 | 23 | 282 | 7,076 | 25 |
| POZA RICA | 2,231 | 45,282 | 20 | 1,508 | 29,412 | 20 | 2,243 | 41,604 | 19 | 1,362 | 24,298 | 18 | 1,961 | 38,407 | 20 |
| AEROMAR | 1,487 | 20,473 | 14 | 1,016 | 11,388 | 13 | 1,521 | 19,077 | 13 | 893 | 10,325 | 12 | 1,215 | 15,513 | 13 |
| GRUPO AEROMEXICO | 744 | 24,809 | 33 | 489 | 16,024 | 33 | 722 | 22,527 | 31 | 469 | 13,973 | 30 | 746 | 22,894 | 31 |
| PUERTO ESCONDIDO | 771 | 34,225 | 44 | 686 | 36,257 | 56 | 866 | 57,433 | 66 | 743 | 46,259 | 62 | 1,360 | 79,969 | 59 |
| AEROMAR | 572 | 10,930 | 19 | 449 | 8,954 | 20 | 375 | 5,691 | 15 | 428 | 9,536 | 22 | 594 | 11,230 | 19 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIVAEROBUS | 199 | 25,295 | 117 | 237 | 29,303 | 124 | 491 | 51,642 | 105 | 305 | 16,723 | 120 | 621 | 59,557 | 96 |
| PUERTO VALLARTA | 3,107 | 262,159 | 84 | 2,126 | 184,583 | 87 | 3,194 | 286,041 | 90 | 2,219 | 215,803 | 96 | 3,613 | 331,542 | 92 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | 210 | 25,584 | 122 | 229 | 25,017 | 109 | 364 | 41,724 | 115 | 243 | 27,508 | 113 | 476 | 52,230 | 110 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,868 | 117,690 | 63 | 1,175 | 81,402 | 69 | 1,769 | 126,032 | 71 | 1,288 | 115,723 | 90 | 1,835 | 153,350 | 84 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 833 | 96,303 | 116 | 617 | 67,421 | 109 | 853 | 96,912 | 114 | 624 | 63,764 | 102 | 978 | 96,327 | 98 |
| MAGNICHARTERS | 154 | 7,123 | 111 | 105 | 10,743 | 102 | 148 | 14,565 | 98 | 84 | 8,808 | 105 | 161 | 13,979 | 87 |
| VIVAEROBUS | 42 | 5,459 | 130 | | | | 60 | 6,808 | 113 | | | | 163 | 15,656 | 96 |
| PUNTA CANA | 59 | 4,838 | 82 | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 59 | 4,838 | 82 | | | | | | | | | | | | |
| QUERETARO | 309 | 6,528 | 21 | 434 | 10,429 | 24 | | | | | | | | | |
| AEROMAR | | | | | | | | | | | | | | | |

421 de 443



3
777
B



COMISION FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONOMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Versión Pública

0029119

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| SAN FRANCISCO | 1,257 | 132,789 | 106 | 873 | 92,305 | 106 | 1,461 | 156,913 | 107 | 1,136 | 130,127 | 115 | 1,880 | 185,684 | 111 |
| GRUPO AEROMEXICO | 420 | 43,184 | 103 | 296 | 32,192 | 111 | 641 | 64,263 | 100 | 583 | 67,878 | 114 | 847 | 89,082 | 105 |
| GRUPO MEXICANA | 837 | 89,605 | 107 | 583 | 69,113 | 104 | 820 | 92,650 | 113 | 541 | 62,249 | 115 | 833 | 96,602 | 116 |
| UNITED | | | | | | | | | | | | | | | |
| SAN JOSE | 1,268 | 117,541 | 93 | 865 | 95,166 | 110 | 1,237 | 135,897 | 110 | 806 | 83,473 | 104 | 1,112 | 116,821 | 105 |
| GRUPO AEROMEXICO | 631 | 54,950 | 87 | 390 | 32,564 | 109 | 427 | 45,872 | 107 | 285 | 35,508 | 125 | 427 | 53,464 | 125 |
| GRUPO MEXICANA | 222 | 19,204 | 87 | 270 | 29,623 | 110 | 433 | 48,289 | 112 | 274 | 28,203 | 103 | 383 | 39,420 | 103 |
| INTERJET | 415 | 43,387 | 105 | 295 | 32,781 | 111 | 377 | 41,736 | 111 | 247 | 19,762 | 80 | 302 | 23,937 | 79 |
| LACSA | | | | | | | | | | | | | | | |
| SAN JOSE DEL CABO | 2,526 | 242,986 | 96 | 1,606 | 149,782 | 93 | 2,436 | 242,188 | 104 | 1,363 | 155,534 | 114 | 2,110 | 226,486 | 107 |
| VOLARIS | 594 | 60,311 | 121 | 386 | 33,897 | 115 | 468 | 64,365 | 138 | 272 | 39,642 | 146 | 474 | 71,047 | 150 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,219 | 82,386 | 68 | 767 | 55,946 | 73 | 1,024 | 89,649 | 79 | 564 | 52,792 | 94 | 968 | 79,743 | 82 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 681 | 55,525 | 126 | 467 | 52,134 | 112 | 666 | 78,494 | 118 | 443 | 52,510 | 119 | 553 | 62,877 | 114 |
| MAGNICHARTERS | 122 | 14,261 | 117 | 86 | 8,795 | 102 | 118 | 12,395 | 105 | 84 | 10,599 | 29 | 115 | 12,819 | 111 |
| VIVA AEROLIN | | | | | | | 60 | 6,285 | 105 | | | | | | |
| SAN LUIS POTOSI | 3,055 | 82,587 | 27 | 1,899 | 52,361 | 28 | 2,766 | 81,995 | 30 | 1,912 | 59,916 | 31 | 3,501 | 112,321 | 32 |
| AEROMAR | 1,516 | 21,622 | 14 | 733 | 11,874 | 15 | 1,389 | 24,025 | 17 | 901 | 13,766 | 15 | 1,549 | 22,596 | 15 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,339 | 60,965 | 40 | 1,126 | 40,487 | 36 | 1,377 | 57,970 | 42 | 1,011 | 46,150 | 46 | 1,540 | 66,732 | 43 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | | | | | | | 412 | 22,993 | 56 |
| SAN PEDRO SULA | 421 | 14,835 | 35 | 285 | 10,902 | 38 | 419 | 22,246 | 43 | 294 | 15,987 | 54 | 411 | 21,461 | 52 |
| GRUPO AEROMEXICO | 421 | 14,835 | 35 | 285 | 10,902 | 38 | 419 | 22,246 | 43 | 294 | 15,987 | 54 | 411 | 21,461 | 52 |
| SAN SALVADOR | 919 | 64,691 | 70 | 626 | 45,964 | 73 | 845 | 63,686 | 75 | 843 | 62,720 | 74 | 1,229 | 91,422 | 74 |
| GRUPO AEROMEXICO | 333 | 18,528 | 33 | 288 | 14,539 | 50 | 421 | 21,190 | 50 | 300 | 18,505 | 50 | 415 | 25,308 | 61 |

