



Análisis de Caso

Insumo esencial en el mercado de servicios de transporte aéreo

La relevancia de los insumos esenciales

Un insumo esencial es aquel recurso o infraestructura indispensable y no sustituible en el proceso de producción de un bien o servicio. En este sentido, es fundamental que en un mercado en donde exista la presencia de un insumo esencial, todas las empresas interesadas puedan acceder a este en igualdad de condiciones. Por el contrario, si solo una o algunas controlan para sí el acceso, se restringe la competencia.

A partir de las modificaciones a Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) de 2014, la COFECE cuenta con la facultad para determinar la existencia de insumos esenciales, así como establecer si las condiciones de acceso a estos generan efectos anticompetitivos entre los agentes económicos que requieren

de ellos para ofrecer un bien o servicio. De ser así, el Pleno de la Comisión tiene la atribución de ordenar acciones administrativas o corporativas, así como lineamientos para establecer una nueva forma de acceso y/o tarifas al mismo. En casos específicos, cuando todas las demás herramientas a su alcance no sean solución para restablecer las condiciones de competencia, la COFECE puede determinar la desincorporación de activos.¹

La primera investigación de la COFECE para determinar la existencia de un insumo esencial se realizó en el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utiliza el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

1. Véanse artículos 28 constitucional, así como 60 y 94 fracción 7 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE).

(AICM o Aeropuerto) para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue.²

Relevancia del AICM para la industria nacional del transporte aéreo regular de pasajeros

El AICM tiene la más alta densidad de tráfico aéreo en el país. Por este aeropuerto en 2016 se movilizaron 41.4 millones de pasajeros, equivalentes al 32.9% del total de usuarios que se transportaron por los 60 aeropuertos del país. En cuanto a vuelos, se realizaron 448 mil operaciones, de las cuales 73% fueron nacionales y 27% internacionales.³

Es considerado el noveno aeropuerto en el mundo por el número de destinos ofrecidos. A pesar de ello, solo el 21% de los pasajeros lo usan para interconectar con otro vuelo (a este uso se le denomina *hub*). En tanto, el resto (79%) tiene como origen o destino final la Zona Metropolitana del Valle de México. Al no existir alternativa aeroportuaria que genere competencia en la capital mexicana y su zona conurbada, los usuarios del AICM deben aceptar las condiciones de servicio ofrecidas por el Aeropuerto y las aerolíneas ahí establecidas.

Desde 2005, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ha publicado diversas declaratorias de saturación del AICM en ciertas horas del día, es decir, cuando la demanda rebasa el número máximo de operaciones que pueden ser atendidas en esa franja horaria en el campo aéreo. En la última declaratoria, los horarios saturados quedaron definidos de las 07:00 a las 22:59 horas,⁴ lo cual indica que la capacidad de expandir las operaciones en este importante instrumento de desarrollo nacional está muy limitada.

Sobre la saturación del aeropuerto, la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) refiere lo siguiente: *“Mientras que el crecimiento anual del producto*

interno bruto (PIB) fue de 3.5% entre 2009 y 2013, el crecimiento anual de pasajeros en México fue de 5.4% durante el mismo periodo (...). El hecho de que el AICM alcance su capacidad operativa hace que el comercio y los pasajeros se conecten a través de otros aeropuertos, con lo que se pierde la posibilidad de que la Ciudad de México se convierta en un hub regional. Por ejemplo, Panamá maneja más del doble de pasajeros en tránsito que México”.⁵

Hallazgos de la investigación

En esta indagatoria, la Autoridad Investigadora analizó el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utiliza el AICM para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue. En febrero de 2016, conforme a los términos de la LFCE se publicó el dictamen preliminar de la investigación (identificada como IEBC-001-2015), que establece:⁶

- La existencia de un insumo esencial en el AICM, consistente en la infraestructura de la pista, calles de rodaje, ayudas visuales y plataformas del aeropuerto. Todo ello indispensable para que los transportistas aéreos realicen sus operaciones de aterrizaje y despegue, en los horarios asignados por el administrador aeroportuario.⁷
- La imposibilidad de que otro agente económico cuente con la capacidad técnica, económica y legal para la reproducción de un aeropuerto alterno que le compita al AICM en esta ciudad.
- Que las reglas para el uso de este insumo esencial presentan inconsistencias y omisiones significativas, lo cual se ha traducido en ineficiencias y efectos anticompetitivos en el mercado de transporte aéreo de pasajeros.