423 de 443

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

3



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IFBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue**



| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO MEXICANA | 586 | 46,373 | 79 | 338 | 31,122 | 93 | 424 | 42,490 | 100 | 53 | 44,215 | 81 | 811 | 66,114 | 82 |
| TACA INTERNATIONAL AIRLINES, S.A. | | | | | | | | | | | | | | | |
| SANTA ANA | 338 | 32,655 | 97 | 575 | 58,553 | 102 | 770 | 76,457 | 99 | 530 | 46,758 | 88 | 524 | 56,932 | 109 |
| AIRTRAN AIRWAYS | 302 | 29,480 | 98 | 301 | 34,490 | 115 | 418 | 39,995 | 96 | 294 | 27,965 | 95 | 428 | 48,933 | 114 |
| INTERJET | 36 | 3,175 | 88 | 274 | 24,054 | 88 | 352 | 36,462 | 104 | 216 | 18,093 | 80 | 96 | 7,999 | 83 |
| SANTIAGO | 698 | 108,872 | 156 | 466 | 80,472 | 172 | 535 | 95,432 | 178 | 480 | 83,873 | 173 | 664 | 109,929 | 166 |
| GRUPO AEROMEXICO | 277 | 31,195 | 113 | 149 | 18,867 | 127 | 103 | 12,246 | 117 | 139 | 19,441 | 140 | 253 | 32,257 | 127 |
| LAM AIRLINES | 421 | 77,673 | 184 | 317 | 61,405 | 194 | 430 | 83,186 | 193 | 341 | 63,433 | 186 | 411 | 77,672 | 189 |
| SAO PAULO | 408 | 88,575 | 217 | 588 | 107,403 | 182 | 910 | 179,621 | 197 | 646 | 135,644 | 210 | 825 | 168,856 | 204 |
| GRUPO AEROMEXICO | 408 | 88,575 | 217 | 287 | 61,831 | 215 | 484 | 168,002 | 219 | 349 | 82,869 | 235 | 400 | 91,479 | 229 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| TAM AIRLINES (TAM LINEAS AEREAS) | | | | 301 | 43,472 | 151 | 426 | 73,619 | 173 | 297 | 53,635 | 181 | 428 | 73,377 | 181 |
| SEATTLE | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | | | | | | | | | | | | | | | |
| TAMPICO | 3,109 | 225,930 | 73 | 2,056 | 146,432 | 71 | 2,715 | 213,649 | 79 | 1,993 | 151,078 | 76 | 3,106 | 214,049 | 69 |
| AEROMAR | 44 | 558 | 13 | | | | | | | | | | | | |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLARIS | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,830 | 80,158 | 44 | 1,253 | 54,327 | 43 | 1,672 | 87,092 | 52 | 1,263 | 69,986 | 55 | 1,837 | 96,983 | 53 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 1,035 | 122,179 | 118 | 741 | 84,432 | 114 | 1,043 | 126,557 | 121 | 730 | 81,992 | 114 | 1,231 | 114,939 | 93 |
| VIVAIROHIS | 200 | 23,995 | 115 | 62 | 7,673 | 124 | | | | | | | | | |
| TAPACHULA | 1,182 | 80,241 | 68 | 786 | 57,258 | 73 | 1,249 | 83,336 | 67 | 904 | 72,609 | 73 | 1,212 | 87,220 | 72 |
| AVIACA | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,182 | 80,241 | 68 | 786 | 57,258 | 73 | 1,249 | 83,336 | 67 | 904 | 72,609 | 73 | 1,212 | 87,220 | 72 |

424 de 443





COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

**Expediente IEBC-001-2015
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de
aterrizaje y/o despegue**

Versión Pública

0029123

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-------|---------|-----|-------|--------|-----|-------|---------|-----|-------|--------|-----|-------|---------|-----|
| GRUPO AEROMEXICO | 319 | 26,128 | 82 | 289 | 22,864 | 79 | 423 | 37,158 | 88 | 297 | 27,399 | 92 | 396 | 39,251 | 99 |
| UNITED | 334 | 32,823 | 98 | 253 | 24,846 | 98 | 378 | 39,201 | 104 | 233 | 22,880 | 99 | 363 | 37,098 | 102 |
| ZACATECAS | 1,460 | 61,263 | 42 | 888 | 31,970 | 36 | 1,324 | 59,431 | 45 | 1,056 | 41,592 | 39 | 1,478 | 68,945 | 47 |
| AEROMAR | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOLEARIS | | | | | | | | | | | | | | | |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,460 | 61,263 | 42 | 888 | 31,970 | 36 | 1,356 | 51,817 | 45 | 799 | 32,252 | 40 | 1,159 | 52,901 | 46 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | | | | | | | 168 | 7,614 | 45 | 257 | 9,340 | 36 | 319 | 16,044 | 50 |
| ZIHUATANEJO | 2,132 | 113,219 | 53 | 1,399 | 81,776 | 58 | 1,523 | 105,649 | 69 | 1,191 | 83,022 | 70 | 1,801 | 113,805 | 63 |
| AEROMAR | 133 | 1,767 | 13 | 121 | 2,229 | 18 | 111 | 2,497 | 22 | 96 | 2,456 | 26 | 179 | 3,313 | 19 |
| GRUPO AEROMEXICO | 1,420 | 51,697 | 36 | 853 | 34,988 | 41 | 887 | 42,672 | 48 | 767 | 39,212 | 55 | 941 | 48,718 | 52 |
| GRUPO MEXICANA | | | | | | | | | | | | | | | |
| INTERJET | 423 | 45,301 | 107 | 521 | 34,751 | 108 | 425 | 50,749 | 119 | 313 | 34,697 | 111 | 568 | 52,315 | 92 |
| MAGNICHARTERS | 156 | 15,054 | 97 | 164 | 9,817 | 94 | 160 | 9,731 | 97 | 75 | 9,657 | 89 | 113 | 9,259 | 82 |

427 de 443



3



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

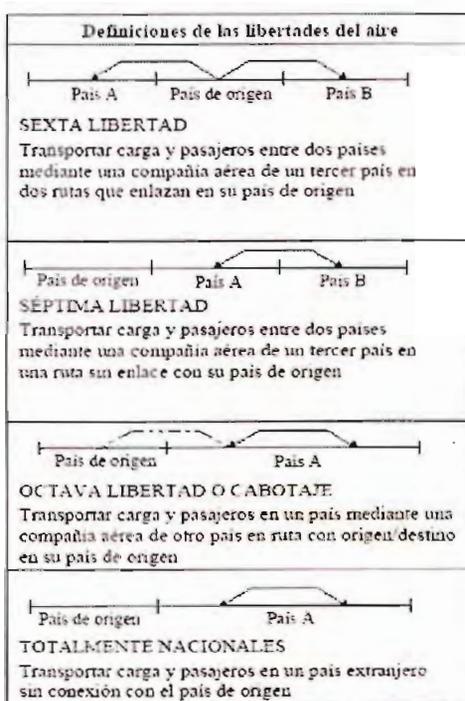
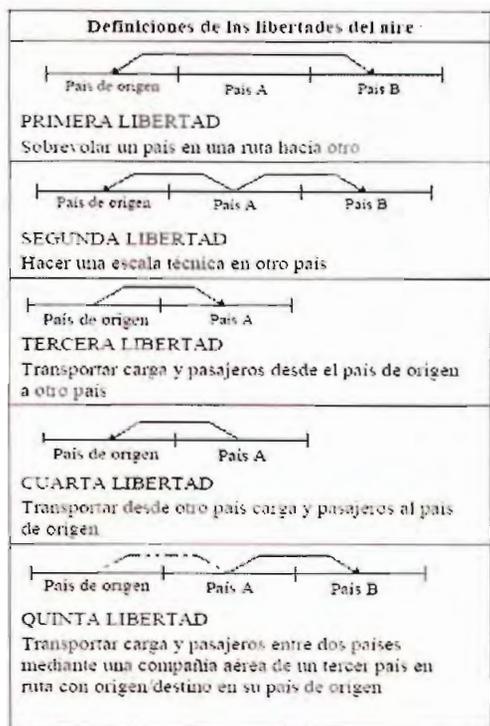
Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue

Anexo 2 (Libertades del Aire)

En materia de aviación civil internacional, los tratados internacionales que regulan el uso del espacio aéreo y sus correspondientes derechos de tránsito que son pertinentes para la presente investigación son: i) el Convenio de Aviación Civil Internacional de mil novecientos cuarenta y cuatro (CONVENIO DE CHICAGO) ¹⁰²¹ y ii) los tratados bilaterales entre Estados.

En el CONVENIO DE CHICAGO se reconoce la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo dentro sobre su territorio. Asimismo, en virtud de este tratado internacional se crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual tiene como objeto desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

Es importante señalar que existen nueve libertades aéreas a nivel internacional, las cuales se describen a continuación:



Handwritten marks: a horizontal line, a curved line, and a checkmark.

Handwritten marks: a dollar sign (\$) and a stylized signature.

1022

¹⁰²¹ Ratificado por el Senado de la República el treinta y uno de diciembre de mil novecientos cuarenta y cinco y publicado en el DOF el doce de septiembre de mil novecientos cuarenta y seis.

¹⁰²² Folios 0027694 y 0027695 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

El CONVENIO DE CHICAGO tiene varios anexos, de los cuales destaca el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional¹⁰²³. La sección I, del artículo I, del Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, reconoce las primeras cinco libertades del aire, respecto a servicios de transporte aéreo regular internacional:

“Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes libertades del aire, respecto a servicios aéreos internacionales sujetos a itinerario fijo:

- (1) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;*
- (2) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales;*
- (3) El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;*
- (4) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;*
- (5) El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquiera (sic) otro Estado participante, y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.”¹⁰²⁴*

El CONVENIO DE CHICAGO estipula que la operación de los servicios aéreos internacionales regulares nacionales de un Estado contratante, queda sometida a las autorizaciones y/o permisos que otorgue el otro Estado contratante.¹⁰²⁵ Dichas autorizaciones se otorgan, según lo manifestado por la SECRETARÍA, a través de un “Convenio, Memorándum de Entendimiento o Acta Final”.¹⁰²⁶

El CONVENIO DE CHICAGO y los tratados bilaterales que ha celebrado México han permitido el acceso de aerolíneas extranjeras a aeropuertos mexicanos como el AEROPUERTO y el acceso de aerolíneas nacionales a aeropuertos extranjeros.

Al respecto, es importante destacar que la SECRETARÍA manifestó que “de 47 países con los que se tiene convenio bilateral, sólo con 24 se tienen acordadas 5^{as} libertades (...)” para el transporte aéreo regular internacional de pasajeros.¹⁰²⁷ Adicionalmente, señaló que “no hay nuevos convenios

¹⁰²³ El Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional fue celebrado por el Ejecutivo Federal del Estado Mexicano el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, al igual que el CONVENIO DE CHICAGO, sin embargo, este Convenio no fue ratificado por el Senado de la República; consecuentemente no se publicó en el DOF. Aun cuando el Convenio no fue ratificado, diversos criterios considerados en el mismo han sido considerados por México como una especie de modelo para la celebración de sus convenios bilaterales sobre derechos de tránsito aéreo.

¹⁰²⁴ Folio 0027703 del EXPEDIENTE.

¹⁰²⁵ Artículo 6 del CONVENIO DE CHICAGO.

¹⁰²⁶ Folio 0023832 del EXPEDIENTE.

¹⁰²⁷ Folio 0023832 del EXPEDIENTE.