2. [Resolución pública del Expediente IEBC-001-2015.](#)

3. Con datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT, Estadísticas Operacional de Aeropuertos.

4. Declaratoria de saturación en el AICM de la SCT (Diario Oficial de la Federación, 29 de septiembre de 2014, SCT).

5. Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: El caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, OCDE 2015.

6. Dictamen preliminar del expediente IEBC-001-2015. Autoridad Investigadora de la COFECE.

7. Transportistas aéreos: titulares de una concesión o permiso para la prestación de servicios de transporte aéreo privado o público.

Conforme a la declaratoria de saturación de 2014, emitida por la SCT, el AICM tiene una capacidad de 61 operaciones por hora, distribuidas de la siguiente manera: 58 para vuelos registrados (entre ellos los transportistas comerciales de pasajeros que operan con una asignación previa de horario) y 3 para vuelos sin asignación previa reservados para operaciones oficiales, registrados al momento del vuelo ante la Comandancia General del Aeropuerto.

Con respecto a los horarios para las operaciones comerciales de pasajeros, existen dos formas de acceder a ellos:

1. **Criterio de prioridad.** Reconoce un derecho de preferencia al transportista que operó un horario de despegue y aterrizaje la temporada anterior,⁸ con el cual tendrá preferencia en la asignación del mismo para las siguientes temporadas, siempre y cuando cumpla con las reglas de uso que marca la normativa del sector. Por el contrario, si las incumple, debería perderlo y la autoridad aeroportuaria habrá de asignarlo a otra aerolínea.
2. **Horarios asignados durante la temporada** (de mediano y corto plazo). Los horarios entregados a las aerolíneas una vez iniciada la temporada pueden utilizarse en ese momento, pero no otorgan derecho de prioridad. Es decir, quien los utiliza no tiene la certeza de que podrá contar con este mismo horario para la siguiente temporada.

Aunque en principio en un aeropuerto saturado la mayor parte de los vuelos deberían operar con asignaciones previas de horario, la investigación arrojó que en 2014, al menos al 30% de los vuelos operados desde el AICM se les asignaron *slots* de manera posterior al inicio de la temporada y, por lo tanto, quienes los utilizaron no tuvieron certeza de contar con ellos para la siguiente temporada.

Ineficiencias en la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el AICM

En el dictamen preliminar se expone la falta de normas claras en la asignación y supervisión de los horarios de despegue y aterrizaje e infraestructura relacionada, la carencia de un procedimiento cierto para que nuevas aerolíneas o las ya establecidas obtengan más horarios de aterrizaje o despegue, así como la falta de rigor en la aplicación efectiva de la normatividad vigente al respecto. Lo anterior genera diversas ineficiencias en el mercado de servicios de transporte aéreo de pasajeros, entre ellas:

Alto volumen de cancelaciones una vez iniciada la temporada. Conforme a la regulación vigente y las prácticas del AICM en su aplicación,⁹ los transportistas realizan cancelaciones de vuelos (incluso a pocas horas de la operación prevista) sin que ello les haga perder el derecho de uso del horario asignado bajo el criterio de prioridad. De acuerdo con la investigación, durante 2014 no se utilizaron, en promedio, el 37% del total de los horarios de aterrizaje y despegue asignados. Esto porque las aerolíneas pudieron cancelar sus vuelos ya iniciada la temporada, incluso el mismo día o unas horas antes de lo programado, sin mayores consecuencias sobre la pérdida de la prioridad. En su mayoría los horarios cancelados se utilizan, pues de último momento se asignan a otros operadores. Sin embargo, esta práctica provoca los siguientes efectos adversos:

- i. Las aerolíneas que basan su oferta de vuelos en horarios de despegue y aterrizaje que les otorgan ya iniciada la temporada se encuentran en desventaja competitiva, ya que no tienen la posibilidad de comercializarlos con anticipación al desconocer si tendrán un itinerario en específico qué ofrecer. Por lo tanto, corren el riesgo de que la ocupación captada resulte insuficiente para que sea económicamente viable operar el vuelo.

8. Se entenderá por temporada a cada uno de los dos periodos (verano e invierno) en los que se divide 12 meses de operación de un Aeropuerto. La regulación del AICM no define con precisión el inicio de cada una. La determinación de temporadas es necesaria en los aeropuertos saturados, porque es la referencia temporal para la asignación de los horarios para aterrizaje y despegue.

9. De acuerdo con el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, cuando un horario no es utilizado y no cuenta con el cumplimiento mínimo del 85% debe ser revocado por la administración del Aeropuerto y será tomado en cuenta para futuras asignaciones.

- ii. Por esa razón optan por comercializar los vuelos con meses de anticipación sin un horario previamente asignado, y sin contar con la certeza de que podrán operarlos o que lo harán con enormes retrasos respecto al horario comprometido con los pasajeros.

Las aerolíneas que por derecho histórico tienen acceso a un número importante de asignaciones de despegue y aterrizaje mantienen el incentivo de solicitar asignaciones de horarios con prioridad, aun sabiendo que no los van a operar, lo que frena el desarrollo de la competencia.

Incentivos para ofrecer vuelos sin horarios asignados, lo cual provoca demoras. Las Reglas de Operación del AICM establecen multas de 200 mil salarios mínimos para las aerolíneas que operen vuelos sin una asignación específica. Sin embargo, en la temporada de verano de 2014 se registraron 573 operaciones de este tipo y ninguna fue sancionada. Los vuelos sin horario asignado provocan desfases en las operaciones programadas que van acumulando retrasos a lo largo del día, así como incertidumbre al resto de los transportistas respecto a la ejecución en tiempo de las operaciones que sí se planificaron.

En términos de retrasos, a pesar de tener un horario de aterrizaje y despegue asignado, y de contar con un margen de tolerancia de más/menos 15 minutos, las aerolíneas operan vuelos con grandes variaciones de tiempo respecto de la hora asignada. De acuerdo con el expediente, en 2014 Aeroméxico, Interjet, Volaris, VivaAerobus y Aeromar operaron aproximadamente el 40% de sus horarios asignados previo al inicio de la temporada con una diferencia superior a quince minutos. Cabe señalar que en los vuelos internacionales no se registran retrasos significativos, sean de aerolíneas nacionales o internacionales.

Incertidumbre sobre la fecha de publicación de los horarios asignados previo al inicio de la temporada.

El AICM no proporciona con regularidad las fechas para la asignación de los horarios de prioridad previo al inicio de la temporada, ni para las devoluciones o cambios. De hecho, continuamente los está asignando. Esta información impide la planificación de los transportistas, quienes expresan dificultades para anticipar de manera adecuada sus operaciones. En la práctica internacional, los horarios asignados bajo el criterio de prioridad se dan a conocer a las aerolíneas con al menos seis meses de anticipación al inicio de una temporada de vuelo.

Aplicación omisa de las reglas vigentes de retiro del criterio de prioridad por parte del AICM.

En condiciones de saturación, las autoridades aeroportuarias en México tienen la facultad de retirar horarios de aterrizaje y despegue por una serie de causas imputables a las aerolíneas, entre las cuales se incluye el no operar el horario en una proporción igual o mayor al 85% o hacerlo con retrasos de más del 15% de las veces (criterio 85/15).¹⁰ Sin embargo, hasta el término de la investigación no había un solo registro del retiro de algún horario bajo este criterio.

Los distintos métodos de reasignación de horarios de aterrizaje y despegue previstos en el marco jurídico, no han surtido efecto alguno en el Aeropuerto.

El Reglamento de la Ley de Aeropuertos prevé que cuando una declaratoria de saturación se encuentre vigente, los horarios nuevos, los retirados por incumplimiento o por adeudos vencidos y los renunciados por los transportistas aéreos deberán ser subastados. También instruye, a partir del cuarto año de la declaratoria, el retiro anual y la subasta del 10% de los horarios en tanto subsistan las condiciones de saturación, como mecanismo para que nuevas aerolíneas puedan ingresar al mercado. No obstante, a la fecha, el AICM nunca ha convocado a una subasta.