0029126

Versión Pública



Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

*por celebrar que contengan derechos de tráfico de 5ª libertad, ni para ampliar el número de
aerolíneas designadas por par de ciudades".¹⁰²⁸*

[ESPACIO SIN TEXTO]





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Anexo 3 (Procesamiento estadístico)

El presente Anexo tiene como objetivo principal explicar la metodología empleada para la conformación de la Base de datos denominada "BASE MAESTRA", debido a que se trata de una base que fue generada a partir de diversa información que obra en el EXPEDIENTE, por lo que no se desprende de manera directa de una actuación que en específico se hubiere generado durante la integración del mismo, sino de varias.

En primer lugar, derivado de sus facultades legales y de la necesidad de allegarse de información sobre el MERCADO INVESTIGADO, la AUTORIDAD INVESTIGADORA de esta COMISIÓN solicitó al AICM, mediante Oficio No. COFECE-AI-DGMR-2015-023¹⁰²⁹ de fecha quince de abril de dos mil quince, proporcionara entre otras cosas, información relativa a los "Horarios asignados en el AICM", así como a los "Horarios Efectivamente Utilizados en el AICM" durante el periodo del primero de enero de dos mil nueve al treinta y uno de diciembre de dos mil catorce; refiriéndose a horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO.

En virtud de lo anterior, el AICM proporcionó la información solicitada mediante Oficio No. OF/DGAI-GC1/535/2015¹⁰³⁰ y Oficio núm. OF/DGAI-GC1/963/2015¹⁰³¹, de fechas seis de mayo de dos mil quince y diez de julio de dos mil quince, respectivamente. Como resultado, esta COMISIÓN obtuvo un total de seis archivos **relativos a los horarios asignados y veinticuatro** archivos sobre los horarios efectivamente utilizados **para aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO**¹⁰³².

Al respecto, cabe señalar que la información presentada contiene datos sobre diversas variables, tales como: aerolínea a la que se le asignó o que utilizó el horario; número de vuelo; si se trata de una llegada o de una salida; fecha del horario asignado y fecha en que se utilizó efectivamente el horario; fecha de su solicitud; fecha de asignación; siglas IATA del aeropuerto de origen, destino o escala; tipo de vuelo, entre otros.

Como se desprende del EXPEDIENTE, las bases de datos y la información de las variables señaladas en este Anexo, constan en diversos archivos e incluso en distintos formatos. Por lo tanto, en el DICTAMEN se consideró oportuno conformar una base de datos única, que con fines prácticos permitiera generar estadística consistente y útil para explicar y comprender el funcionamiento actual del MERCADO INVESTIGADO.

¹⁰²⁹ Folio 0003479 del EXPEDIENTE.

¹⁰³⁰ Folio 0008544 del EXPEDIENTE.

¹⁰³¹ Folio 0021769 del EXPEDIENTE.

¹⁰³² Los diversos archivos obran en los folios 0008832, 0016742 y 0021773 del EXPEDIENTE.





Siguiendo la idea anterior, se procedió a construir la "BASE MAESTRA", de conformidad con la metodología siguiente:

Compilación de información

Primero se llevó a cabo un ejercicio de homologación de la denominación de las variables contenidas en los diversos documentos, para posteriormente estar en posibilidad de proceder a la integración de la información proporcionada por el AICM.

Como resultado, se generaron dos bases de datos. Por un lado, se creó la "BASE A" que incorpora toda la información procedente de los seis archivos sobre los horarios de aterrizaje y despegue en el AEROPUERTO asignados en el periodo de interés. Por otro lado, se conformó la "BASE U" que incluye el cúmulo de variables y de información sobre los horarios mencionados que efectivamente fueron utilizados, aportados en los veinticuatro archivos correspondientes.

Generación de la "BASE MAESTRA"

FASE 1

Una vez que se contó con la "BASE A" y la "BASE U", se excluyeron los registros carentes de información completa en la "BASE A", que se consideraron como asignados pero no operados, así como los registros que dentro de cada base tenían información duplicada considerando todas las variables.

Posteriormente se definió el "criterio 1" como la presencia de dos observaciones, una de cada base, con contenido idéntico para las variables siguientes:

- Llegada o salida
- Aerolínea
- Aeronave
- Número de vuelo
- Fecha

Una vez definido lo anterior, se llevó cabo un ejercicio de correspondencia, es decir, de intersección, entre la "BASE A" y la "BASE U", considerando el "criterio 1", como se ilustra a continuación:



Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| BASE A | BASE MAESTRA | BASE U |
|--|-----------------|--|
| <i>Correspondencia</i> | | |
| <i>respecto al</i> | | |
| <i>Criterio 1</i> | | |
| <i>Duplicados o sin correspondencia Fase 1</i> | | <i>Duplicados o sin correspondencia Fase 1</i> |

Como resultado se obtuvo un primer segmento de la "BASE MAESTRA", que permite observar de manera conjunta los horarios que fueron asignados a determinada aerolínea, así como la información relativa a la operación del mismo. No obstante, cabe mencionar que un porcentaje de los vuelos asignados no obtuvo una observación correspondiente en la "BASE U" en esta primera fase, ya sea por ser una observación repetida bajo el criterio 1 en su respectiva base, o bien por no tener una observación correspondiente en la otra base bajo el mismo criterio. A esto último se buscó dar solución en la fase 2.

Fase 2

Para continuar, se repitió el ejercicio de correspondencia, esta vez entre las observaciones sin coincidencia de la fase 1 de la "BASE A" y los de la "BASE U". Esto considerando un "criterio 2", consistente en determinar en dos observaciones, una de cada base, el contenido idéntico respecto a cada una de las variables siguientes:

- Llegada o salida
- Aerolínea
- Número de vuelo
- Fecha

Nótese que se trata de un criterio más flexible que el utilizado en la primera fase, ya que excluye a la variable "Aeronave". Lo anterior, en virtud de que se consideró que es la variable que puede generar falta de correspondencia entre ambas bases, toda vez que no necesariamente la aeronave



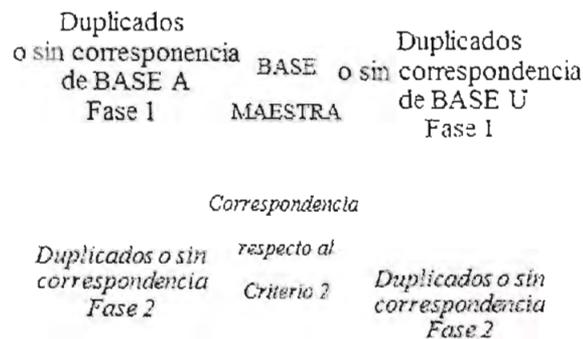


Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

para la que fue solicitado y asignado un horario de despegue o aterrizaje es el que efectivamente opera el vuelo del horario correspondiente.