10. El criterio 85/15 está contenido en el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos vigente desde el 17 de febrero de 2000.

Efectos anticompetitivos

La COFECE concluyó que las ineficiencias en el mecanismo de acceso al insumo esencial generan una serie de efectos anticompetitivos, entre los que destacan:

a. Elevadas participaciones de mercado de Grupo Aeroméxico, sus subsidiarias y filiales (GAM).

Conforme a datos de 2014, tienen la más alta participación de mercado, medidas tanto por número de vuelos (46.4%), número de pasajeros (41.7%) y por número de horarios asignados (49.4%) en las franjas horarias de mayor aglomeración de demanda.

b. Precios altos que no se explican por diferencias en el servicio ofrecido.

Mediante el uso de distintos indicadores, se concluye que GAM tiene márgenes de ganancia superiores a los de sus competidores, lo cual comprueba condiciones de poca presión competitiva. Sus tarifas finales en los vuelos que utilizan el AICM son más elevadas en comparación con las de otros participantes como Interjet, Volaris y VivaAerobus.

c. Restricción a la capacidad y a la expansión en rutas.

El mecanismo de asignación de horarios del Aeropuerto reduce la posibilidad de acceder a ellos, lo que también limita la posibilidad de operar nuevas rutas y la participación de más aerolíneas con vuelos en las rutas existentes.

d. Afectaciones en la calidad del servicio.

Todos los días se genera un desfase de programación de aterrizajes y despegues, lo cual provoca cancelaciones de vuelos y retrasos.

¿Qué sucedió entre la emisión del dictamen preliminar y la resolución final de COFECE?

El 19 de febrero de 2016 la Autoridad Investigadora emitió el Dictamen Preliminar de este asunto, en el que señaló la existencia de elementos para determinar, de

forma preliminar, la existencia de un insumo esencial en el mercado de servicios para el aterrizaje y despegue del AICM que genera efectos anticompetitivos en el mercado de transporte aéreo de pasajeros con origen/destino la Ciudad de México. Así se dio inicio, el 29 de febrero del mismo año, a la segunda etapa de este procedimiento, en que los agentes económicos, autoridades y reguladores con interés jurídico pudieron manifestar lo que a su derecho convino y ofrecieron los elementos de convicción que consideraron pertinentes. Es decir, en esta etapa los involucrados tuvieron la oportunidad de defender aquellos aspectos del dictamen que consideraron contrarios a sus derechos. De esta forma, fueron notificados el Ejecutivo Federal, la SCT y el AICM, así como las aerolíneas Interjet, VivaAerobus, Volaris, Magnicharters, Grupo Aerovías de México (Aeroméxico), Aeromar, American, Delta y United. Pasada esta etapa, el Pleno de la Comisión valoró los elementos que las partes aportaron y el 26 de junio de 2017, resolvió imponer una serie de lineamientos que se explicarán más adelante.¹¹

Posterior a la notificación hecha al AICM del dictamen preliminar, la COFECE tuvo conocimiento que el Aeropuerto dio cabida a nuevas aerolíneas (ANA, Alitalia y Jetblue, entre otros), además de instrumentar acciones para mejorar su operación de horarios. Por ejemplo:

- Se implementaron sistemas tecnológicos con el objetivo de evitar el despegue de una aerolínea sin horario asignado (Plansa-Plan de Vuelo con Slot Asignado);
- Desde finales de 2016 se publican en internet los horarios asignados, la disponibilidad de horarios de corto plazo, las normativas y las fechas calendario;
- Desde abril de 2017 inició el uso de un sistema tecnológico de asignación de franjas horarias (Slotix), que monitorea diariamente la ocupación de los horarios

11. [Extracto del dictamen preliminar del expediente IEBC-001-2015](#), emitido el 19 de febrero de 2016, publicado en el DOF el 29 de febrero de 2016. [Datos relevantes de Resolución expediente IEBC-001-2015 por el Pleno](#), sobre servicios de transporte aéreo en el AICM, publicados en el DOF el 17 de julio de 2017.

de despegue y aterrizaje y cuantifica sus desfases.

Por otra parte, durante este lapso se aprobó –tanto en México como en Estados Unidos– una alianza de operación conjunta entre *Delta* y Aeroméxico.¹² Para ello, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) emitió una serie de resoluciones en donde se refiere a los procedimientos de asignación de *slots* en el AICM, las cuales son coincidentes con los hallazgos de la COFECE.

Tras señalar que “dadas las severas restricciones de acceso” al AICM, el otorgamiento de la inmunidad antimonopólica sería injustificado sin condiciones rigurosas, en su resolución final¹³ otorgó la inmunidad monopólica a la alianza propuesta por Aeroméxico y *Delta* sujeta al cumplimiento de una serie de condiciones, entre otras, la liberación de 24 pares de *slots* asignados a los solicitantes en el AICM, aunque 10 de estos pares los podría otorgar el propio aeropuerto de tenerlos disponibles. En caso contrario, Aeroméxico sería el responsable de cederlos a terceros durante el año 2018.

Resolución del Pleno de la COFECE

Al integrar los hallazgos de la investigación, así como las pruebas y alegatos expuestos a la COFECE por los agentes económicos involucrados, el Pleno determinó, entre otras cuestiones, la inexistencia de normas claras y consistentes, así como la falta de una aplicación efectiva de la normativa vigente, en relación con el mecanismo de asignación y supervisión del uso de los horarios de despegue y aterrizaje en el AICM. También estableció la ausencia de un procedimiento claro para que un transportista aéreo nuevo o con poco tiempo operando en el Aeropuerto, pueda obtener más horarios, lo cual limita su crecimiento y la concurrencia en el mercado.

Es decir, se necesitan reglas que: i) institucionalicen

las mejoras alcanzadas en estos dos años y ii) doten a las autoridades aeroportuarias de los mecanismos necesarios para la correcta operación del Aeropuerto. Instrumentos y medidas de transparencia y control, así como criterios claros para calificar el uso de los horarios de aterrizaje o despegue, de forma que la asignación incentive el cumplimiento de los itinerarios planificados. Ello permitirá a las aerolíneas cumplir con el servicio a los usuarios en los términos ofrecidos de horarios y calidad en el servicio, así como aumentar la posibilidad de entrada y expansión de competidores en el mercado. Lo anterior llevaría a disminuir los tiempos de demoras, así como dar acceso a un mayor número de rutas o tarifas más bajas en aquellas donde sea posible tener más oferta de vuelos.

Para ello, la Comisión impuso lineamientos y medidas que el AICM deberá adoptar para corregir las deficiencias encontradas en estos procedimientos, los cuales guardan absoluta congruencia con la normativa vigente al momento en que se emitió la resolución.¹⁴ Estos son:

i) Acceso a la información y transparencia

El Aeropuerto deberá publicar en su página de Internet diversa información que garantice el acceso a la información y transparencia sobre la asignación, uso y monitoreo de los horarios de despegue y aterrizaje.

ii) Criterios de asignación de horarios de aterrizaje y despegue

El Administrador Aeroportuario realizará la asignación de horarios de aterrizaje y despegue de temporada mediante series de horarios.

iii) Criterios de utilización y elegibilidad para la

12. Esta alianza se realizó a partir de un Acuerdo Conjunto de Cooperación (JCA por sus siglas en inglés), para operar de manera conjunta todos sus vuelos actuales y futuros entre México y Estados Unidos. Este tipo de acuerdos se pueden dar por la vía accionaria o contractual, en este caso fue por la segunda, e implican un coordinación de redes, frecuencias, aeronaves y precios en un mercado determinado como si las aerolíneas se hubieran fusionado.