Una vez realizado lo anterior, se obtuvo como resultado un segundo bloque de observaciones correspondientes y dos bloques residuales, uno de cada base, de aquellas observaciones que no obtuvieron una observación idéntica en la otra, respecto a llegada o salida, aerolínea, número de vuelo y fecha.

Integración

Por último, se integró formalmente la "BASE MAESTRA", a partir de la compilación de los siguientes segmentos:

- A. Observaciones coincidentes con base en el criterio 1, obtenidas en la fase 1.
- B. Observaciones coincidentes con base en el criterio 2, obtenidas en la fase 2.
- C. **Remanentes de la fase 2**, consistentes en las observaciones de la "BASE A" y de la "BASE U" que se encuentran duplicadas o que no tuvieron una observación coincidente en la otra base:
- D. Por último, las observaciones sin información completa, considerados como horarios asignados pero no operados; **así como las** que desde un principio se detectaron como duplicadas para todas las variables dentro de cada base.

[ESPACIO SIN TEXTO]





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Anexo 4 (Alternativas a las Medidas Correctivas Propuestas)

Requisito de mínima restricción de las medidas correctivas

El artículo 12 de las DISPOSICIONES establece:

“ARTÍCULO 12. Cuando el Pleno de la Comisión pretenda aplicar medidas correctivas o aceptar las medidas propuestas en términos del artículo 94 de la Ley, debe justificar:

*I. Que la medida elimina los problemas de competencia relacionados con la existencia de Barreras a la Competencia y la Libre Concurrencia o las condiciones del acceso al insumo esencial; y
[Requisito de efectividad]*

*II. Que la medida alcanza los fines de forma menos gravosa o restrictiva hacia el Agente Económico al que se le pudieran imponer las medidas, dentro de las alternativas que se deriven del expediente.
[Requisito de mínima restricción]*

La Autoridad Investigadora, al proponer medidas correctivas en el dictamen preliminar conforme al artículo 94, fracción III de la Ley, debe elaborar la justificación correspondiente en términos de lo establecido en las fracciones anteriores. [Énfasis añadido].”

En este sentido y a fin de proponer las medidas correctivas que resulten menos gravosas hacia el Agente Económico, esta AUTORIDAD INVESTIGADORA hizo una revisión de las diferentes prácticas internacionales con el fin de seleccionar la menos restrictivas para los participantes en el MERCADO INVESTIGADO, para complementar el análisis del requisito de mínima restricción realizado en la **Sección XI.6.2.**

i. Resumen de alternativas valoradas en relación a medidas que aumentan la disponibilidad de la información y establecen criterios para que el acceso al INSUMO ESENCIAL fomente la competencia entre los TRANSPORTISTAS AÉREOS (Bloque 1)

La AUTORIDAD INVESTIGADORA analizó los distintos mecanismos para la asignación y el monitoreo del uso de los horarios de aterrizaje y despegue que utilizan los aeropuertos internacionales en condiciones de saturación. Si bien los modelos varían entre países, los mecanismos más relevantes a nivel internacional resaltan la importancia de contar con un coordinador independiente en el aeropuerto lo cual se consideró relevante para la elaboración de las medidas correctivas en el DICTAMEN.¹⁰³³





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

En particular se revisaron las DIRECTRICES¹⁰³⁴, el REGLAMENTO EUROPEO¹⁰³⁵, el Comité de Cumplimiento australiano¹⁰³⁶ y el coordinador de los aeropuertos en Reino Unido, *Airport Coordination Limited*¹⁰³⁷.

En el caso de las DIRECTRICES resaltan los atributos con los que debe contar el encargado de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en los aeropuertos en condiciones de saturación. En particular, destaca la importancia de un coordinador independiente para asignar los horarios de aterrizaje y despegue de manera imparcial, transparente y no discriminatoria¹⁰³⁸. Es también marcada la importancia que otorgan las DIRECTRICES a transparentar el proceso de asignación de horarios, haciendo accesible la información y los parámetros utilizados para asignarlos. Asimismo, este coordinador independiente es encargado de supervisar las cancelaciones y la utilización de *slots*¹⁰³⁹ prevista o real para identificar cualquier posible uso indebido de *slots*.

En particular, la sección 5.5 de las DIRECTRICES¹⁰⁴⁰ establece que el coordinador independiente debe: **i)** Asignar los horarios de conformidad con los criterios sobre prioridades previamente establecidos así como de las normas y reglamentos locales; **ii)** Poner a disposición de las partes interesadas información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables, las normas y reglamentos locales, así como sobre cualquier otro criterio empleado en la asignación de *slots* antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales; **iii)** Poner a disposición de las compañías aéreas, las listas de *slots* asignados, los *slots* restantes disponibles y los motivos por los que no se asignaron tal y como se solicitó; **iv)** Supervisar las cancelaciones realizadas y cualquier no utilización de *slots* con el fin de aplicar la norma "Úselo o piérdalo"; **v)** Supervisar la utilización de *slots* para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado de *slots*: entre otros.

En relación al REGLAMENTO EUROPEO, se identificaron en el artículo 4¹⁰⁴¹ las características que debe cubrir la entidad encargada de asignar horarios: **i)** Que ejerza sus funciones de forma independiente, imparcial, no discriminatoria y transparente; **ii)** Que se encuentre separado funcionalmente de cualquier parte individual interesada y que cuente con un sistema de financiamiento que garantice su independencia; **iii)** Que será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias; **iv)** Que supervisará el cumplimiento dentro de las franjas horarias que asignados; **v)** Que presente un informe anual de actividades a los Estados miembros interesados y a la COMISIÓN: entre otros.

¹⁰³⁴ Folios 0028535 al 0028596 del EXPEDIENTE.

¹⁰³⁵ Folios 0028239 al 0028254 del EXPEDIENTE.

¹⁰³⁶ Folio 0028057 del EXPEDIENTE.