13. DOT Grants Antitrust Immunity to Delta-Aeromexico. 14 de diciembre de 2016, (ligas definitivas pendientes)

14. Para la determinación de los lineamientos impuestos, la COFECE consideró, entre otros, la Ley de Aeropuertos, el Reglamento a la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil y el Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

prioridad histórica

La prioridad histórica solo se reconocerá sobre una serie de horarios, cuando el transportista aéreo a quien le fueron asignados la haya utilizado en cumplimiento con el criterio 85/15.

iv) Subasta de horarios de aterrizaje y despegue

Las subastas deberán realizarse para otorgar el derecho de preferencia en el uso de los horarios nuevos, los retirados y los renunciados, como lo marca el Reglamento de la Ley de Aeropuertos vigente.

v) Asignación de horarios de aterrizaje y despegue adicionales o diferentes

El administrador aeroportuario atenderá las solicitudes de los transportistas aéreos de horarios adicionales o diferentes a los que ya tienen, dando prioridad a los vuelos en el siguiente orden: 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 de carga.

vi) Devolución o reintegro y cancelación de horarios de aterrizaje y despegue

Las cancelaciones se computarán como una no utilización conforme al criterio 85/15, con excepción de las cancelaciones por causas no imputables al transportista aéreo.

vii) Causas no imputables a los transportistas aéreos

No serán imputables a los transportistas aéreos aquellas demoras, cancelaciones y operaciones no realizadas cuando demuestren que fue por circunstancias o motivos imprevistos e inevitables ajenos a su control, o si la interrupción de los servicios fue motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, por ejemplo las huelgas.

viii) Solicitudes de horarios de aterrizaje y despegue

Las solicitudes de horarios históricos por parte de los transportistas aéreos deberán realizarse con base en series de horarios y presentarse, para cada temporada, en las fechas determinadas en el calendario internacional de actividades.

ix) Supervisión y calificación de horarios

El administrador aeroportuario reconocerá la prioridad histórica a los transportistas aéreos que hubieran utilizado las series de horarios conforme al criterio 85/15 con base en la información correspondiente a los horarios por series que le hubieran asignado y la calificación de las cancelaciones, operaciones no realizadas y demoras imputables a las aerolíneas que determine el Subcomité de Demoras.

x) Cesiones e intercambios de horarios de aterrizaje y despegue

Los transportistas aéreos podrán ceder o intercambiar de forma temporal o definitiva el derecho de preferencia en el uso de los horarios de aterrizaje y despegue cuando se encuentren al corriente en el pago de los servicios (artículo 96 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos), los hubieran utilizado conforme al criterio 85/15 durante la temporada equivalente anterior y notifiquen al administrador aeroportuario de la operación.

xi) Límite a la acumulación de horarios de aterrizaje y despegue

No se podrán asignar ni ceder horarios, más allá de los que corresponden a cada aerolínea de acuerdo al criterio de prioridad histórica, a los transportistas que acumulen más del 35% del total de los horarios de aterrizaje y despegue en una misma franja horaria.

Además de las medidas y lineamientos instruidos al AICM, como parte de su resolución, el Pleno de la Comisión también hizo, respetuosamente, una serie de recomendaciones al Congreso de la Unión, al titular del Ejecutivo y a la SCT:

Al Congreso de la Unión: reformar el Artículo 63 de la Ley de Aeropuertos para crear una instancia técnica y financieramente autónoma que asuma las funciones relacionadas con la asignación, control y supervisión de los horarios de aterrizaje y despegue, independiente en sus decisiones y funcionamiento, imparcial y transparente, siguiendo las mejores prácticas a nivel internacional.

Al Titular del Ejecutivo Federal: incorporar al Reglamento de la Ley de Aeropuertos criterios respecto al uso indebido de los horarios de aterrizaje y despegue para evitar que los transportistas intencionalmente realicen operaciones sin horario asignado, así como para que se incentive la devolución de los horarios que no sean utilizados, y emitir el instrumento normativo correspondiente para asegurar la prohibición de las operaciones oficiales y de aviación general en el AICM, con excepción de las operaciones del Estado Mayor Presidencial y aquellas indispensables para salvaguardar la seguridad nacional.

A la SCT: aplicar las sanciones correspondientes en los casos en los que los transportistas realicen operaciones sin contar con un horario asignado.

Por otra parte, también es importante actualizar el estudio de saturación del Aeropuerto, pues aun cuando el decreto de saturación de septiembre de 2014 establece un límite de 61 operaciones por hora, en el expediente existen elementos que demuestran –por lo menos para el año 2014–, operaciones que superaron en más de 10% el límite establecido. Poner orden en el Aeropuerto comienza por reconocer la realidad sobre cuántos *slots* hay por distribuir.

En síntesis, las reglas actuales de acceso a los horarios de despegue y aterrizaje en el AICM son poco claras y consistentes, generan ineficiencias en la operación del aeropuerto y de las aerolíneas, así como efectos anticompetitivos que dañan a los consumidores.

Los efectos positivos para la competencia se observarán cuando las aerolíneas sepan que existe el riesgo de perder los horarios asignados bajo criterio de prioridad

cuando no los utilicen, los cancelen iniciada la temporada u operen con una demora mayor a la permitida. Ello porque los horarios retirados podrían ser asignados a otro operador en función de sus verdaderas oportunidades comerciales, aumentando la oferta de vuelos desde y hacia el Aeropuerto. De ahí la pertinencia del trabajo de investigación y las medidas instruidas por el Pleno de la COFECE.

Consideraciones finales

La atribución de determinar la existencia de un insumo esencial y si existen condiciones de competencia en su acceso entre los agentes económicos participantes de un mercado, es una facultad incremental de gran valor que obtuvo la COFECE en la reforma constitucional. El ejemplo del AICM muestra los costos para las aerolíneas y los usuarios de no regular de manera adecuada el acceso a un insumo esencial, así como de no aplicar la normatividad vinculada al mismo. El caso también refleja los espacios de oportunidad para contar con mayor presión competitiva, oferta de vuelos y variación de precios a la baja en este sector del transporte aéreo.

Los agentes económicos tienen el derecho de acudir ante el Poder Judicial de la Federación para solicitar que se revise, a través de un juicio de amparo indirecto, la legalidad de las actuaciones de la Comisión. Si bien, el Poder Judicial pudiera admitir a trámite dichas solicitudes, por Ley no hay suspensión respecto a las resoluciones de esta autoridad de competencia, en tanto este no emita una resolución definitiva.

La COFECE seguirá haciendo uso de sus facultades de investigación para ejercer, cuando así amerite, esta relevante atribución en beneficio de los consumidores mexicanos.

Guía de vínculos

1. Resolución pública del Expediente IEBC-001-2015.
<http://www.cofece.mx:8080/cfcresoluciones/docs/Asuntos%20Juridicos/V225/9/3849523.pdf>
2. Estadísticas Operacional de Aeropuertos, SCT, junio de 2017.
<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/5-estadisticas/55-estadistica-operacional-de-aeropuertos-statistics-by-airport/>
3. Declaratoria de saturación en el AICM de la SCT , Diario Oficial de la Federación, 29 de septiembre de 2014, SCT.
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5361802&fecha=29/09/2014
4. Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: El caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, OCDE 2015.
http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/desarrollo-efectivo-de-megaproyectos-de-infraestructura_9789264249349-es#page1
5. Dictamen preliminar del expediente IEBC-001-2015. Autoridad Investigadora de la COFECE.
https://www.cofece.mx/cofece/images/AI/Dictamen_preliminar_29022016_.pdf
6. Datos relevantes de Resolución expediente IEBC-001-2015 por el Pleno, sobre servicios de transporte aéreo en el AICM, publicados en el DOF el 17 de julio de 2017.
<https://www.cofece.mx/cofece/index.php/diario-oficial-de-la-federacion?download=1069:datos-relevantes-de-resolucion-expediente-iebc-001-2015-por-el-pleno-sobre-servicios-de-transporte-aereo-en-el-aicm>
7. DOT Proposes to Grant Antitrust Immunity for Delta-Aeromexico.
<https://www.transportation.gov/briefing-room/dot13516>
8. DOT Grants Antitrust Immunity to Delta-Aeromexico. 14 de diciembre de 2016.
<https://www.transportation.gov/briefing-room/dot-grants-antitrust-immunity-delta-aeromexico>

Aclaración: La presente nota no debe entenderse como una interpretación oficial de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) respecto de la Ley Federal de Competencia Económica, ni podrá ser utilizada para vincular a la COFECE por motivo alguno.

La COFECE invoca su facultad para aplicar las disposiciones normativas en materia de competencia económica sin miramiento al presente documento.