¹⁰³⁷ Folio 0028139 del EXPEDIENTE.

¹⁰³⁸ Folio 0000329 del EXPEDIENTE.

¹⁰³⁹ Nombre reconocido internacionalmente para los horarios de aterrizaje y/o despegue.

¹⁰⁴⁰ Folios 0028558 al 0028560 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁴¹ Folios 002844 y 0028245 del EXPEDIENTE.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

En este sentido, se puede observar que el coordinador en el REGLAMENTO EUROPEO¹⁰⁴² cumple con funciones similares a la figura establecida en las DIRECTRICES, preponderantemente asignación de franjas horarias y la supervisión del cumplimiento de las mismas, con autonomía técnica y funcional.

En Australia, el coordinador *Airport Co-ordination Australia Pty Ltd*¹⁰⁴³ es el responsable de la administración y la gestión de slots incluyendo su asignación, monitoreo, la elaboración de informes y acuerdos respecto de los mismos, así como las finanzas relacionadas. El proceso de asignación de slots es similar del que se aplica en Europa y está alineado a las DIRECTRICES.

Además del proceso de asignación de *slots*, en Australia hay un mecanismo de supervisión de cumplimiento e infracción donde el administrador ofrece datos de rendimiento al coordinador del sector, el cual evaluará la información y emitirá un informe al Comité de Cumplimiento. Este determinará si una infracción ha tenido lugar y de ser así, aplicará la sanción correspondiente al responsable del *slot*.

El Comité de Cumplimiento se reúne cuatro veces cada año con el objetivo de determinar si existen movimientos que se consideren como *off-slot*¹⁰⁴⁴, operaciones realizadas fuera del horario de aterrizaje y despegue, y *no-slot*¹⁰⁴⁵, operaciones realizadas sin contar con un horario de aterrizaje y despegue asignado, a lo largo de una temporada; estas reuniones se llevan a cabo una vez durante cada temporada y al finalizar cada temporada.

En Reino Unido, el *Airport Coordination Limited* es una compañía independiente que provee una amplia variedad de servicios a la industria aeronáutica. Este coordinador es responsable de la asignación de *slots*, administración de horarios y recopilación de información de veintiocho aeropuertos en Reino Unido, cuatro en Nueva Zelanda y dos en Emiratos Árabes Unidos.¹⁰⁴⁶ Es importante resaltar que esta compañía es propiedad de ocho aerolíneas que operan en esa región.

Considerando que la figura del administrador aeroportuario y el COH, ya se encuentran contempladas en la normatividad mexicana, pero no han tenido como resultado la eliminación de los efectos anticompetitivos en la asignación de horarios, dentro de las alternativas contempladas la AUTORIDAD INVESTIGADORA otorgó particular importancia a la independencia de la figura encargada de asignar horarios. Es por ello que una compañía como la existente en Reino Unido se descartó por los posibles conflictos de interés al ser propiedad de las aerolíneas. Asimismo, un comité que cumpliera con funciones similares al COH pero no tuviera la oportunidad de incidir directamente en la asignación de horarios también fue descartado por no haber otorgado los resultados esperados.

¹⁰⁴² Folios 0028244 al 0028246 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁴³ Folios 0028227 y 0028228 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁴⁴ Folio 0028116 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁴⁵ Folio 0028115 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁴⁶ Folio 0028139 del EXPEDIENTE.





En el Bloque I, descrito en el *Capítulo XI* también se definieron los criterios de utilización de los horarios de aterrizaje y despegue, que incorporan los criterios que tendrían que cumplirse para que se considerara un horario como efectivamente utilizado y aquellos para señalar que se incurrió en uso indebido de un horario de aterrizaje y despegue. Al respecto, se presentan a continuación los principales criterios de utilización efectiva y uso indebido que se aplican en otras jurisdicciones:

| País | Parámetros del criterio de no utilización | Uso indebido |
|-------------|---|--|
| Reino Unido | La utilización de slots en este país incluye tanto el no usar los <i>slots</i> asignados por el coordinador como realizar una operación sin contar con un <i>slot</i> asignado. ¹⁰⁴⁷ | <p>Un transportista aéreo no deberá repetida e intencionalmente¹⁰⁴⁸:</p> <p>Operar una franja horaria a un tiempo significativamente diferente al asignado.</p> <p>Operar un horario <i>ad hoc</i> a un tiempo significativamente distinto del slot asignado.</p> <p>El uso de un horario de aterrizaje y despegue diferente al uso señalado al momento de la asignación que perjudique al aeropuerto o al tráfico aéreo, por ejemplo operar una aeronave más grande de la programada en un aeropuerto con restricciones al respecto.</p> <p>Operar un servicio aéreo sin slot.</p> <p>No operar un slot asignado por el coordinador sin cancelarlo en tiempo causando con ello un perjuicio al aeropuerto y al tráfico aéreo.</p> <p>Nota: La palabra "repetida" se entiende como que sucedió cuando menos una vez en los seis meses anteriores.</p> |
| DIRECTRICES | Cuando se calcule la utilización del 80% de una serie de <i>slots</i> , los slots no utilizados se considerarán como | Se considera como uso indebido cuando: una compañía aérea no tenga un <i>slot</i> asignado antes de operar. |

¹⁰⁴⁷ Folios 0028196 al 0028207 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁴⁸ Folios 0028196 al 0028207 del EXPEDIENTE.



**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

| | | |
|---------------------------|--|--|
| | <p>utilizados si la no utilización está justificada y esto se notificó al coordinador.¹⁰⁴⁹</p> | <p>Las compañías aéreas no deberán intencionadamente operar servicios a una hora muy distinta, ni usar slots de forma que difiera mucho respecto de la asignada por el coordinador</p> <p>Conservar slots que la compañía aérea no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta.</p> <p>Conservar slots para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves.</p> <p>Solicitar nuevos slots que no tenga previsto operar o slots para una operación distinta a la operación indicada, con la intención de obtener prioridad.¹⁰⁵⁰</p> |
| <p>REGLAMENTO EUROPEO</p> | <p>Se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización al 80 %, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el FONDO DE RESERVA, salvo que se demuestre que no se han utilizado por alguna atenuante establecida en el REGLAMENTO EUROPEO.</p> <p>Otra particularidad respecto de la utilización de horarios de aterrizaje y despegue en este ordenamiento es que si, transcurrido un período equivalente al 20 % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al FONDO DE RESERVA para el resto del período de programación.¹⁰⁵¹</p> | <p>Se considera uso indebido cuando las compañías aéreas de forma repetida e intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, causando perjuicio a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo.¹⁰⁵²</p> |

¹⁰⁴⁹ Folio 0028573 del EXPEDIENTE.
¹⁰⁵⁰ Folios 0028575 al 0028576 del EXPEDIENTE.
¹⁰⁵¹ Folios 0028249 y 0028250 del EXPEDIENTE.
¹⁰⁵² Folio 0028251 del EXPEDIENTE.





Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

En este sentido es posible observar como los criterios de utilización y uso indebido son similares en las jurisdicciones referidas. Un ejemplo diferente es el caso de Estados Unidos donde aplican criterios diversos dependiendo del aeropuerto saturado en cuestión, pero buscando que se aumente el número de operaciones en un día y dentro de un marco que procure la competencia en el sector entre otros criterios.

ii. Resumen de alternativas valoradas en relación a medidas para la creación, conformación y mantenimiento de un Fondo de Reserva de horarios que facilite la entrada y disminuya la concentración en el Mercado Investigado (Bloque 2)

Para poder analizar las alternativas valoradas en relación con el FONDO DE RESERVA y las posibilidades de implementar dichas alternativas, primero se analizará la definición de *slot*, tanto en el marco regulatorio nacional como en la experiencia internacional, y las implicaciones de dicha definición. Lo anterior puesto que la conformación del FONDO DE RESERVA, como ya se explicó en el *Capítulo XI* implica la recuperación de los horarios de aterrizaje y despegue que no fueron utilizados o aquellos que incurrieron en un uso indebido. Un *slot* es normalmente reconocido en el mundo como el derecho a despegar o aterrizar en un aeropuerto durante un periodo específico de tiempo. Sin embargo la definición de esta figura no es unívoca en el mundo y existen diferentes concepciones de la misma.

En el marco de un número limitado de operaciones disponibles por periodo de tiempo surge la necesidad de que se asignen los turnos necesarios para que las aerolíneas utilicen la infraestructura, despeguen y/o aterricen en un aeropuerto, realicen maniobras y organicen su operación.¹⁰⁵³ Con ello, aparece el concepto asociado a los horarios para el despegue y aterrizaje de aeronaves o *slots*, como un derecho a la utilización de infraestructura aeroportuaria, que constituye un insumo necesario para la provisión de los servicios de transporte aéreo de pasajeros:

*"Un horario de aterrizaje y despegue debe entenderse como el momento específico para que una aeronave pueda realizar las maniobras necesarias para el aterrizaje y despegue, así como recibir los servicios aeroportuarios y complementarios indispensables para realizar dichas maniobras."*¹⁰⁵⁴

De igual forma los *slots* han sido entendidos como la licencia o derecho a utilizar un espacio aéreo específico, propiedad del Estado, durante un periodo de tiempo predeterminado y bien definido, o bien el derecho de utilizar elementos de infraestructura del Estado durante un lapso de tiempo determinado. Los horarios de aterrizaje y despegue también se han definido como un servicio

¹⁰⁵³ Comisión Federal de Competencia Económica. Resolución para el Expediente número DE-O11-2010. Doce de diciembre de dos mil doce. Pág. 12

¹⁰⁵⁴ Comisión Federal de Competencia Económica. Resolución para el Expediente número DE-O11-2010. Doce de diciembre de dos mil doce. Pág. 12.





**Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar**

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

económico privado, en contraposición a definirlo solamente como una instalación. Sin embargo un servicio puede ser solamente el uso de una instalación.¹⁰⁵⁵

En México la legislación sectorial no identifica a los horarios de aterrizaje y despegue como un servicio aeroportuario¹⁰⁵⁶ y tampoco contempla su asignación como un derecho de utilización de naturaleza económica. El problema de la falta de una definición clara de *slots* no solamente se ha suscitado en México.

En Estados Unidos se define *slot* como una reservación para que se realice una operación de aterrizaje o despegue por una aeronave dentro de la transportación aérea. Esta definición implica que un horario de aterrizaje o despegue solo está asociado con el uso de la pista y ninguna otra infraestructura, tampoco involucra ningún derecho de propiedad respecto del horario de aterrizaje o despegue dado al usuario, solo el uso de la infraestructura. En este país la *Federal Aviation Administration* señala que es la dueña de todos los horarios de aterrizaje y despegue en los aeropuertos que cuentan con fondos del gobierno federal.

En el REGLAMENTO EUROPEO el artículo 2 define horario de aterrizaje y despegue como el permiso dado por un coordinador de conformidad con los criterios establecidos en el REGLAMENTO EUROPEO para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas.¹⁰⁵⁷ Otras puntualizaciones hechas al respecto son las encontradas en los artículos 8 y 10 del mismo ordenamiento¹⁰⁵⁸. Las franjas se asignarán, partiendo del FONDO DE RESERVA de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el periodo de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este periodo, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias. Es a partir de la devolución al fondo de franjas horarias que, si el usuario del horario de aterrizaje y despegue puede demostrar, a satisfacción del coordinador, que la ha utilizado, según lo autorizado por éste, como mínimo el 80 % del tiempo durante el periodo de programación para el que ha sido asignada, dicho usuario puede solicitar la misma franja horaria nuevamente.

A partir de las diferentes definiciones de *slot* es posible concebir distintas maneras de conformar el FONDO DE RESERVA. En el caso del REGLAMENTO EUROPEO el fondo de horarios de aterrizaje y despegue se compone de todos los horarios disponibles, pues los *slots* asignados regresan al fondo

¹⁰⁵⁵ Para consultar definiciones de horario de aterrizaje y despegue o *slot* ver por ejemplo folios 0028058, 0028059, 0028175, 0028199 y 0028241 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁵⁶ "En efecto la LA y el RLA señalan claramente cuáles son los servicios que prestan los aeródromos civiles, como es el caso del AICM; en particular, el artículo 48 de la LA clasifica los servicios en aeroportuarios, complementarios y comerciales mientras que en los artículos 5593 y 5694 del RLA se presenta un listado específico de esos servicios, sin que dentro de éstos se comprenda el supuesto servicio de asignación de horarios de aterrizaje y despegue por parte del Administrador aeroportuario". Comisión Federal de Competencia Económica. Resolución para el Expediente número DE-O11-2010. Doce de diciembre de dos mil doce. P. 42.

¹⁰⁵⁷ Folio 0028241 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁵⁸ Folios 00028249 y 0028250 al 0028252 del EXPEDIENTE.





independientemente al comportamiento del usuario y solo pueden ser solicitados nuevamente por el mismo TRANSPORTISTA AÉREO si dicho TRANSPORTISTA AÉREO cumplió con las pautas establecidas.

iii. Resumen de alternativas valoradas en relación a medidas para la asignación de los horarios que conformen el fondo de reserva que facilite la entrada y disminuya la concentración en el mercado investigado (Bloque 3).

En lo que toca al mercado secundario algunas posibles alternativas que se encontraron en otras jurisdicciones como medida remedial a la congestión y restricción a la entrada son:

Europa

La regulación ni permite ni prohíbe explícitamente la compra/venta de *slots*, no obstante, en dos mil ocho, la Comisión Europea anunció que no tenía la intención de infraccionar a los Estados miembros que permitieran un mercado secundario de *slots*, mientras se llevaran a cabo con transparencia. La legislación, sin embargo si permite la transferencia e intercambio de *slots*. Dichas transferencias e intercambios tendrán que notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. Existen limitantes a las transferencias e intercambios entre líneas aéreas que principalmente conciernen a los *slots* otorgados a nuevos entrantes y las franjas horarias de horario saturado a horario no saturado.¹⁰⁵⁹

En Estados Unidos la *Federal Aviation Administration* presentó la iniciativa "*Slot Management and Transparency for LaGuardia Airport, John F. Kennedy International Airport, and Newark Liberty International Airport*"¹⁰⁶⁰ donde proponía, entre otras cosas, un mecanismo híbrido que buscaba crear un tipo de mercado secundario. En ese documento propuso cinco alternativas para los mercados secundarios que podrían permitir a las aerolíneas comprar, vender, arrendar o intercambiar *slots*. En este sentido, el *Department of Transportation* propuso también revisar ciertas transacciones de horarios de aterrizaje y despegue debido a los efectos anticompetitivos que pudiesen representar, así como los posibles daños al interés público. Las cinco alternativas variaban de la siguiente manera¹⁰⁶¹:

Alternativa 1: No requería dar un aviso público previo.

Alternativa 2: la *Federal Aviation Administration* publica un boletín de aviso de compra, venta, arrendamiento e intercambio. Posterior a dicho aviso ocurren las ofertas y negociaciones entre el vendedor y los postores.

Alternativa 3: la *Federal Aviation Administration* publica un boletín de aviso de compra, venta, arrendamiento e intercambio. Están permitidas las negociaciones antes del aviso público; posteriormente ocurren las ofertas y negociaciones entre el vendedor y los postores.

¹⁰⁵⁹ Folio 0028249 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁶⁰ Folios 0028289 al 0028322 del EXPEDIENTE.

¹⁰⁶¹ Folio 0028292 del EXPEDIENTE.





Versión Pública

Autoridad Investigadora
Dictamen Preliminar

Expediente IEBC-001-2015

*Provisión de servicios de transporte aéreo que utilizan el
AEROPUERTO para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue*

Alternativa 4: la *Federal Aviation Administration* publica un boletín de aviso de compra, venta, arrendamiento e intercambio. Las ofertas se publican en la plataforma diseñada para ello.

Alternativa 5: la *Federal Aviation Administration* publica un boletín de aviso de compra, venta, arrendamiento e intercambio sin identificar al oferente. Ofertas en efectivo se publican en la plataforma diseñada para ello sin dar a conocer la identidad de los postores; el vendedor deberá aceptar al postor más alto.

En todos los casos, la petición dirigida a la *Federal Aviation Administration* deberá contener los términos de la transacción. Los términos de la transacción final serían publicados en la página de la *Federal Aviation Administration*. El *Department of Transportation* realizaría una revisión de competitividad y afectación del interés público, donde supervisaría los términos de la transacción enviados. El *Department of Transportation* tiene catorce días para decidir si la transacción será objeto de una revisión. La aprobación del *Department of Transportation* o la no objeción a la transacción será requerida para la subsecuente aprobación de la *Federal Aviation Administration*.

El resultado de la adopción de un mercado secundario en Estados Unidos ha tenido un alto impacto, en el que se señala que entre el ochenta y el noventa por ciento de los TRANSPORTISTAS AÉREOS rentan *slots*.

Otro caso de mercado secundario, relevante por su éxito es el de Reino Unido, donde los intercambios o ventas de horarios de despegue o aterrizaje se realizan en la plataforma del administrador aeroportuario, con la ayuda de un administrador aéreo.

Dentro de las alternativas consideradas, la plataforma se consideró como la que puede ser aplicada con más facilidad, siempre y cuando se realice con transparencia. Asimismo, si bien representa una inversión en el corto plazo, esto se subsanará en el mediano y corto plazo con los beneficios obtenidos. Es importante señalar que además de las alternativas propuestas y consideradas en este apartado, fue necesario evaluar las medidas factibles conforme a lo previsto en la normatividad mexicana, para estar en posibilidad de proponer las MEDIDAS CORRECTIVAS correspondientes.

[ESPACIO SIN TEXTO]

EL TITULAR DE LA AUTORIDAD INVESTIGADORA DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, CARLOS MENA LABARTHE, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 26, 28, FRACCIONES IV Y XI, Y 94, FRACCIÓN III DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA; ASÍ COMO 4, FRACCIÓN III, 16 Y 17, FRACCIONES XV, XLVII Y LI, DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, CERTIFICA: QUE LA PRESENTE ES LA VERSIÓN PÚBLICA DEL DICTAMEN PRELIMINAR DEL EXPEDIENTE IEBC-001-2015, CUYO ORIGINAL OBRA EN DICHO EXPEDIENTE, QUE EL SUSCRITO TUVO A LA VISTA Y QUE CONSTA DE CUATROCIENTOS CUARENTA Y TRES (443) PÁGINAS ÚTILES.- DOY FE.-

CIUDAD DE MÉXICO, A DIECINUEVE DE FEBRERO DE DOS MIL DIECISÉIS.-CONSTE-----

